

**PENTINGNYA PELATIHAN MENGGUNAKAN ALAT  
KESELAMATAN JIWA DI LAUT PADA MT. BRILLIANT 8899**



**ANGGA RENALDHY**

**NIT : 16.41.030**

**NAUTIKA**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR  
TAHUN 2020**

**PENTINGNYA PELATIHAN MENGGUNAKAN ALAT  
KESELAMATAN JIWA DI LAUT PADA MT. BRILLIANT 8899**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program Pendidikan  
Diploma IV Pelayaran

Jurusan Nautika

Disusun dan diajukan oleh

ANGGA RENALDHY

NIT.16.41.030

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR  
TAHUN 2020**

**SKRIPSI**  
**PENTINGNYA PELATIHAN MENGGUNAKAN ALAT**  
**KESELAMATAN JIWA DI LAUT PADA MT. BRILLIANT 8899**

Disusun dan Diajukan oleh:

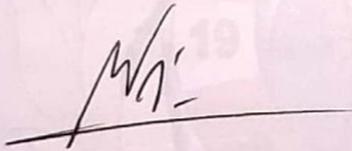
**ANGGA RENALDHY**  
**NIT. 16.41.030**

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi  
Pada tanggal, 25 JUNI 2021

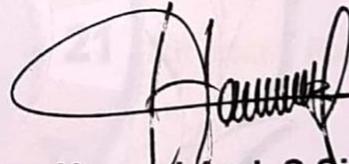
Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II



**Capt. H. Suwarno Waldjoto,**  
**S.Sos.,M.Pd.,M.Mar.**  
**NIP. 19560525 198703 1 001**



**Haerani Asri, S.Si.T.,MT.**  
**NIP. 19830820 201012 2 001**

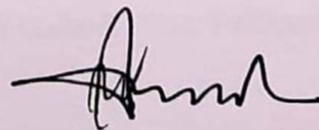
Mengetahui:

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

Ketua Program Studi Nautika



**Capt. Hadi Setiawan, MT., M.Mar.**  
**NIP. 19751224 199808 1 001**



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

## PRAKATA

Bismillahirrahmanirrahiim. Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas limpahan kasih dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi. Skripsi ini dibuat sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program Diploma IV Program Studi Nautika pada Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Dengan judul skripsi **“PENTINGNYA PELATIHAN MENGGUNAKAN ALAT KESELAMATAN JIWA DI LAU PADA MT. BRILLIANT 8899”**.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis tidak serta-merta menyelesaikannya seorang diri, melainkan atas izin Allah, juga bimbingan, arahan, dan dorongan dari pihak-pihak yang telah membantu, baik secara materi maupun secara non-materi. Dalam kesempatan ini perkenankan penulis untuk mengucapkan banyak terima kasih serta penghargaan yang setinggi-tingginya kepada orang-orang yang telah membantu penulis secara langsung maupun tidak langsung, kepada yang terhormat:

1. Capt. Sukirno, M.MTr., M.Mar., selaku Direktur Politeknik IlmuPelayaran Makassar;
2. Bapak Capt. Welem Ada', M.Pd.,M.Mar., selaku Ketua Program Studi Nautika;
3. Bapak Capt. H. Suwarno Waldjoto S.Sos.,M.Pd.,M.Mar. selaku pembimbing I;
4. Ibu Haerani Asri, S.Si.T.,MT. selaku Pembimbing II;
5. Seluruh staff Program Studi Nautika;
6. Seluruh dosen pengajar dan pegawai Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
7. Capt. Yasrul dan seluruh crew MT. BRILLIANT 8899, serta pimpinan dan segenap pejabat PT. Equator Maritime yang telah memberikan kesempatan untuk melakukan praktik laut (prala) serta memberikan bimbingan kepada penulis sehingga penelitian ini berlangsung dengan

baik.

8. Teman-teman angkatan XXXVIII, baik taruna maupun taruni, terkhususnya teman-teman kelas Nautika C angkatan XXXVIII yang selalu memberikan motivasi kepada penulis dalam penulisan skripsi, *member* barak yang selalu mengingatkan untuk tetap beribadah dan beristirahat yang cukup saat sedang sibuknya belajar dan menyusun skripsi,

Skripsi ini penulis persembahkan kepada kedua orangtua tercinta, Bapak Sambri dan Ibunda Husniah, yang telah melahirkan, membesarkan,serta mendidik penulis hingga saat ini. Teruntuk Saudara-saudara saya, Dimas (Kakak), Ramdan (Adik), Fatur (Adik), dan Aco (Adik), terimakasih untuk segala bentuk dukungan materi maupun non-materi. Tak lupa kepada sahabat penulis, diluar maupun di dalam kampus, kalian adalah kawan-kawan terbaik.

