

**ANALISIS PELAKSANAAN PENURUNAN SEKOCI  
DI MV SINAR SUMBA**



**ADRIANSYAH  
NIT. 18.41.078  
NAUTIKA**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR  
TAHUN 2023**

**ANALISIS PELAKSANAAN PENURUNAN SEKOCI  
DI MV SINAR SUMBA**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat untuk Menyelesaikan  
Program Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program Studi  
Nautika

Disusun dan Diajukan oleh

ADRIANSYAH  
NIT 18.41.078

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR  
TAHUN 2023**

**SKRIPSI**  
**ANALISIS PELAKSANAAN PENURUNAN SEKOCI DI MV**  
**SINAR SUMBA**

Disusun dan Diajukan oleh:

ADRIANSYAH

NIT. 18.41.078

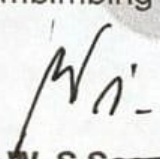
Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi

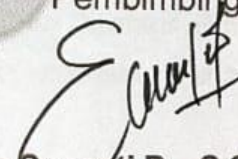
Pada tanggal, September 2023

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II

  
Capt. H. Suwarno W., S.Sos., M.Pd., M.Mar  
NIDN. 9990506095

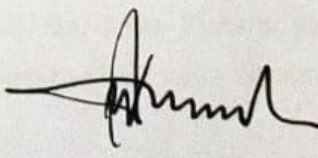
  
Eva Susanti P., S.Si.T., M.T.  
NIP. 19840517 201012 2 003

Mengetahui:

a.n. Direktur  
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar  
Rembantu Direktur I

Ketua Program Studi Nautika

  
  
Capt. Irfan Faozun, M.M.  
NIP. 19730908 200812 1 001

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

## PRAKATA

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, karena atas berkat dan rahmat-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan proposal skripsi ini dengan judul "ANALISIS PELAKSANAAN PENURUNAN SEKOCI DI MV SINAR SUMBA".

Skripsi ini merupakan salah satu persyaratan bagi Taruna/i dalam menyelesaikan studinya pada program Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Tujuan penulisan skripsi ini untuk mengaplikasikan pengetahuan yang diperoleh dalam pendidikan dan pengalaman selama melaksanakan praktek di atas kapal dalam penyelesaian masalah yang timbul sesuai dengan pengetahuan penulis.

Pada kesempatan ini pula, penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Capt. Sukirno, M.M Tr, M.Mar Selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar yang telah memberikan motivasi, arahan, serta izin untuk melakukan penelitian.
2. Bapak Capt. Irfan Faozun, MM.,M.Mar Selaku pembantu direktur I
3. Bapak Dr. Capt. Moh. Aziz Rohman, MM.,M.Mar Selaku pembantu direktur II
4. Ibu Oktavera Sulistiana, M.T, M.Mar Selaku pembantu direktur III
5. Bapak Capt. Welem Ada' M.pd, M.Mar Selaku Ketua Jurusan Nautika.
6. Bapak Capt. H. Suwarno W.,S.Sos.,M.Pd., M.Mar selaku Pembimbing I.
7. Ibu Eva Susanti P., S.Si.T., M.T. selaku Pembimbing II.
8. Seluruh Pembina, Dosen dan Staff Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
9. Orangtua saya. Ayah saya Syahrir Rasyid, Ibu saya Yulianti yang selalu mendukung saya setiap saat dan selalu memberikan saya kehidupan yang sangat berarti di hidup saya.
10. Terima kasih saya ucapkan kepada seseorang yang memiliki NIM 105401114219, seseorang yang selalu ada untuk mendukung penulis dalam menyelesaikan skripsi ini, selalu memberikan semangat kepada penulis agar menyelesaikannya dengan penuh tanggung jawab.

11. Serta rekan-rekan Taruna/i yang telah memberikan dukungan kepada penulis, Khususnya angkatan XXXIX yang telah bersedia membantu dalam penulisan proposal skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan proposal skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan, baik dari segi bahasa, susunan kalimatnya maupun cara penulisannya serta pembahasan materinya mengingat keterbatasan ilmu pengetahuan yang penulis miliki. Untuk itu penulis senantiasa terbuka menerima kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini.

Akhir kata dengan segala kerendahan hati penulis memohon maaf bila terdapat hal-hal yang tidak berkenan di hati, semoga proposal skripsi ini dapat bermanfaat dan dapat menambah pengetahuan bagi pembaca, khususnya bagi penulis.

Makassar, 01 Maret 2023



ADRIANSYAH  
NIT 18.41.078

## PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : Adriansyah  
NIT : 18.41.078  
Program Studi : Nautika

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul :

### **ANALISIS PELAKSANAAN PENURUNAN SEKOCI DI MV SINAR SUMBA**

merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam skripsi ini, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide yang saya susun sendiri.

Jika pernyataan di atas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 01 Maret 2023



ADRIANSYAH  
NIT 18.41.078

## ABSTRAK

ADRIANSYAH. Analisis Pelaksanaan Penurunan Sekoci Di Mv Sinar Sumba (dibimbing oleh Suwarno Waldjoto dan Eva Susanti Parassa)

Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk mengetahui penyebab terjadinya keterlambatan saat penurunan sekoci, serta untuk mengetahui pengetahuan kru kapal tentang prosedur saat keadaan darurat.

Metode yang digunakan adalah Metode Observasi (pengamatan langsung). Metode Observasi adalah pengamatan langsung pada suatu obyek yang diteliti. Melalui pengamatan langsung pada objek, melakukan penelitian yaitu teknik pengumpulan data dengan lebih mendekati pada masalah yang ada, karena dengan metode observasi penyusun bisa langsung mengadakan kegiatan dilapangan. Observasi yang penulis lakukan adalah dengan melakukan pengamatan langsung sewaktu penulis melaksanakan Praktek Laut. Selain itu observasi merupakan alat pengumpulan data sangat penting dalam penelitian secara deskriptif.

Dari hasil penelitian dan pembahasan masalah tentang keterlambatan penurunan sekoci saat keadaan darurat adalah masih kurangnya keterampilan kru kapal saat menurunkan sekoci serta hanya 45% yang memperhatikan penurunan sekoci. Adapun kendala yang dihadapi berupa faktor dari dalam dan dari luar kapal yaitu kerusakan pada alat keselamatan itu sendiri.

Kata Kunci: Sekoci, Penurunan

## **ABSTRACT**

ADRIANSYAH. Analysis of the Implementation of the Lowering Lifeboat on Mv Sinar Sumba . (supervised by Suwarno Waldjoto dan Eva Susanti Parassa)

The Aim of this research was to know the causes of delay when dropping lifeboat and to know crews' knowledge about procedure when occurring emergency.

Method of research was observation method. This observation is direct observation to object in conducting research namely data collecting technique by approaching the exist problem because activity can be done in the field through observation. The researcher can do observation while do sea practice. In addition, observation is data collecting that is very important is research descriptively.

The result of research showed that there were less crews' knowledge when dropping lifeboat, 45% dropping lifeboat. Then, there were obstacles from outer and inner factors of ship namely damage to self-safety

Keywords: Lifeboat, Lowering



## DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
PRAKATA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
BAB I      PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian	3
BAB II     TINJAUAN PUSTAKA	
A. Dasar Peraturan Keselamatan Di Laut	4
1. Keselamatan Jiwa Di Laut	4
2. Peraturan Perundangan Tentang Keselamatan	4
B. Pengertian Pelatihan Dan Penggunaan	5

C. Sekoci Untuk Penyelamatan Jiwa Di Laut	6
1. Pengertian Sekoci	6
2. Persyaratan Konstruksi Sekoci Sesuai Standas Solas 1974	9
3. Perawatan Sekoci Sesuai Standar Solas 1974	10
4. Perbaikan Dan Penempatan Sekoci Penolong	12
5. Fungsi Sekoci	13
6. Daya Angkut Sekoci	13
7. Ketentuan Lain	13
8. Perlengkapan Sekoci	13
9. Pengoperasian Mesin Sekoci	17
D. Hal-Hal Yang Perlu Diperhatikan Pada Waktu Penurunan Sekoci	17
E. Prosedur Penurunan Free Fall Lifeboat Dengan Menggunakan Davit	18
F. Kerangka Pikir	26
G. Hipotesis Penilitan	26
<b>BAB III</b>	<b>METODOLOGI PENELITIAN</b>
A. Jenis Penelitian	27
B. Definisi Operasional Variabel	27
C. Populasi Dan Sampel Penelitian	27
D. Teknik Pengumpulan Data Dan Instrumen Penelitian	28
E. Teknik Analisis Data	29
<b>BAB IV</b>	<b>HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN</b>

	A. Hasil Penelitian	30
	B. Pembahasan Hasil Penelitian	44
BAB V	SIMPULAN DAN SARAN	
	A. Simpulan	49
	B. Saran	49
	DAFTAR PUSTAKA	50
	DAFTAR RIWAYAT PENULIS	52

## DAFTAR TABEL

Nomor		Halaman
4.1	Ship Particular	30
4.2	Crew List Mv Sinar Sumba	30
4.3	Pelabuhan Yang Pernah Disinggahi	32
4.4	Kru Kapal Yang Punya Ijazah PSCRB	35
4.5	Tingkat keterampilan Kru Kapal Pada Saat Menurunkan Sekoci Yang Dianalisa Penulis	35
4.6	Hasil Presentase Keterampilan Kru Kapal Saat Menurunkan Sekoci Berdasarkan Analisa Penulis	36
4.7	Prosedur Menurunkan Sekoci Terjun bebas	41
4.8	Hal-Hal Yang Perlu Diperhatikan Saat Menurunkan Sekoci	43

## DAFTAR GAMBAR

Nomor	Halaman
2.1 Sekoci Terjun bebas ( <i>FreeFall Lifeboat</i> )	9
2.2 Sekoci Tertutup ( <i>Fully Enclosed Lifeboat</i> )	10
2.3 Sekoci Terbuka ( <i>Semi Enclosed Lifeboat</i> )	11
2.4 Kerangka Pikir	29
4.1 Pengarahan Pada Saat Latihan Atau Boat Drill	46
4.2 Boat Drill	47

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Pelatihan sekoci dalam proses penyelamatan di laut memberikan pelaut pengetahuan praktis tentang cara menyelamatkan diri dan orang lain dalam situasi darurat di laut seperti kandas, tumpahan minyak, tubrukan, kebakaran, dan sebagainya. Setiap kru kapal harus benar-benar memahami cara mengoperasikan sekoci yang ada di kapal selama proses penyelamatan. Selama proses penyelamatan, kru kapal harus memahami penggunaan berbagai alat penolong yang ada di kapal, persiapan sebelum menaiki sekoci, dan bagaimana menggunakan alat yang tersedia di dalam sekoci.

Semua kru kapal harus memahami pentingnya alat keselamatan dan cara menggunakan alat keselamatan yang ada di kapal. Mereka juga harus tahu cara menyelamatkan diri dan orang lain dalam situasi darurat laut, seperti kebakaran, tubrukan, atau kandas, dan dalam proses penyelamatan.

Salah satu kebutuhan manusia modern adalah transportasi; laut, jalur transportasi yang semakin berkembang, adalah pilihan terbaik. Bertambahnya jumlah kapal yang beroperasi secara tidak langsung menunjukkan bahwa ada banyak peluang pekerjaan baru. Setiap kru kapal harus memiliki pengetahuan, keterampilan, dan tanggung jawab untuk meminimalkan tingkat risiko yang tinggi karena jasa transportasi laut memiliki tingkat risiko yang relatif tinggi.

Setiap perusahaan selalu menginginkan kru kapalnya berprestasi. Agar kru kapal dapat bekerja secara optimal dan aman, salah satu faktor penting yang harus dipenuhi adalah keselamatan kerja. Bertindak dengan hati-hati dan tidak ceroboh akan membuat orang lain tidak khawatir. Banyak kru kapal bekerja hanya untuk memenuhi tugas tanpa memperdulikan orang lain atau diri mereka sendiri.

Untuk mengurangi risiko kecelakaan, pekerja yang berkualitas, disiplin, dan bertanggung jawab diperlukan. Tingkat kesadaran kerja yang tinggi akan meningkatkan ketenangan jiwa dan semangat kerja, dan akan mendorong pertumbuhan dan perkembangan produktivitas tenaga kerja. Untuk menciptakan lingkungan kerja yang positif, keterampilan menggunakan peralatan keselamatan dengan benar dan dengan cara yang tepat, serta elemen kepemimpinan, keduanya sangat penting.

Tujuan dari semua tindakan ini adalah untuk memastikan bahwa setiap orang yang berada dalam situasi darurat dapat membantu diri mereka sendiri atau orang lain dengan cepat dan tepat, baik saat terjun ke laut maupun terapung di laut. Untuk mencapai keberhasilan maksimal dalam proses penyelamatan di laut, kru kapal harus dipersiapkan untuk situasi berbahaya, serta memiliki perlengkapan dan alat penolong yang tersedia di atas kapal. Dalam proses penyelamatan di laut, kru juga harus dilatih untuk menggunakan sekoci, yang memiliki. Setiap kru kapal harus benar-benar memahami prosedur penyelamatan dan memahami penggunaan berbagai alat penolong yang ada di kapalnya. Selama proses penyelamatan, kru kapal harus memahami persiapan yang diperlukan untuk menaiki sekoci, serta cara menggunakan sumber daya yang tersedia di dalam sekoci. Sesuai dengan ketentuan yang diisyaratkan dalam SOLAS 1974, sebagian besar kapal telah mengatur kegiatan latihan keadaan darurat di atas kapal. Misalnya, latihan sekoci atau meninggalkan kapal harus dilakukan secara rutin setidaknya sebulan sekali. Meskipun demikian, pelaksanaannya di atas kapal kadang-kadang tidak sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan.

Namun, masih ada kru kapal yang tidak melakukan tugasnya dengan baik. Pada saat kapal sandar di pelabuhan, diadakan latihan sekoci. Menurut aturan SOLAS (Safety Of Life At Sea) 1947, amandemen 1997, sekoci harus turun dalam waktu 5 menit. Namun,

karena kurangnya pelatihan dan pengetahuan tentang cara meluncurkannya, sekoci tersebut tidak dapat diluncurkan sesuai ketentuan. Kejadian di atas menunjukkan bahwa penurunan sekoci di atas kapal tertunda karena kurangnya pengetahuan dan latihan tentang sekoci.

Sesuai hal tersebut diatas, maka penulis tertarik untuk mengadakan penelitian dengan judul “ANALISIS PELAKSANAAN PENURUNAN SEKOCI DI MV SINAR SUMBA”.

## **B. Rumusan Masalah**

Adapun pokok masalah yang penulis bahas adalah : “Apa penyebab terjadinya keterlambatan penurunan sekoci di M Sinar Sumba ?”

## **C. Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan dari penelitian yang dilakukan adalah untuk mengetahui penyebab terjadinya keterlambatan penurunan sekoci di Mv Sinar Sumba.

## **D. Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat dari penelitian yang dilakukan adalah sebagai berikut :

### **1. Manfaat teoritis**

Sebagai bahan pertimbangan penting bagi pihak perusahaan pelayaran dalam hal pengoperasian sekoci di atas kapal.

### **2. Manfaat praktis**

Agar tidak terjadi keterlambatan penurunan sekoci pada saat terjadi keadaan darurat di Mv Sinar Sumba.



## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Dasar Peraturan Keselamatan Di Laut**

##### **1. Keselamatan Di Laut**

Secara umum, kapal tempat para pelaut bekerja adalah tempat yang paling aman untuk berlindung saat berlayar di laut. Oleh karena itu, dalam situasi darurat, tidak peduli seberapa buruk keadaan kapal, pelaut harus tetap tinggal di atasnya. Namun, kapal tidak lagi dapat dianggap sebagai tempat tinggal atau tempat berlindung dalam batas-batas tertentu. Meninggalkan kapal (*Abandon Ship*) adalah satu-satunya cara untuk menyelamatkan diri agar dapat bertahan hidup di laut dalam situasi berbahaya.

Menurut prosedur meninggalkan kapal, setiap kru kapal harus memiliki pengetahuan dan pemahaman yang luas tentang penyelamatan di laut. Setiap kru kapal harus memiliki kesadaran yang tinggi bahwa keselamatan jiwanya sangat bergantung pada orang lain. Sebagai contoh, dalam situasi di mana seseorang perlu terjun ke laut untuk operasi penyelamatan, mereka harus naik sekoci rakit penyelamat. Pertama, orang tersebut harus dapat melompat ke laut dengan benar. Kedua, dia harus bisa mencapai dan menaiki sekoci, dan orang lain harus membantunya. Jika dia gagal melakukannya, dia mungkin tidak mampu bertahan hidup di laut. Jika dia gagal melakukannya, prosedur menaiki sekoci atau rakit penolong dapat terbalik, yang dapat membahayakan jiwa orang banyak.

##### **2. Peraturan Perundang Tentang Keselamatan**

Bab II Konvensi International untuk Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS) tahun 1974 membahas tentang persyaratan minimum yang harus dipenuhi oleh kapal, baik kapal kargo maupun kapal

penumpang. Ini juga ada dalam peraturan SOLAS No.10 pada paragraf 2, 3, 4, dan 5 Bab II : Semua kapal harus

- a. Personel yang terlatih cukup untuk menyediakan peralatan keselamatan dan membantu orang-orang yang tidak terlatih.
- b. Sampai semua orang telah dievakuasi, beberapa perwira atau personel yang memiliki sertifikat untuk mengoperasikan dan menurunkan alat penolong dan perlengkapan untuk latihan meninggalkan kapal, juga dikenal sebagai kapal pemberhentian.
- c. Selama latihan, setidaknya ada seorang perwira atau orang yang memiliki kualifikasi yang memimpin penurunan dan pengopersian. Dia harus memastikan bahwa setiap anggota memahami tanggung jawabnya masing-masing dan memiliki daftar orang-orang yang bertanggung jawab atas alat penolong.

Dari diskusi di atas, kita dapat mengambil kesimpulan sebagai berikut:

- 1) Semua orang harus memahami pentingnya keselamatan maritim bagi diri mereka sendiri dan orang lain.
- 2) Setiap orang harus memahami hukum dan peraturan yang berkaitan dengan keselamatan jiwa di laut, termasuk peraturan nasional dan internasional.
- 3) Semua orang yang terlibat dalam penyelamatan jiwa di laut harus memahami prinsip-prinsip dasar penyelamatan jiwa.
- 4) Setiap kru kapal dan penumpang harus memahami prosedur yang tepat untuk meninggalkan kapal.

## **B. Pengertian Pelatihan Dan Penggunaan**

Menurut Gomes (2003:197), Pelatihan adalah segala upaya yang dilakukan oleh seseorang untuk menjadi lebih baik dalam melakukan tugas tertentu yang terkait dengan pekerjaan mereka atau yang terkait dengan pekerjaan mereka.

Menurut Mangkunegara (2016:44), pelatihan adalah suatu proses pendidikan jangka pendek yang mempergunakan prosedur sistematis dan terorganisir dimana pegawai non manajerial mempelajari pengetahuan dan keterampilan teknis dalam tujuan terbatas.

Menurut Dessler (2015:284), mengemukakan bahwa pelatihan merupakan proses mengajarkan pegawai baru atau yang ada sekarang, keterampilan dasar yang mereka butuhkan untuk menjalankan pekerjaan mereka. Pelatihan merupakan salah satu usaha dalam meningkatkan mutu sumber daya manusia dalam dunia kerja. Pegawai baik yang baru atau pun yang sudah bekerja perlu mengikuti pelatihan.

Dari beberapa pendapat para ahli diatas dapat disimpulkan bahwa pelatihan adalah usaha atau suatu proses belajar pada pekerjaan tertentu yang sedang menjadi tanggung jawab demi meningkatkan mutu dan kualitas sumber daya manusia dalam dunia kerja.

Menurut KBBI (2002:852), penggunaan sebagai aktifitas memakai sesuatu atau membeli sesuatu berupa barang dan jasa. Pembeli dan pemakai yang dapat disebut pula sebagai konsumen barang dan jasa.

## **C. Sekoci Untuk Penyelamatan Jiwa di Laut**

### **1. Pengertian Sekoci**

Dalam pembuatan kapal, konstruksi sekoci dan mekanik untuk menurunkan dan menaikkan sekoci merupakan komponen perlengkapan kapal yang dibutuhkan. Sekoci penolong dengan lambung tetap dan tangki udara di dalamnya disebut sekoci.

Sementara sekoci biasa tetap terbuka tanpa kotak udara, alat penambah daya apung harus dipasang sangat dekat dengan sekoci dan terdiri dari beberapa kotak, masing-masing tidak lebih dari 1,25 meter, untuk mengurangi kehilangan daya apung yang berlebihan jika terjadi kebocoran. Dengan demikian, sekoci yang terbuka harus tetap terapung apabila banyak air masuk.

Kotak udara biasanya dibuat dari tembaga, kuningan, atau besi. Seng tidak digunakan karena bisa rusak jika mengenai paku kuningan sekoci. Kotak udara harus dipasang dengan ganjalan agar tidak menempel pada kulit pinggiran sekoci. Plastik berat jenis rendah, hanya 0,05 cm, digunakan untuk membuat kotak udara terbaru.

Dalam buku Badan Diklat Perhubungan (2000: 20), mengemukakan bahwa sekoci adalah alat penolong yang digunakan untuk mengevakuasi seluruh kru kapal dan penumpang karena memiliki konstruksi yang kuat dari alat penolong lainnya dan kapasitasnya sampai dengan maksimal 150 orang tergantung ukuran sekoci. SOLAS 1974 Bab III aturan 41 pasal 2.2.1, walaupun konstruksi sekoci lebih kuat, namun karena bentuknya sekoci hanya dapat digunakan dengan aman di perairan yang tenang.