Dalam skripsi ini penulis menyadari masih terdapat banyak kekurangan, baik dari segi penyajian materi maupun dalam penggunaan bahasa. Oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun guna menyempurnakan skripsi ini, yang harapannya dapat membantu juga dapat menjadi referensi kepada masyarakat maritim, taruna-taruni Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, maupun bagi penulis sendiri.

Terimakasih.

Makassar, Desember 2020



Angga Renaldhy



## PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : Angga Renaldhy  
NIT : 16.41.030  
Program Studi : NAUTIKA

Menyatakan Bahwa Skripsi dengan judul:

### **PENTINGNYA PELATIHAN MENGGUNAKAN ALAT KESELAMATAN JIWA DI LAUT PADA MT. BRILLIANT 8899**

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

Jika pernyataan diatas terbukti sebaliknya, maka penulis bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, Desember 2020



Angga Renaldhy

NIT : 16.41.030

## ABSTRAK

**Angga Renaldhy, 2021**, "*Pentingnya menggunakan alat keselamatan jiwa di laut pada kapal MT. BRILLIANT 8899*, Dibawah bimbingan Capt Suwarno dan ibu Haerani.

Memahami pentingnya alat keselamatan di atas kapal maka seluruh *crew* kapal diwajibkan mengetahui pengoperasian alat-alat keselamatan yang ada di kapal, ini menyangkut bagaimana cara menyelamatkan diri maupun orang lain dalam keadaan darurat di laut, seperti setelah mengalami tubrukan, kebakaran, kandas, bocor dan tenggelam. Dalam proses penyelamatan baik para penolong maupun yang ditolong harus tahu dan paham benar-benar cara-cara atau tehnik menggunakan berbagai alat penolong yang ada di kapal. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui keterampilan ABK dalam mengoperasikan sekoci penolong jenis *Gravity davit*. Apakah telah sesuai dengan ketentuan yang ada.

Penelitian ini dilaksanakan pada kapal MT. Brilliant 8899 selama kurang lebih 1 (satu) tahun yaitu pada tanggal 24 mei 2019 sampai dengan tanggal 17 juni 2020. Adapun jenis penelitian yang digunakan dalam pengumpulan data secara Analisis deskriptif, sedangkan teknik pengumpulan data yang penulis gunakan yaitu secara observasi dan melakukan penelitian dengan teknik kualitatif dan interview di MT. Brilliant 8899.

Hasil yang diperoleh setelah dilakukan penelitian adalah, Kurangnya keterampilan *crew* atau anak buah kapal tentang peralatan sekoci penolong sehingga timbul kesulitan dalam mengoperasikan sekoci penolong yang mengakibatkan latihan tidak terlaksana sebagaimana yang diharapkan.

Kata kunci : Sekoci penolong, Latihan, Keterampilan, Drill

## **ABSTRACT**

**Angga Renaldhy**, 2021, "The importance of using life safety equipment at sea on MT ships. BRILLIANT 8899, Under the guidance of Capt. Suwarno and Mrs. Haerani.

Understanding the importance of safety equipment on board the ship, all ship crews are required to know the operation of safety equipment on board, this concerns how to save themselves and others in an emergency at sea, such as after experiencing a collision, fire, ran aground, leaked and drowned. . In the rescue process, both the rescuers and the rescued must know and understand really the ways or techniques of using various life aids on the ship. This study aims to determine the skills of ABK in operating a lifeboat of the Gravity Davit type. Is it in accordance with the existing provisions.

This research was carried out on the ship MT. Brilliant 8899 for approximately 1 (one) year, namely on May 24, 2019 to June 17, 2020. The type of research used in data collection is descriptive analysis, while the data collection techniques that the author uses are observation and conducting research with techniques qualitative and interview in MT. Brilliant 8899.

The results obtained after the research were carried out were, Lack of skills of the crew or crew regarding the lifeboat equipment so that difficulties arise in operating the lifeboats which resulted in the training not being carried out as expected.