Bab III SOLAS 1974 menetapkan bahwa ada beberapa jenis sekoci yang diizinkan, seperti:

- a. Sekoci Terjun bebas (FreeFall)

Gambar 2.1 Sekoci Terjun bebas (*FreeFall Lifeboat*)



Sumber : Mv Sinar Sumba

Proses peluncuran sekoci terjun bebas dan sekoci tertutup sama sekali berbeda. Perahu dapat masuk ke dalam air tanpa menghancurkan lambung sekoci karena sifat aerodinamisnya. Sekoci ini terletak di bagian buritan kapal, memberikan area terjun bebas yang paling besar. Biasanya kapal hanya memiliki satu unit jenis ini.

b. Fully enclosed lifeboat (sekoci Tertutup)

Gambar 2.2 Sekoci Tertutup (*Fully Enclosed Lifeboat*)



Sumber : <https://arpal-marinesurvey-ry.blogspot.com>

Sebagian besar kapal tanker dan kontainer menggunakannya. Sekoci tertutup melindungi kru kapal dari air laut, angin kencang, dan cuaca buruk, dan ini adalah sekoci yang paling sering digunakan di kapal. Sekoci ini juga tahan air dan dapat berdiri tegak saat dihantam ombak. Sekoci tertutup diklasifikasikan menjadi dua jenis: tertutup sebagian dan tertutup penuh.

c. *Semi enclosed lifeboat* atau *open life boat* (sekoci terbuka)

Gambar 2.3 Sekoci Terbuka (*Semi Enclosed Lifeboat*)



Sumber : <https://indonesian.alibaba.com/>

Seperti namanya, sekoci terbuka biasanya digerakkan dengan tangan dan tidak memiliki atap. Propulsi juga dapat dicapai dengan kompresi mesin pembakaran internal. Namun, karena standar keamanan yang ketat, sekoci terbuka sudah usang, tetapi beberapa kapal yang lebih tua masih menggunakannya. Saat hujan atau cuaca buruk, sekoci terbuka memiliki kemungkinan paling rendah untuk masuk ke perairan dalam.

## **2. Persyaratan konstruksi sekoci sesuai standar SOLAS 1974**

SOLAS 1974 menetapkan bahwa bahan sekoci harus memenuhi persyaratan berikut:

- a. Sebuah sekoci yang telah disetujui harus dibangun dengan baik, stabil saat terisi penuh, dan memiliki lambung yang memadai. Selain itu, sekoci harus memiliki lambung yang kaku yang dirancang untuk mempertahankan posisi tegak yang aman saat terisi penuh di air yang tenang.
- b. Sebuah sekoci yang disetujui harus memiliki kekuatan untuk menurunkan sekoci ke air dengan muatan penuh secara aman, serta kekuatan untuk ditunda dan diturunkan untuk kecepatan kapal lima knot.
- c. Bahan untuk lambung sekoci tidak boleh dibuat dari bahan yang mudah terbakar atau tahan api.

- d. Kursi sekoci harus serendah mungkin dan dapat menampung orang dengan berat 100 kg.
- e. Untuk mencegah defleksi saat dibebani, sekoci harus kuat:
  - 1) Sekoci yang terbuat dari metal harus memiliki berat 1,25 kali berat sekoci
  - 2) Sekoci yang tidak terbuat dari metal harus memiliki berat 2 kali lipat
- f. Ketika sekoci diluncurkan ke permukaan air pada ketinggian tiga meter dari permukaan air, sekoci harus dibuat sehingga dapat menahan benturan dari lambung kapal pada kecepatan tiga meter per detik.
- g. Bagian dalam penutup sekoci harus berada di atas 50% dari luar lantai dan jarak tegak antaranya dan lantai:
  - 1) Untuk sekoci yang dapat menampung lebih dari 9 orang, tidak kurang dari 1,3 meter.
  - 2) Tidak kurang dari 1,7 meter untuk sekoci yang dapat menampung lebih dari 24 orang.
  - 3) Dengan interpolasi, jarak sekoci harus antara 1,3 meter dan 1,7 meter, yang memungkinkan pengangkutan antara 9 dan 24 orang.

### **3. Perawatan sekoci sesuai standar SOLAS 1974**

Perawatan sekoci merupakan faktor mutlak, sehingga harus selalu dalam keadaan aktif dan beroperasi setiap saat sebelum meninggalkan pelabuhan dan selama pelayaran. Sekoci harus dapat digunakan kapan saja sebelum kapal meninggalkan pelabuhan dan selama perjalanan. Menurut Peraturan 36 Bab III SOLAS 1974 Consolidated Edition 2014, instruksi perawatan sekoci harus mudah dipahami, digambarkan, dan memiliki:

- a. Checklist yang digunakan selama perawatan harus diperiksa.
- b. Instruksi untuk perbaikan dan perawatan.
- c. Periode perawatan yang direncanakan.

- d. Print diagram lubrication dengan lubrication yang disarankan.
- e. Daftar alat yang diganti.
- f. Daftar sumber komponen tambahan.
- g. Catatan yang berkaitan dengan inspeksi dan perawatan.

Pedoman yang dikembangkan oleh SOLAS 1974 Consolidated Edition 2014 mengatur perawatan, pengujian, dan pemeriksaan sekoci dengan memperhatikan dan memastikan keadaan peralatan tersebut.

a. Pemeriksaan Mingguan

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

- 1) Peralatan peluncur dan sekoci harus diperiksa secara visual untuk memastikan bahwa mereka siap untuk digunakan.
- 2) Selama kurang dari tiga menit, semua mesin sekoci harus bekerja dengan temperatur sekitar di atas suhu minimum yang diperlukan untuk menghidupkan dan mengoperasikan mesin. Pada saat ini, perawatan harus dilakukan untuk memastikan bahwa gearbox dalam kondisi terbaik. Jika karakteristik khusus mesin yang dipasang di sekoci, tidak memungkinkan untuk menghidupkannya dengan baling dalam waktu 3 menit; baling tidak terendam oleh air, jadi tes ini tidak diperlukan. Kapal yang dibangun sebelum 1 Juli 1986 tidak termasuk.
- 3) Untuk menunjukkan peralatan peluncuran, jika cuaca dan kondisi laut memungkinkan, sekoci kapal kargo akan diturunkan dari lokasinya tanpa orang di dalamnya.

b. Pemeriksaan Bulanan

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

- 1) Untuk menunjukkan peralatan peluncuran dengan syarat cuaca dan kondisi laut, sekoci kapal kargo diturunkan dari



tempatnyanya tanpa ada orang di dalamnya.

- 2) Aturan SOLAS 1974 menetapkan bahwa peralatan sekoci harus diperiksa secara bulanan menggunakan checklist yang diminta untuk memastikan bahwa peralatan tersebut dalam keadaan baik dan harus dicatat dalam log book.

#### **4. Perbaikan Dan Penempatan Sekoci**

- a. Kru kapal harus proaktif untuk selalu, memeriksa dan memperbaiki setiap kerusakan kerusakan yang terjadi terhadap alat - alat penolong ini.
- b. Kru kapal juga harus proaktif untuk selalu melaporkan kepada *ship owners* tentang kerusakan, perbaikan dan permintaan suku cadang alat - alat terkait.
- c. Buatlah selalu jurnal kegiatan perbaikan untuk dijadikan referensi pemeliharaan atau perbaikan selanjutnya.
- d. Harus diposisikan sedemikian rupa sehingga dapat diluncurkan atau diluncurkan dalam waktu sesingkat mungkin.
- e. Bisa juga diturunkan dengan mudah, cepat dan aman pada kemiringan 15 derajat.
- f. Pelaut harus memiliki kemampuan untuk mencapai sekoci dengan aman dan cepat.
- g. Jika diturunkan ke air berbahaya, tidak dipasang di sisi atau buritan kapal karena dekat dengan baling-baling.
- h. Sekoci dapat ditempatkan satu diatas yang lain atau berjajar di kapal penumpang, asalkan superposisi membutuhkan peralatan yang baik untuk menopang sekoci yang dibawanya dan untuk menghindari kerusakan.
- i. Untuk kapal barang berukuran kecil, daerah pelayarannya terbatas dan hanya dapat menampung satu sekoci, penempatannya sedemikian rupa biasanya dapat dilakukan dengan mudah pada derek di belakang cerobong.

## 5. Fungsi Sekoci

Sekoci berfungsi untuk menolong kru kapal dan penumpang saat terjadi kecelakaan di kapal selama pelayaran dan mengharuskan untuk para kru kapal dan penumpang meninggalkan kapal.

## 6. Daya Angkut Sekoci

- a. Sekoci yang dapat menampung tidak lebih dari 25 orang disebut sekoci yang diijinkan.
- b. Selain daya angkut yang ditentukan berdasarkan kapasitas sekoci sesuai dengan SOLAS 2004 ketentuan daya angkut sekoci adalah sebagai berikut :
  - 1) Sekoci harus mampu menahan beban 25% lebih besar dari kapasitas penumpang sebenarnya. Dalam hal ini sekoci harus menampung penumpang sebanyak  $(25\% \text{ dari Jumlah kru kapal}) + \text{Jumlah kru kapal} = (25\% \times 22) + 22 = 28$  orang.
  - 2) Sedikit mungkin, dengan mempertimbangkan kebebasan bergerak setiap orang dan setidaknya 35 cm jarak antara injakan kaki dan tempat duduk.
  - 3) Letak dan posisi tempat duduk harus diketahui dengan jelas.

## 7. Ketentuan Lain

- a. Saat sekoci kapal penumpang penuh, seharusnya dapat diangkat dan diturunkan berulang kali.
- b. Sekoci kapal kargo harus diturunkan beberapa kali dan dapat diturunkan dalam waktu tidak lebih dari 3 menit.
- c. Tangga embarkasi harus ada di sekoci.
- d. Orang yang sakit atau tidak mampu harus dapat dinaikkan ke sekoci dengan nyaman.
- e. Pijakan dan lantai sekoci tidak boleh licin.

## 8. Perlengkapan Sekoci

Menurut SOLAS 1974 Consolidated Edition 2014, Bab III tentang peralatan dan perlengkapan yang menyelamatkan nyawa, Regulasi

20 tentang kesiapan operasional, perawatan, dan inspeksi, dan Poin 3 tentang perawatan bagian, bagian dan peralatan yang harus tersedia pada sekoci adalah:

Gambar 2.4 Perlengkapan Sekoci





Sumber : <https://Google.com>

- 1) dayung apung dengan dua opsi tambahan.
- 2) Dayung kemudi.
- 3) satu set keleti dan rantai pengikat.
- 4) Ganco (*boat hook*).
- 5) Setiap lubang memiliki dua prop (sumbat) dan rantai pengikat.  
Sekoci dengan sumbat otomatis tidak memiliki sumbat biasa.
- 6) Dua buah ember yang terbuat dari metal.

- 7) Kemudi dengan tangkainya (celaga).
- 8) Dua kampak di ujungnya.
- 9) Lampu dan minyaknya untuk 12 jam.
- 10) Dua kotak korek api yang disimpan dalam botol kedap air.
- 11) Tiang dengan layar berwarna orange dan labran yang terbuat dari kawat tahan karet.
- 12) Kompas dan penerangannya.
- 13) Sisi luar sekoci tertutup dengan tali penolong atau *life line*.
- 14) Jangkar air.
- 15) Tali pangolin atau *toggle pointer* di belakang dan di muka diikat dengan cakil.
- 16) 4.5 liter minyak peredam ombak yang berasal dari tumbuhan atau hewan.
- 17) Makanan yang disimpan dalam kemasan yang tidak menyerap air.
- 18) 3 liter air tawar untuk setiap orang.
- 19) Empat buah cerawat payung atau *parachute flare*.
- 20) Enam buah cerawat tangan atau *hand flare*.
- 21) Dua isyarat asap orange atau *smoke signal* pada siang hari.
- 22) Obat yang dikemas dalam kemasan kedap air.
- 23) Senter dengan balon dan baterai yang dapat digunakan untuk mengirim isyarat morse.
- 24) Refleksi isyarat di siang hari.
- 25) Pisau lipat dengan pembuka kaleng yang selalu terikat pada badan sekoci dengan rantai.
- 26) Dua tali buangan yang terapung.
- 27) Pompa manual.
- 28) Satu set peralatan untuk pancing.
- 29) Terpal pelindung yang berwarna jingga.
- 30) Khususnya untuk Radio injing atau radio portabel untuk keadaan darurat yang terletak di salah satu sekoci.

Peralatan dan bagian – bagian sekoci diatas harus diketahui oleh awak kapal guna mengantisipasi apabila terjadi suatu kerusakan pada sekoci setelah pelaksanaan pemeriksaan maka bagian – bagian sekoci tersebut yang harus dibenahi dan diatur ulang

#### **9. Pengoperasian Mesin Sekoci**

- a. Periksa tingkat bahan bakar dalam tangki dan tambahkan lebih banyak jika diperlukan.
- b. Buka keran bahan bakar.
- c. Periksa oli pelumas pada bak mesin dan kopling.
- d. Putar gagang saringan bahan bakar ke kiri atau ke kanan pada saluran keluar.
- e. Buka keran utama.
- f. Putar tombol starter untuk melumasi bagian-bagian yang bergerak.
- g. Sesuaikan posisi *governor* hingga batas tertinggi.
- h. Putar tombol starter sampai terdengar suara tekanan bahan bakar di injector.

#### **D. Hal-Hal Yang Perlu Diperhatikan Pada Waktu Penurunan Sekoci**

1. Karena ada risiko sekoci meluncur dengan cepat dan membahayakan lingkungan, orang harus berhati-hati saat berada di dekat davit.
2. Setelah sekoci diluncurkan, semua orang di dalamn sekoci harus berpegangan pada tali penyelamat dan tidak boleh bergerak. Jika lambung sekoci bersentuhan dengan air, hempasan ombak dapat membahayakan orang di dalam sekoci.
3. Tali pengikat sekoci harus terpisah dari semua peralatan lainnya di kapal, diamankan dan diposisikan serendah dan sejauh mungkin.
4. Jangan lupa menutup *prop* sekoci.

## **E. Prosedur Penurunan Sekoci Terjun Bebas Menggunakan Bantuan Davit**

Penurunan sekoci terjun bebas dengan bantuan davit adalah proses menurunkan dengan bantuan davit yang dihubungkan dengan sling ke sekoci terjun bebas, yang kemudian dikaitkan ke davit kapal itu sendiri.

Terdapat tiga tahap dalam proses pelaksanaan, yaitu:

### **1. Perencanaan**

Pada tahap ini seorang nahkoda dan mualim merencanakan pengurangan dengan mempertimbangkan faktor-faktor yang membantu pelaksanaan sesuai dengan SOLAS.

Faktor-faktor ini meliputi:

#### **a. Faktor eksternal**

- 1) Kesiapan kru kapal merupakan faktor terpenting dalam melakukan pelatihan terjun bebas sekoci. Kru kapal dapat dikatakan siap ketika melakukan pelatihan penurunan sekoci jika kondisi kru baik-baik saja tanpa ada kelelahan dari akibat kegiatan lain. Sebagai mualim, kita harus menanyakan secara langsung apakah kru kapal dalam kondisi yang baik dan tidak kelelahan untuk mengetahui kesiapan mereka untuk pelatihan penurunan sekoci terjun bebas. Jika kru kapal sakit, mereka disarankan untuk menghindari pelatihan penurunan sekoci. Karena dikhawatirkan akan menimbulkan risiko kecelakaan yang tinggi.
- 2) Nahkoda harus mengetahui kondisi lingkungan saat kita melakukan latihan penurunan sekoci terjun bebas. Jika kondisi lingkungan memperbolehkan melakukan pelatihan penurunan sekoci terjun bebas atau sebaliknya. Kondisi sekitar yang dimaksudkan untuk memungkinkan latihan penurunan sekoci terjun bebas sebagai berikut:

- a) Alur pelayaran sepi.
  - b) Diizinkan oleh pelabuhan lokal atau pihak berwenang.
  - c) Latihan penurunan dapat dilakukan di kedalaman air laut yang cukup.
  - d) Bebas dari hewan buas.
- b. Faktor internal
- 1) Kesiapan peralatan penurunan sekoci terjun bebas termasuk dalam faktor dalam pelaksanaan penurunan sekoci terjun bebas.  
Peralatan tersebut meliputi:
    - a) Persiapan *free fall lifeboat*.
    - b) Persiapan *davit*.
    - c) Persiapan *winch*.
  - 2) Sarat kapal  
Sarat kapal dikatakan membantu pelatihan penurunan sekoci terjun bebas Pada saat kapal penuh dengan muatan, jarak antara posisi sekoci terjun bebas dengan permukaan yang kecil, yang membuat penurunan lebih mudah. Sebaliknya akan terjadi jika sarat kapalnya kecil.

## 2. Pengaturan

Pada tahap ini, peran mualim 1 dan nahkoda sangat penting karena seluruh kru, dari jabatan nahkoda hingga jabatan kadet, akan diberi tugas. Ini menetapkan cara penurunan sekoci terjun bebas akan dilakukan, dan ini juga menetapkan jalan cerita dari kegiatan penurunan sekoci terjun bebas. Pembagian tugas kru harus sesuai dengan *muster list*.

## 3. Pelaksanaan

Pelaksanaan sekoci terjun bebas dapat dikatakan berhasil jika pelaksanaan tahap tersebut dianggap sesuai dengan tujuan yang dimaksudkan. Hal ini dikarenakan tahap ini merupakan pelaksanaan dan tujuan akhir dari tujuan pelatihan meninggalkan



kapal menggunakan *davit*. Oleh karena itu, proses *actuating* harus dilakukan sesuai dengan petunjuk penggunaan yang ditemukan dalam buku pedoman yang berjudul “*Launching Free Fall Lifeboat With Davit*”. Proses penurunan sekoci terjun bebas menggunakan *davit* dilakukan dalam urutan berikut:

a. Membuka *lashing line*

Pada tahap ini, salah satu kru yang bertugas harus sesuai dengan *muster list* tampil pertama dan melaksanakan perintah untuk membuka *lashing line* yang berada terletak di pintu masuk sekoci terjun bebas dengan *embarkation station*.

Untuk membuka *lashing line*, bagian ulir harus diputar ke kiri atau berlawanan dengan arah jarum jam. Setelah itu, ujung pangkal *lashing line* ditekan sehingga ujung lain yang terdapat cincin yang mengunci menipis dan cincin tersebut dapat dengan mudah dilepaskan. Pada saat yang sama, penghubung antara *wire* di sisi kanan dan sisi kiri juga dilepaskan. Setelah terlepas *lashing line* ditata secara rapi ditepi dari *embarkation station*. Hal ini dilakukan untuk memastikan bahwa *lashing line* tidak menjadi hambatan saat menurunkan sekoci terjun bebas.

b. Menarik *lashing support* (tali nilon)

Penarikan *lashing support* dilakukan setelah *lashing line* terlepas. *Lashing line* terletak di sisi kanan dan kiri dari sekoci terjun bebas. *Lashing support* ini terbuat dari tali nilon. Dimana tali ini menghubungkan dengan *lashing plate*. Jika *lashing support* ditarik kencang maka *lashing plate* otomatis akan terbuka, sehingga proses penurunan sekoci bebas dari hambatan dan sekoci terjun bebas aman saat peluncuran.

c. Bosun *stand by* untuk operasi panel

Setelah sekoci terjun bebas sudah bebas dari hambatan. Bosun harus sudah dalam posisi panel operator. Panel ini berfungsi sebagai untuk mengontrol *davit* ketika panel ini

terhubung ke *winch* sebagai tenaga penggerak. Di dalam panel terdapat dua buah *joy stick*. *Stick* pertama berfungsi sebagai pengendali *winch* yang menggerakkan *davit*, dan *stick* kedua berfungsi sebagai pengendali *winch* yang menggerakkan *wire davit*.

d. Melepaskan *hook* dari *lashing*

Menggunakan *joystick* yang terhubung ke *winch* untuk menggerakkan *wire*. Kru yang bertanggung jawab untuk mengamankan kait dari sekoci terjun bebas harus segera melepaskannya secara profesional dan melepas kait dengan hati-hati. Ada dua buah *lashing hook* yang terletak di antara sekoci terjun bebas dengan stasiun embarkasi

e. Memasang kait ke *sling* yang ada di samping sekoci

Pengait terlebih dahulu dilepaskan dengan *lashing*annya, kemudian *sling* sebagai penghubung sekoci dengan kait yang terletak di sisi kanan dan kiri. Setelah itu diambil, kait yang sudah terlepas dipasangkan ke sisi kanan dan kiri. Pemasangan ini membutuhkan banyak tenaga, jadi harus dilakukan dengan dua orang kru.

f. Ikatkan tali *painter* ke samping kanan dan kiri sekoci di area belakang

Setelah sekoci dan *davit* mterhubung, langkah selanjutnya adalah memasang tali *painter*. Tali *painter* yang digunakan setidaknya memiliki panjang 200 meter. Biasanya, tali ini sudah termasuk dalam sekoci karena tali *painter* ini adalah inventaris yang perlu dipenuhi di dalam sekoci terjun bebas. Untuk mengikat tali *painter* dengan sekoci, kita ambil dua buah tali *painter* dan ikatkan dibagian belakang sekoci di sisi kanan dan kiri.

g. Pastikan tali *painter* bebas dari lilitan

Kru yang bertanggung jawab untuk memegang tali *painter*

mengatur posisi tali *painter* di atas reling, sehingga tali *painter* tidak menimbulkan hambatan saat proses menurunkan sekoci. Tujuan penataan tali yang rapi adalah untuk mencegah salah satu kaki kru yang bertugas tersangkut pada tali, sehingga mengurangi risiko bahaya.

- h. Masukkan ujung tali *painter* ke *poop deck* dan berikan kru untuk memegangnya

Setelah tali disusun dengan rapi di stasiun embarkasi, tali dibawa ke area *poop deck* dan ditangkap oleh kru pemegang tali *painter* di area tersebut, yang kemudian disusun kembali dengan rapi. Hal ini dilakukan untuk mencegah kru yang sedang bekerja tersangkut tali yang menyebabkan kru tersebut jatuh atau terpeleset karena area tersebut sering digunakan sebagai tempat yang sering dilalui kru saat bekerja.

- i. Sebagian kru masuk ke sekoci, dan operator memastikan kondisi aman

Sebagian kru yang bertanggung jawab untuk mengoperasikan sekoci masuk ke dalam dengan hati-hati setelah tali *painter* diatur dengan benar, karena posisi sekoci berada dalam posisi miring dan bahannya terbuat *fiberglass* yang licin. Tujuannya adalah untuk memastikan bahwa kru yang memasuki sekoci tidak terpeleset. Selain itu, operator harus masuk paling terakhir, karena tanggung jawabnya untuk menutup palka sekoci.

- j. Semua kru memasang sabuk pengaman dan duduk dalam posisi nyaman.

Saat kru yang bertugas di sekoci terjun bebas sudah masuk. Kru yang berada di sekoci harus duduk sesuai dengan tempat duduk yang ditunjukkan pada peta tempat duduk di dinding bagian dalam sekoci. Selain itu, kru yang bertugas harus memakai sabuk pengaman dengan kencang dan nyaman.

- k. Melepas *main lashing*

Setelah kru berada di tempat yang tepat, operator sekoci terjun bebas memompa gagang di samping kiri kursi operator untuk memulai melepaskan *main lashing*. Jumlah pemompaan sekitar 7- 10, dan jika *main lashing* belum terlepas, operator harus membuka *main lashing* secara manual (*emergency release*). Posisi *emergency release* terletak di belakang , di dekat kursi yang paling belakang. Cara menggunakannya adalah dengan memutarnya berlawanan jarum jam.

I. Setelah *main lashing* sudah terlepas

Setelah system dirilis, main lashing terbuka secara otomatis. ini terjadi karena gagang yang dipompa menekan udara di pipa yang terhubung ke *main lashing release system*, sehingga pin akan membuka secara otomatis. Kemudian, segel yang berfungsi me-*lashing* antara sekoci terjun bebas dengan dek B ditempatkan pada posisi yang aman sehingga tidak mengganggu proses penurunan sekoci.

m. Operator menurunkan *lifeboat* dengan mengoperasikan panel sesuai dengan instruksi *chief officer*

Setelah *main lashing* terlepas, operator panel harus segera mengoperasikan panel sesuai dengan perintah *chief officer*. Pada tahap ini, operator harus terus memantau kondisi sekoci dan *davit*. Karena pada tahap, ada kemungkinan besar sekoci terjun bebas bersentuhan dengan *davit*. Jika ini terjadi, lambung luar sekoci akan rusak, dan tiang *davit* di samping sekoci juga akan rusak.

n. Pemegang tali menjaga sekoci agar sekoci tidak goyang oleh gelombang air laut

Seorang kru yang bertanggung jawab untuk memegang tali harus berada di tempatnya dan memegang tali dengan erat saat sekoci diturunkan. Ketika ini terjadi, kekuatan memegang tali di sisi kanan dan kiri harus seimbang. Tujuannya adalah

untuk mengurangi goyangan yang disebabkan oleh gelombang air laut yang berada di sekitar kapal, yang mengakibatkan dinding luar sekoci terbentur dengan lengan *davit*.

- o. Pada saat sekoci berada di daerah bawah, tanggung jawab pemegang tali di serahkan kepada tim tali bagian bawah  
Pada saat posisi sekoci sejajar dengan *poop deck*, kru yang bertugas di area *poop deck* untuk memegang tali. Hal ini bertujuan untuk membuat kondisi sekoci lebih mudah, karena ketika kondisi sekoci sejajar dengan *poop deck*. Pandangan kru yang berada di stasiun embarkasi sangat terbatas, jadi pemegang tali ditugaskan ke area *poop deck*. Sangat penting untuk berhati-hati saat menyerahkan tali agar tidak terbelit.
- p. Sekoci terjun bebas berada di permukaan air  
Operator harus memastikan bahwa tali tetap kencang saat sekoci sudah berada di permukaan air laut. Tujuannya adalah agar sekoci memiliki goyangan atau olingan yang lebih sedikit sehingga kru dapat melepaskannya saat melepaskan tali painter. Untuk mempercepat pelepasan tali, tali pewarna harus dikendurkan segera, karena tali lebih mudah dilepaskan saat kendur daripada saat kencang. Selain itu, pada titik ini mesin sekoci harus dihidupkan segera, karena jika wire davit terlepas sepenuhnya, sekoci tidak dapat dihidupkan. Selain itu, pada titik ini, mesin sekoci harus dihidupkan segera. Saat pemasangan kembali dalam rangka pengangkatan kembali sekoci pada posisinya akan sulit dilakukan.
- q. Tali *painter* dilepas dari sekoci  
Saat tali painter sudah kendur, kru sekoci keluar dengan hati-hati melalui pintu. Petugas pelepas tali painter harus sangat hati-hati pada saat ini. disebabkan permukaan sekoci yang licin dan goncangan yang disebabkan oleh air laut. Kru harus selalu memakai life jacket untuk lebih aman karena kesalahan dapat

menyebabkan jatuh ke laut.

r. Menurunkan Wire Davit

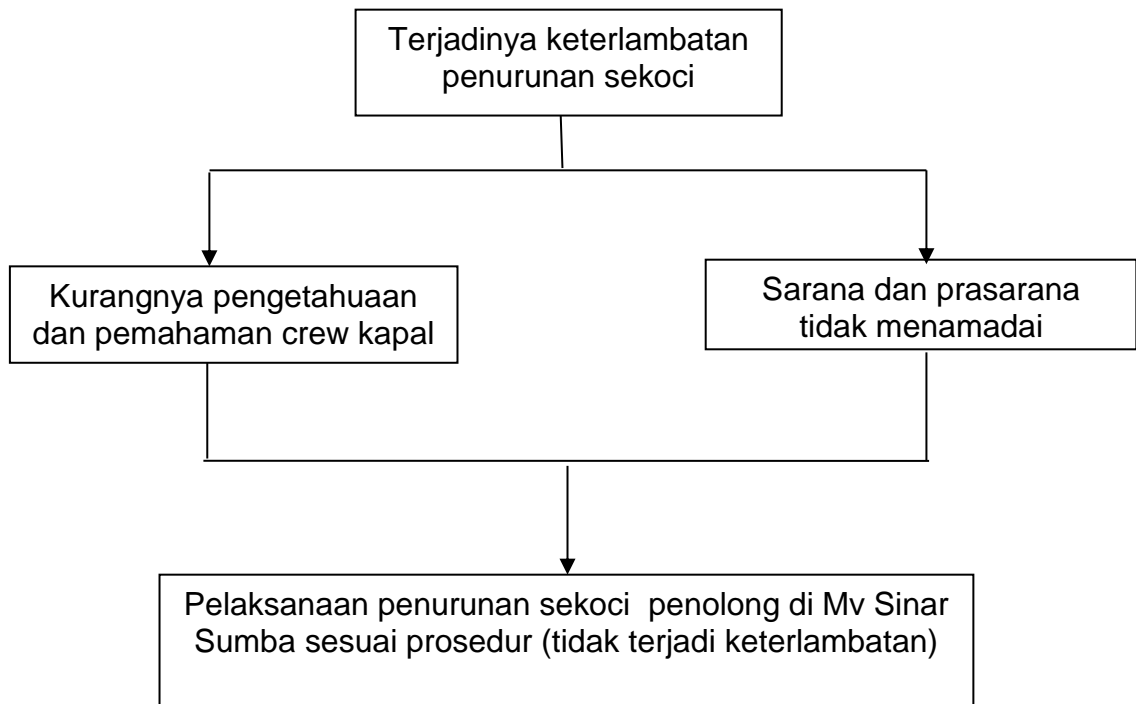
Bosun harus segera melepaskan tali painter. Ini dilakukan untuk membuat hook turun ke bawah dan sling kendur sehingga penurunan lebih mudah. Kru yang bertanggung jawab untuk melepaskan hook dengan sling pada saat seperti ini harus sangat hati-hati dan selalu memperhatikan block. Karena kemungkinan besar blok akan oleng dan membentur kepala kru yang bertanggung jawab, kru harus memakai helm perlindungan saat melakukan kegiatan penurunan sekoci terjun bebas.

s. Hook telah dilepas dan sekoci siap untuk bergerak.

Untuk menghindari terjatuhnya kru ke permukaan air laut saat manuver dilakukan di permukaan air laut, kru yang berada di dalam sekoci harus segera masuk ke dalam sekoci setelah hook dilepas.

## F. Kerangka Pikir

Gambar 2.4 Kerangka Pikir



## G. Hipotesis Penelitian

Diduga penyebab terjadinya keterlambatan penurunan sekoci di atas kapal adalah tidak dilaksanakannya drill/latihan sesuai prosedur sehingga keterampilan dan pemahaman kru kapal sangat kurang pada saat penurunan sekoci di atas kapal.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Jenis Penelitian**

Saat melakukan penelitian ini, penulis menggunakan jenis penelitian berikut:

Jenis Kuantitatif

Angka yang diolah kembali dari subjek penelitian adalah sumber data.

#### **B. Definisi Operasional Variabel**

Definisi operasional adalah penjelasan dari variabel yang telah dipilih oleh peneliti untuk diteliti selama proses prala di kapal. Variabel-variabel ini dijelaskan sebagai berikut:

tingkat pemahaman yang dimiliki kru kapal tentang cara mengatasi keterlambatan dalam penurunan sekoci dalam situasi darurat. Beberapa penyebab keterlambatan yang paling umum termasuk kurangnya pemahaman kru kapal tentang cara penurunan sekoci, serta kurangnya saran dan prasarana.

#### **C. Populasi dan Sampel Penelitian**

##### 1. Populasi

Saat penulis melakukan praktik laut di atas kapal, populasi penelitian ini terdiri dari seluruh kru kapal, baik perwira maupun kru kapal.

##### 2. Sampel

Sampel adalah perwakilan dari populasi penelitian, dan sampel penelitian ini terdiri dari semua kru kapal yang berjumlah 22 orang untuk membandingkan pemahaman penurunan sekoci.

#### **D. Teknik Pengumpulan Data Dan Instrumen Penelitian**

##### 1. Teknik Pengumpulan Data



Peneliti menggunakan berbagai metode untuk mengumpulkan data secara sistematis untuk mencapai tujuan penelitian. Metode yang digunakan dalam penelitian ini meliputi:

a. Metode Observasi (Pengamatan Langsung)

Metode observasi digunakan untuk mengumpulkan data yang lebih dekat dengan masalah saat ini karena penyusun dapat melihat kegiatan di lapangan secara langsung. Alat penelitian metode observasi adalah checklist.

b. Metode Penelitian Pustaka (*Library Research*)

Penulis mengumpulkan data melalui studi kepustakaan, buku-buku, artikel situs internet, dan literatur lain yang terkait dengan topik yang dibahas.

c. Teknik Dokumentasi

Metode pengumpulan data melalui dokumen, seperti arsip, termasuk buku tentang teori, pendapat, dalil, atau hukum yang relevan dengan masalah penelitian. *Checklist* dokumentasi adalah alat penelitian yang digunakan dalam teknik dokumentasi.

## 2. Instrumen Penelitian

Fokus penelitian penulisan adalah sebagai berikut:

a. Metode Studi Lapangan

Dengan menggunakan metode ini, penulis dapat melakukan penelitian dan observasi sambil mengamati dan mempelajari subjek secara langsung. Data dan informasi akan dikumpulkan dari:

1) Metode Observasi

Mengamati dan meneliti objek secara langsung merupakan bagian dari pengumpulan data dengan teknik observasi. Penelitian dilakukan selama praktik laut.

2) Metode Wawancara

Teknik wawancara dapat digunakan untuk mendapatkan informasi langsung dari sumbernya. Selama praktik di kapal,

penulis menggunakan teknik wawancara terbuka untuk berbicara dan berkonsultasi dengan kru kapal.

b. Metode Penelitian Literatur

Penulis mendapatkan data dengan membaca dan mempelajari literatur tentang informasi yang sangat penting untuk mendukung strategi perencanaan pelayaran dan meningkatkan keselamatan pelayaran kapal niaga.

### **E. Teknik Analisis Data**

Analisis data yang digunakan adalah deskriptif kualitatif, artinya penulis menggunakan analisis data tanpa perhitungan untuk membuat deskripsi dan olahan yang lebih jelas dan mudah dipahami oleh orang lain. Analisis deskriptif dilakukan untuk memberikan gambaran tentang masalah yang dibahas dalam skripsi.

Dalam penelitian ini, penulis menganalisa data yang terdiri dari kata-kata, catatan lapangan, kalimat hasil wawancara, dan dokumen pendukung penelitian.

Setelah mengumpulkan semua data yang diperoleh dari wawancara dan apa yang kita pelajari, data harus dikurangi. Kita harus berusaha menguraikan yang paling penting dan fokus pada apa yang kita pelajari dari wawancara dan apa yang kita pelajari.

Langkah selanjutnya adalah presentasi data. Presentasi data adalah penyebaran informasi yang dikelola dan ditata dengan baik sehingga mudah dilihat, dibaca, dan dipahami sehingga memudahkan kita untuk membuat kesimpulan.

**BAB IV**  
**HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

**A. Hasil Penelitian**

Mv Sinar Sumba merupakan kapal dimana penulis melaksanakan praktek laut sekaligus penelitian untuk skripsi. Mv Sinar Sumba merupakan kapal milik PT Samudera Indonesia yang didikran pada tanggal 13 November 1964. Kapal Mv Sinar Sumba di charter oleh Evergreen Marine Corp. yang berlayar secara charter, artinya memiliki trek pelayaran sesuai yang di inginkan oleh charterer. Di bawah ini merupakan data *Ship Particular*, *Crew list* beserta Pelabuhan yang pernah disinggahi kapal Mv Sinar Sumba adalah sebagai berikut:

***SHIP PARTICULAR***

Tabel 4.1 *Ship Particular*

<i>Name of Ship</i>	: Mv Sinar Sumba
<i>Nationality</i>	: Singapura
<i>Year and Place Built</i>	: June 2008 WENCHONG SHIP YARD GUANGZHOU – CHINA
<i>Hull No</i>	: GWS339
<i>Official No</i>	: 394161
<i>Call Sign</i>	: 9VLH6
<i>IMO No</i>	: 9435222
<i>INM - C</i>	: 456589110 / 456589111
<i>INM – F</i>	: 8.70773E+11
<i>FAX</i>	: 764844131
<i>Email</i>	: <a href="mailto:sinarsumba@samudera.dualog.net">sinarsumba@samudera.dualog.net</a>
<i>AAIC</i>	: U S 6
<i>MMSI No</i>	: 565891000
<i>LOA</i>	: 175.0 M

<i>Breadth</i>	: 27.40 M
<i>Depth</i>	: 14.30 M
<i>Air Draft From Keel</i>	: 48.9 M
<i>Gross Tonnage</i>	: 18321 T
<i>Net Tonnage</i>	: 10392 T
<i>Dead Weight Tonnage</i>	: 23269 T
<i>Lightship Tonnage</i>	: 8846.5 T
<i>Classification</i>	: Nippon Kaiji Kyokai
<i>Type of Vessel</i>	: <i>Gear Full Cellular Container</i>
<i>Owners</i>	: PT.Samudera Indonesia
<i>Main Engine</i>	: MAN / B&W, type 7S 60 MC-C, 16660 KW
<i>Turbo</i>	: ABB VTR Type @ 2 set's
<i>Service Speed</i>	: 19.5 KTS
<i>FO Consumption Of M/E</i>	: 168 + 5% g/kw at 90% MCR (14206.5 KW)
<i>Auxiliaries Engine</i>	: 3 X MAN B&W Type 6L28/32H
<i>Bow Thruster</i>	: YES, 1178 HP / 900 KW
<i>Emergency Generator</i>	: YES, 450 V 60 HZ
<i>Propeller</i>	: Fixed Pitch Propeller/Right Hand

Sumber : Mv Sinar Sumba

### **CREW LIST**

Selain data kapal di atas, juga terdapat data *Crew List* / daftar awak kapal yang tercantum di bawah ini :

Tabel 4.2 *Crew List* Mv Sinar Sumba

<b>NO</b>	<b>NAME</b>	<b>SEX</b>	<b>RANK</b>	<b>NATIONALITY</b>
1.	Bagus Pamungkas	MALE	MASTER	INDONESIAN
2.	Budiyanto	MALE	C/O	INDONESIAN

3.	Yongky Satrya Pinundi	<i>MALE</i>	2/O	<i>INDONESIAN</i>
4.	Michell Caroline Umboh	<i>FEMALE</i>	3/O	<i>INDONESIAN</i>
5.	Alynur	<i>MALE</i>	C/E	<i>INDONESIAN</i>
6.	Firman Rachim	<i>MALE</i>	2/E	<i>INDONESIAN</i>
7.	Alfian Wahid Irmawan	<i>MALE</i>	3/E	<i>INDONESIAN</i>
8.	Rusmanto	<i>MALE</i>	BOSUN	<i>INDONESIAN</i>
9.	Zainurohim	<i>MALE</i>	ELECTRICANT	<i>INDONESIAN</i>
10.	Dani Heryana	<i>MALE</i>	AB	<i>INDONESIAN</i>
11.	Irwan	<i>MALE</i>	AB	<i>INDONESIAN</i>
12.	Ronald Louis Lengkong	<i>MALE</i>	AB	<i>INDONESIAN</i>
13.	Nano Jumhano	<i>MALE</i>	AB	<i>INDONESIAN</i>
14.	Lewy	<i>MALE</i>	E/F	<i>INDONESIAN</i>
15.	Masba Toti Pasau	<i>MALE</i>	OILER	<i>INDONESIAN</i>
16.	Aprina Andri Nugroho	<i>MALE</i>	OILER	<i>INDONESIAN</i>
17.	Sri Widodo	<i>MALE</i>	C/COOK	<i>INDONESIAN</i>
18.	Muhammad Supri	<i>MALE</i>	OILER	<i>INDONESIAN</i>
19.	Nur Syafei	<i>MALE</i>	O/S	<i>INDONESIAN</i>

22	Farida Kholifatul Mahfudah	<i>FEMALE</i>	<i>D/C</i>	<i>INDONESIAN</i>
22	Adriansyah	<i>MALE</i>	<i>D/C</i>	<i>INDONESIAN</i>
22	Daffa Rizki Alghifari	<i>MALE</i>	<i>E/C</i>	<i>INDONESIAN</i>

SUMBER : Mv Sinar Sumba

### DAFTAR PELABUHAN

Di bawah ini adalah daftar pelabuhan yang pernah disinggahi untuk bongkar dan muat saat melakukan praktek laut.

Tabel 4.3 Pelabuhan Yang Pernah Disinggahi

<b>NO</b>	<b>Name of Port</b>	<b>Remarks</b>
1.	Tanjung Perak (Indonesia)	Cargo Operation
2.	Tanjung Mas (Indonesia)	Cargo Operation
3.	Tanjung Priok (Indonesia)	Cargo Operation
4.	Tanjung Pelepas (Malaysia)	Cargo Operation
5	Kuantan (Malaysia)	PCR Swab
6	Ho Chi Minh (Vietnam)	Cargo Operation
7	Da Nang (Vietnam)	Cargo Operation
8	Hai Phong (Vietnam)	Cargo Operation
9	Hong Kong	Cargo Operation
10	Shekou (China)	Cargo Operation
11	Shantou (China)	Cargo Operation
12	Xiamen (China)	Cargo Operation

13	Shanghai (China)	Cargo Operation
14	Kaohsiung (Taiwan)	Cargo Operation
15	Taichung (Taiwan)	Cargo Operation
16	Taipei (Taiwan)	Cargo Operation
17	Manila (Filipina)	Cargo Operation
18	Davao (Filipina)	Cargo Operation
19	Cagayan de Oro (Filipina)	Cargo Operation
20	Singapura	Crane Docking

Sumber : Mv Sinar Sumba

### 1. Keterampilan kru kapal atau kru kapal

Dalam keadaan darurat, keterampilan kru kapal dalam menggunakan alat keselamatan di atas kapal sangat diperlukan untuk keselamatan seluruh kru kapal itu sendiri. Contohnya pemeriksaan sekaligus pelatihan penurunan sekoci saat persiapan latihan di Mv Sinar Sumba dan juga latihan untuk situasi darurat saat itu, yaitu saat kapal sandar di Kaohsiung, di mana cuaca cerah. Pada saat pelatihan sekoci untuk menyelamatkan jiwa dalam situasi darurat, banyak kru kapal tidak tahu cara menggunakan sekoci dan posisinya saat terjadi keadaan darurat.

Dimana perincian dari latihan tersebut adalah sebagai berikut :

Adapun perlengkapan yang digunakan adalah :

1. *Life Jacket*
2. *Helmet*
3. *Handy Talky*

Contoh di atas menunjukkan dengan jelas bahwa kru kapal tidak memiliki keterampilan yang cukup saat menurunkan sekoci di atas kapal. Ini karena pelatihan keadaan darurat tidak seperti yang

diharapkan untuk menjelaskan tingkat keterampilan kru dan kurangnya pelaksanaan jadwal pelatihan. Setelah memberikan survei kepada responden, penulis mengambil persentase dari setiap pertanyaan dan menggunakan data berikut untuk menghitung hasilnya:

Tabel 4.4 Tingkat Keterampilan Kru Kapal Pada Saat Penurunan Sekoci Yang Dianalisa Penulis

No.	Indikator	Jawaban Responden	Jumlah Persentase
1	Peralatan Untuk Menurunkan Sekoci	Kurang	65%
2	Cara Menyiapkan Sekoci	Sangat Kurang	35%
3	Cara Menurunkan Sekoci	Sangat Kurang	35%
4	Hal-Hal Yang Perlu Diperhatikan Saat Penurunan Sekoci	Kurang	60%
5	Waktu Yang Diperlukan Berdasarkan Peraturan SOLAS 1974 Untuk Menurunkan Sekoci	Kurang	60%

Sumber : Data yang telah diolah tahun 2021

Tabel 4.4 menunjukkan bahwa tingkat keterampilan kru kapal saat menurunkan sekoci masih kurang.

Tabel 4.5 Hasil Persentase Keterampilan Kru Kapal Saat Menurunkan Sekoci Berdasarkan Analisa Penulis

Jawaban Responden	Jumlah	Persentase
-------------------	--------	------------



Kurang	14	60 %
Sangat Kurang	8	40 %
Total	22	100 %

Sumber : Data yang telah diolah tahun 2021

Sebagai hasil dari 14 responden (60%) yang menjawab dengan jawaban yang kurang dan 8 responden (40%) yang menjawab dengan jawaban yang sangat kurang, dapat disimpulkan bahwa kemampuan kru kapal untuk menurunkan sekoci masih kurang.

## 2. Jenis-jenis keadaan darurat

Kapal transportasi laut yang bergerak dengan kecepatan yang berbeda di rute pelayaran yang berbeda dalam jangka waktu tertentu menghadapi berbagai masalah dalam keadaan yang dapat disebabkan oleh berbagai faktor, termasuk manusia, cuaca, kondisi alur pelayaran, dan faktor lain yang tidak dapat diperkirakan sebelumnya oleh manusia. Pada akhirnya, hal ini menyebabkan kapal dalam keadaan darurat.

Pada dasarnya, gangguan di laut dapat berupa gangguan yang dapat segera diatasi dan memerlukan bantuan segera, atau gangguan yang mengharuskan nakhoda dan seluruh kru kapal untuk meninggalkan kapal untuk menghilangkan atau mencegahnya.

Tergantung pada situasinya, situasi gangguan laut dapat diklasifikasikan ke dalam situasi darurat berdasarkan sifat peristiwa itu sendiri. Dalam hal ini, situasi darurat ini dapat diatur sebagai berikut:

- a. Tubrukan
- b. Pencemaran
- c. Kebakaran

d. Orang jatuh ke laut

e. Kebocoran

f. Kandas

Keadaan darurat di kapal dapat merugikan baik nakhoda maupun kru kapal, pemilik kapal, lingkungan laut bahkan terganggunya “ekosistem” dasar laut. Oleh karena itu, situasi darurat harus dipahami sebaik mungkin untuk memiliki kemampuan dasar mengenali tanda-tanda krisis untuk menyelesaikan situasi ini dengan nakhoda dan kru kapal dan lingkungan yang bekerja sama dengan tugas tersebut.

a . Tubrukan

Tubrukan kapal dengan dermaga atau benda tertentu dapat menyebabkan kerusakan kapal, korban jiwa, tumpahan minyak tanker ke laut, pencemaran, dan kebakaran. Situasi lain yang dapat menyebabkan kepanikan atau pada kru kapal, secara efektif memperlambat operasi, keselamatan, penyelamatan dan tanggap darurat.

b. Kebakaran / ledakan

Kebakaran dapat terjadi di mana saja di kapal, seperti kamar mesin, ruang muatan, gudang peralatan kapal, instalasi listrik, dan akomodasi nakhoda dan kru.

Kebakaran yang disebabkan oleh ledakan atau ledakan yang disebabkan oleh kebakaran sama-sama merupakan situasi darurat yang membutuhkan penanganan cepat dan tepat.

Situasi darurat kebakaran dan ledakan tentunya sangat berbeda dengan situasi darurat tubrukan karena kondisi panas dan ruang terbatas; petugas kadang-kadang panik atau tidak siap menangani situasi; peralatan yang digunakan tidak sesuai; atau lokasi penyimpanan telah berubah.

c. Pencemaran

Pembuangan limbah dan minyak dapat menyebabkan pencemaran laut. Pembuangan muatan minyak dari tabrakan atau tumpahan, muatan minyak dari ruang mesin, dan muatan minyak yang melebihi ambang 15 ppm saat mengisi bahan bakar

Upaya penanggulangan pencemaran yang muncul hal sulit karena peralatan, sumber daya manusia yang terlatih, dan potensi risiko ditanggung oleh mereka yang melanggar peraturan pencegahan pencemaran polusi yang ada.

d. Kebocoran

Selain kandasnya kapal, kebocoran kapal juga dapat disebabkan oleh kerusakan korosi pada lambung kapal dan benturan tubrukan atau kebakaran. Jika perbaikan tidak dilakukan segera, kapal akan tenggelam.

Meskipun air masuk dengan cepat, bahkan saat kapal miring membuat kebocoran, situasi sulit diatasi. Karena penyelesaian tidak didasarkan pada prinsip keselamatan dan kebersamaan, situasi darurat akan menjadi lebih sulit jika pengambilan keputusan dan pelaksanaannya tidak didukung sepenuhnya oleh seluruh kru kapal.

e. Orang jatuh ke laut ( Man Over Board )

Orang jatuh ke laut adalah kecelakaan yang menimbulkan keadaan darurat untuk upaya penyelamatan.

Karena sangat bergantung pada kondisi cuaca, kemampuan untuk membantu, dan ketersediaan fasilitas, pertolongan yang diberikan tidak mudah.

f. Kandas

Kapal yang kandas biasanya menunjukkan tanda-tanda seperti putaran baling-baling yang berat dan asap cerobong yang tiba-tiba berubah menjadi hitam, lambung kapal bergetar, kecepatan kapal berubah, dan kemudian tiba-tiba berhenti.

Saat kapal kandas, ada kemungkinan kapal akan bocor dan menimbulkan pencemaran, atau kapal akan tenggelam jika air di dalamnya tidak dapat diatur.

Kapal yang kandas dapat bersifat permanen atau sementara tergantung dari lokasinya di laut atau sungai serta metode penyeberangannya. Akibatnya, situasi darurat seperti itu memperumit keadaan di sekitar kapal.

### **3. Latihan pengoperasian sekoci**

Pelatihan pengoperasian sekoci harus benar-benar dilakukan di atas kapal. Meningkatkan kemampuan kru kapal untuk menggunakan peralatan keselamatan dalam situasi darurat sangat penting.

Pada saat melaksanakan Latihan penurunan sekoci atau *boat drill* pada Mv Sinar Sumba di pelabuhan Kaohsiung latihan atau *drill* dilaksanakan pada 21 Juni 2021 jam 09.00 sampai selesai.

Dari hasil penelitian menunjukkan bahwa di kapal MV SINAR SUMBA kru kapal atau kru kapal tidak mendengarkan dengan seksama arahan dari Mualim 1 pada saat pengarahan Latihan penurunan sekoci, Dan akibat kemampuan kru kapal atau kru kapal dalam menurunkan sekoci tidak dapat terlaksana dengan baik dan benar.

Gambar 4.1 Pengarahan Pada Saat Latihan Atau *Boat Drill*



Sumber : Foto Dokumen MV SINAR SUMBA

Gambar 4.2 *Boat Drill*



Sumber : Foto Dokumen MV SINAR SUMBA

Masih kurangnya pengetahuan tentang tingkat kualifikasi dan pelaksanaan rencana pelatihan dilaksanakan. Oleh karena itu, dalam kuesioner yang dibagikan kepada responden (terlampir), yang terdiri dari sejumlah pertanyaan, penulis menghitung persentase dari setiap pertanyaan dengan data berikut:

Tabel 4.7 Prosedur Menurunkan Sekoci Terjun bebas

No	Menurunkan Sekoci terjun bebas (Freefall Lifeboat)	Keterampilan	
		Terampil	Tidak
1.	Untuk memastikan bahwa pewarnanya masih terikat dengan benar di sekoci railing kapal.	✓	
2.	Untuk melepaskan pengunci <i>hand brake</i> dari <i>winch boat</i> , cabut <i>toggle pin</i> .	✓	
3.	Naik ke sekoci ketika diperintahkan, duduk serta gunakan sabuk pengaman	✓	
4.	Melepaskan <i>handle cradle stopper</i> dari penahannya dengan mencabut <i>toggle pin</i> .	✓	
5.	Lepaskan <i>trigger line</i> dan <i>lashing line</i> dari <i>release hook</i> terhadap badan sekoci sehingga tidak tersangkut.		✓

6.	Untuk membuka dan menurunkan sekoci, tarik kabel <i>remote control</i> dari dalam sekoci.		✓
7.	lepaskan tali <i>remote control wire</i> dari dalam sekoci segera setelah sekoci berada di atas permukaan laut.		✓
8.	Segera cabut <i>remote control wire</i> dari sekoci jika sudah berada di atas permukaan laut.	✓	
	Total persentase	62,5%	37,5%

Rumus :  $P = ( F/N ) \times 100\%$

Ket : P = Persentase

F = Frekuensi dari setiap jawaban

N = Jumlah responden

Jawaban

$$\begin{aligned} \text{Persentase} &= (5/8) \times 100\% \\ &= 62,5\% \text{ ( Terampil )} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Persentase} &= ( 3/8 ) \times 100\% \\ &= (37,5\%) \text{ ( Kurang terampil )} \end{aligned}$$

Berdasarkan dari table 4.6 Cara Menurunkan Sekoci terjun bebas (*Freefall Lifeboat*) terdapat 62,5% responden yang terampil dalam penurunan sekoci maka dapat dikategorikan terampil dan 37,5 responden yang kurang terampil dalam menurunkan sekoci dengan mesin maupun remot dalam penurunan sekoci saat drill keadaan darurat.

Tabel 4.8 Hal-hal yang perlu diperhatikan saat menurunkan sekoci

No	Hal-hal yang harus diperhatikan pada saat penurunan sekoci	Keterampilan	
		Ya	Tidak
1.	Orang-orang yang berada di belakang dan di depan sekoci harus berhati-hati, karena bisa terjadi selip secara tiba-tiba yang dapat membahayakan sekitar.		✓
2.	Saat sekoci diluncurkan, Semua orang di sekoci harus memegang tali penyelamat dan tidak boleh bergerak. Jika ada bagian dari sekoci yang menyentuh air, gelombang dapat membahayakan orang-orang di sekoci, sehingga disarankan untuk berhati-hati.		✓
3.	Tali pengikat sekoci harus dipasang serendah dan setinggi mungkin, terlepas dari semua hambatan dan peralatan kapal lainnya.	✓	
4.	Menutup <i>prop</i> atau topi gabus sekoci	✓	
5.	Periksa apakah semua peralatan sekoci sudah terpasang dengan baik atau belum	✓	
6.	Saat sekoci diluncurkan, dapat terjadi tabrakan antara sekoci dan kapal yang dapat merusak sekoci, jadi sediakan dabra.		✓



7.	Pasang tangga dan tali dengan aman di lambung kapal.		✓
8.	Jika sekoci ditenagai oleh mesin, uji mesin atau tenaga propulsi bergerak maju atau mundur.		✓
9.	Saat sekoci diturunkan, usahakan agar sekoci tidak bergoyang. Oleh karena itu, tali atau kawat perangkum lopor harus dipasang di sekoci.	✓	
	Total persentase	45%	55%

Rumus :  $P = ( F/N ) \times 100\%$

Ket : F = Frekuensi dari setiap jawaban

N = Jumlah responden

P = Persentase

Jawaban

Persentase =  $(4/9) \times 100\%$   
= 45% ( Terampil )

Persentase =  $(5/9) \times 100\%$   
= (55%) ( Tidak Terampil )

Menurut hasil responden pada tabel 4.7 hal-hal yang harus dipertimbangkan saat pelaksanaan turunnya sekoci terdapat 45% responden yang memperhatikan dan 55% yang tidak memperhatikan penurunan sekoci maka dapat dikategorikan banyak kru kapal atau kru kapal yang kurang terampil.

## B. Pembahasan

Berdasarkan hipotesis yang diperoleh dari data pengamatan atau observasi di MV Sinar Sumba, terlambatnya penurunan sekoci disebabkan oleh kurangnya pemahaman dan keterampilan melatih kru

kapal serta kurangnya perhatian pada pelatihan pengoperasian sekoci di atas kapal.

Oleh karena itu di bawah ini adalah tindakan untuk mengatasi kurangnya keterampilan kru kapal saat sekoci diluncurkan dan tidak ada rencana pelatihan belum dilaksanakan.

1. Ketidakmampuan kru kapal untuk menurunkan sekoci di kapal disebabkan oleh kurangnya pemahaman dan pelatihan tentang penggunaan sekoci.

Menurut peraturan Internasional Semua orang yang bertanggung jawab untuk menurunkan sekoci, termasuk nakhoda, perwira dek, kepala kamar mesin, masinis, dan personel lainnya, harus memiliki sertifikat keterampilan dalam sekoci penyelamat atau sertifikat keterampilan dalam peralatan keselamatan dan pemulihan kapal.

Namun, hanya ada 13 kru kapal bersertifikat PSCRB di Mv Sinar Sumba, 9 orang lainnya hanya memiliki sertifikat BST, jadi sebagian besar dari mereka mungkin tidak tahu cara mengoperasikan sekoci dengan benar. Ini secara signifikan mempengaruhi proses penurunan sekoci, proses penurunan akan membutuhkan waktu yang lebih lama, yang akan mengancam keselamatan penumpang dan kru kapal.

2. Penyebab rencana pelatihan tidak dilaksanakan adalah:

Pelatihan sekoci di kapal jarang dilakukan sesuai jadwal. Faktor penting adalah pelatihan sekoci jarang dilakukan secara rutin mengikuti jadwal yang ditetapkan oleh mualim 1.

Jika pelatihan sekoci jarang dilakukana, kru kapal tidak akan terbiasa dengan penanganan sekoci dan tidak kompeten. Pengetahuan tentang penggunaan sekoci yang didapat selama bekerja di atas kapal berangsur-angsur berkurang, sehingga kru kapal kurang kompeten dalam penerapannya selama pelatihan.

Namun pada kenyataannya masih terdapat kru kapal yang tidak dapat melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya dengan baik. Tepat setelah kapal berlabuh di pelabuhan dilakukan latihan sekoci, berarti sekoci yang harus diturunkan dalam waktu 5 menit berdasarkan peraturan SOLAS (Keselamatan Kehidupan Di Laut) yang diubah pada tahun 1997, namun karena kurangnya instruksi dan pengetahuan tentang cara mengurangi sekoci, sekoci turun tidak sebagaimana mestinya. Dari kejadian di atas terlihat bahwa penurunan sekoci di kapal tertunda karena kurangnya pelatihan dan pengetahuan tentang sekoci. Di bawah ini adalah berbagai langkah yang harus diambil dalam situasi darurat, yaitu :

a. Tindakan untuk memperbaiki keterampilan kru kapal selama penurunan sekoci di kapal, yaitu:

Memberikan kesempatan kepada kru kapal yang cuti untuk mengikuti pelatihan tentang pengoperasian sekoci penolong. Dengan melakukan ini, kru kapal akan memperoleh pengetahuan teoretis dan praktis tentang pengenalan, perawatan, dan penggunaan sekoci penolong sesuai dengan program STCW 1974.

Nakhoda, perwira dek, kepala kamar mesin, masinis, dan kru yang ditunjuk untuk menurunkan sekoci harus memiliki sertifikat atau keterampilan khususnya untuk sekoci penyelamat, seperti yang diatur dalam konvensi internasional pada STCW 1979 amandemen 1995 Regulasi VI/2. Pelatihan ini memberikan peserta cara yang aman dan andal untuk menyelamatkan nyawa di laut ketika kapal mengalami situasi darurat yang mengharuskan para pelaut untuk meninggalkan kapal. Setelah kru kapal mendapatkan pelatihan sekoci melalui kursus yang telah diikuti, diharapkan pada kru kapal dapat lebih terampil dan lebih cepat dalam melakukan pelatihan sekoci, sehingga pada saat pelatihan sekoci yang nantinya dilaksanakan maka kru Kapal tersebut lebih terampil dan

cepat dalam melakukan pelatihan sekoci dan lebih memahami alat-alat dan fungsinya.

- b. Langkah-langkah yang diambil untuk memperbaiki jadwal pelatihan yang tidak dilaksanakan, yaitu:

Melakukan pelatihan sekoci secara teratur di atas kapal sesuai dengan jadwal yang ditetapkan sebelumnya.

Nakhoda, yang bertindak sebagai pemimpin kapal dan bertanggung jawab secara penuh atas keselamatan kapal, muatan, kru, dan semua penumpang serta, harus menerima pelatihan alat keselamatan secara teratur untuk memastikan bahwa rencana pelatihan dilaksanakan dengan baik. Pelaksanaan pelatihan keselamatan bertujuan untuk meningkatkan pemahaman tentang pentingnya pelatihan keselamatan jiwa di laut keseriusan dan minat mengikuti pelatihan keamanan semakin membuat tim keamanan berkembang.

Pelatihan sekoci teratur juga dapat membantu kru kapal menjadi lebih berpengalaman dalam menggunakan sekoci dengan tepat dan cepat. Jika kru terampil dalam menggunakan sekoci dapat mengajarkan seluruh penumpang di atas kapal. Pelatihan harus dilakukan sebaik mungkin dan ditulis dalam buku harian atau *log book*., bila tidak dilaksanakan maka jangan ditulis dalam buku harian atau *log book*. Nakhoda harus benar-benar tegas dalam memberikan pelatihan dan memiliki kemampuan untuk bertindak dengan baik, terutama dalam hal pelaksanaan. Nakhoda harus tetap konsisten dalam memperingatkan kru kapal yang tidak mengenakan kelengkapan peralatan keselamatan pada waktu pelatihan dan bertindak tegas jika salah satu kru kapal yang tidak hadir selama pelatihan.

Sebagai orang yang bertanggung jawab di atas kapal, nahkoda harus selalu memotivasi kru kapalnya dalam hal saat melaksanakan pelatihan peralatan keselamatan untuk menambah

pengetahuan mereka. Hal tersebut dapat berupa pertemuan tatap muka.

Pada pertemuan tatap muka, nakhoda harus mampu memotivasi seluruh kru kapal baik dengan cara menunjukkan baik video tentang cara menggunakan sekoci maupun video tentang berbagai kejadian di kapal yang terlibat kecelakaan.

Tujuan penayangan video ini adalah untuk mengajak kru kapal untuk lebih memahami dan menghayati pentingnya peralatan keselamatan dalam hal ini sekoci, sehingga bila terjadi kecelakaan yang tidak disengaja, kru kapal lebih siap dalam melakukan operasi penyelamatan dengan menggunakan sekoci penolong yang ada di kapal.

Nakhoda dapat memberikan informasi tentang sekoci saat pertemuan langsung ini, termasuk memastikan bahwa peralatan keselamatan tidak diabaikan. Kru kapal sering meremehkan peralatan keselamatan yang biasanya dipasang di tempat-tempat yang strategis karena dianggap mudah digunakan dan tiak memerlukan keahlian khusus.

## **BAB V**

### **SIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. Simpulan**

Hasil penelitian ini mencapai kesimpulan berikut:

Kurangnya keterampilan kru kapal yang menyebabkan kesulitan dalam menggunakan sekoci dan latihan tidak dilakukan dengan baik.

#### **B. Saran**

Hasil penelitian ini menghasilkan saran berikut:

Berdasarkan dari ketentuan konvensi SOLAS 1974, pelatihan sekoci harus dilakukan sesuai prosedur dan menunjukkan penggunaan alat keselamatan yang benar di atas kapal (sekoci). Sehingga para kru kapal memiliki pelatihan yang cukup untuk menurunkan sekoci.

## DAFTAR PUSTAKA

- Badan Diklat Perhubungan. (2000). *Personal Survival Techniques (Teknik Penyelamatan Diri)*. Jakarta: Balai Diklat Perhubungan
- Badan Diklat Perubungan. (2000). *Survival Craft And Rescue Boat*. Jakarta: Balai Diklat Perhubungan
- Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. (2004). *SOLAS (Safety Of Life At Sea)*. Jakarta: Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut
- Gomes (2003), *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Yogyakarta : Andi
- Dewi, Ayu Diana (2019) *Pengaruh Pelatihan dan Motivasi Kerja Terhadap Kinerja Karyawan Perusahaan Daerah Pasar Surya Surabaya*. (Disertasi yang tidak dipublikasikan). Surabaya: Universitas Muhammadiyah Surabaya.
- Samsul Huda, Slamet Riyadi, & Prastiyo Jaya Kumara (2017). *Prosedur Penurunan Free Fall Lifeboat Dengan Menggunakan Davit Guna Mengurangi Risiko Kecelakaan Pada Saat Latihan Abandon Ship Drill di Mv. Geopark Venus*. *Dinamika Bahari*, Vol. 7 (2)
- International Maritime Organization (2014). *SOLAS 1974 Consolidated Edition 2014, Chapter III, Life Saving Appliances and Arrangement, Regulation 20 Operational Readiness, Maintenance and Inspection*.(online).  
[http://www.jsmqa.or.jp/Notice/Lifeboat/MSC.216\(82\)Amended.pdf](http://www.jsmqa.or.jp/Notice/Lifeboat/MSC.216(82)Amended.pdf)  
Diakses pada tanggal 18 Mei 2023
- International Maritime Organization (2014). *SOLAS 1974 Consolidated Edition 2014*. (Online)  
<http://www.imo.org/en/Publications/Documents/Newsletters%20and%20Mailers/Mailers/IF110E.pdf>  
Diakses pada tanggal 18 Mei 2023
- MARITIME WORLD (2011). *Apa Yang Dimaksud Dengan Sekoci Pada Kapal* (Online).  
<https://www.maritimeworld.web.id/2011/02/apa-yang-dimaksud-dengan-sckoci-pada.html>.  
Diakses pada tanggal 22 Mei 2023
- Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI, 2002:852). *Pengertian Penggunaan* (Online).  
<http://digilib.unila.ac.id/9643/120/BAB%20II.pdf>.  
Diakses pada tanggal 21 Mei 2023

Riki Sanjaya (2012). *Safety Of Life At Sea Sekoci. Alat-Alat Penyelamat* (Online).

<http://navale-engineering.blogspot.com/2012/05/solas-sekoci.html>

Diakses pada tanggal 23 September 2022.

Wahyu K (2010). *Sekoci* (Online).

<http://krambilgede.blogspot.com/2010/05/sekoci-penolong.html>.

Diakses pada tanggal 23 September 2022.

Wasimun (2013). *Apa Yang Dimaksud Dengan Sekoci Kapal* (Online).

<http://www.maritimeworld.web.id/2011/02/apa-yang-dimaksud-dengan-sekoci-pada.html>.

Diakses pada tanggal 23 September 2022.

Fajar (2012). *Ilmu Pelayaran : Basic Safety Training* (Online).

<http://pelayarannautika.blogspot.com/2011/06/basic-safety-training.html>

Diakses pada tanggal 24 September 2022.

Risman Yaman (2011). *Lifeboat Inspection* (Online).

<https://arpal-marinesurvey-ry.blogspot.com/p/lifeboat-inspection.html>.

Diakses pada tanggal 25 September 2022



## RIWAYAT PENULIS



**ADRIANSYAH**, lahir di Kota Parepare, Provinsi Sulawesi Selatan pada tanggal 16 Juli 1999. Penulis lahir dari pasangan Syahrir Rasyid dan Yulianti dan merupakan anak Ketiga dari lima bersaudara. Menempuh Pendidikan dasar di SD Negeri 34 Parepare pada tahun 2005 – 2011, SMP Negeri 2 Parepare pada tahun 2011 – 2014, kemudian melanjutkan Pendidikan di SMA Negeri 4 Parepare pada tahun 2014 – 2017.

Pada tahun 2018, Penulis melanjutkan Pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar dan mengambil program studi Nautika. Selama semester V dan VI Penulis melaksanakan Praktek Laut (PRALA) di Mv. Sinar Sumba yang merupakan kapal milik PT. Samudera Indonesia pada tanggal 15 Desember 2020 sampai dengan 21 September 2021. Dan Pada tahun 2023 penulis telah menyelesaikan Pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Berkat petunjuk dan pertolongan Allah SWT, serta upaya dan doa dari kedua orang tua, saya melanjutkan pendidikan saya di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar dan Penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “ANALISIS PELAKSANAAN PENURUNAN SEKOCI DI MV SINAR SUMBA”.