Keywords : Lifeboat, Exercise, Skill, Drill

## DAFTAR ISI

	Halaman
SAMPUL	i
HALAMAN PENGAJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PRAKATA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	vii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR TABEL	xii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	2
C. Tujuan Penelitian	2
D. Manfaat Penelitian	3
E. Hipotesis	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Dasar Peraturan Keselamatan Di Laut	4
B. Tugas ABK Dalam Menurunkan Sekoci Penolong	6
C. Hal – Hal Yang Perlu Di Perhatikan Pada Waktu Penurunan Sekoci	9
D. Sekoci Untuk Penyelamatan Jiwa Di Laut	10
E. Kerangka Pikir	16
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Lokasi Dan Waktu Penelitian	17

B. Metode Pengumpulan Data	17
C. Definisi Operasional Variable	18
D. Jenis Dan Sumber Data	18
E. Metode Analisis	19

#### BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian	20
B. Pembahasan	30

#### BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan	37
B. Saran	37

#### DAFTAR PUSTAKA

#### LAMPIRAN

#### RIWAYAT HIDUP PENULIS

## DAFTAR GAMBAR

Nomor		Halaman
2.1	Kerangka Pikir	17
4.1	Struktur Organisasi i MT. BRILLIANT 8899	22

## DAFTAR TABEL

Nomor		Halaman
4.1	Muster List Boat Station Sekoci Nomor 1	23
4.2	Muster List Boat Station Sekoci Nomor 2	24
4.3	Rekap Jadwal Boat Drill Periode Juni 2019 – Juni 2020	26
4.4	Hasil Pengamatan Pelaksanaan Drill Periode Juni 2019 - Juni 2020	27
4.5	Pengetahuan Dan Kemampuan Crew Atau Anak Buah Kapal Dalam Pengoperasian Sekoci Penolong	28

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG MASALAH**

Memahami pentingnya alat keselamatan di atas kapal maka seluruh *crew* kapal diwajibkan mengetahui pengoperasian alat-alat keselamatan yang ada di kapal, ini menyangkut bagaimana cara menyelamatkan diri maupun orang lain dalam keadaan darurat di laut, seperti setelah mengalami tubrukan, kebakaran, kandas, bocor dan tenggelam. Dalam proses penyelamatan baik para penolong maupun yang ditolong harus tahu dan paham benar-benar cara-cara atau tehnik menggunakan berbagai alat penolong yang ada di kapal.

Semua tindakan ini dimaksudkan agar setiap orang dalam keadaan bahaya atau darurat dapat menolong dirinya sendiri maupun orang lain secara cepat dan tepat, baik pada waktu terjun ke laut maupun waktu bertahan terapung di laut, untuk mencapai suatu keberhasilan yang maksimal didalam proses penyelamatan di laut diperlukan kesiapsiagaan baik personil maupun awak kapal yang dalam keadaan bahaya, serta perlengkapan dan alat-alat penolong di atas kapal. Menyangkut kesiapsiagaan para awak kapal konvensi internasional STCW '78 resolusi no. 19, telah memberikan rekomendasi mengenai porsi latihan bagi para pelaut dalam tehnik penyelamatan manusia di laut. Resolusi tersebut mengharuskan semua pelaut untuk memahami bahwa sebelum ditempatkan di atas kapal harus diberi latihan yang sungguh-sungguh mengenai tehnik penyelamatan manusia di laut. Penyelamatan di laut akan memerlukan beberapa hari atau mungkin beberapa minggu dimana kita harus berusaha untuk tetap hidup dalam keadaan darurat.

Seperti pada contoh kasus latihan keadaan darurat sekoci penolong yaitu pada tanggal 09 Mei 2020, jam 09.00 – 09.30 LT tepatnya pada saat kapal Anchorage di pelabuhan Surabaya dimana keadaan cuaca pada saat itu cerah. Latihan sekoci penolong dalam menyelamatkan jiwa dalam keadaan darurat. Pada saat latihan masih banyak *crew* atau anak buah kapal yang belum mengetahui cara pengoperasian sekoci penolong yang sesuai dengan prosedur.

Seharusnya sekoci diturunkan dalam waktu 3 – 5 menit dengan pengetahuan dan keterampilan *crew* atau anak buah kapal, akan tetapi pada kenyataannya sekoci penolong dapat diturunkan setelah memerlukan waktu 7 – 8 menit.. Hal inilah yang dituangkan dalam bentuk Skripsi yang berjudul **”PENTINGNYA PELATIHAN MENGGUNAKAN ALAT KESELAMATAN JIWA DI LAUT PADA MT. BRILLIANT 8899”**

## **B. RUMUSAN MASALAH**

Adapun pokok masalah yang akan dibahas oleh penulis yaitu bagaimana keterampilan anak buah kapal mengenai cara mengoperasikan sekoci jenis *Gravity davit*.

## **C. TUJUAN PENELITIAN**

Adapun penelitian ini dilakukan untuk mengetahui keterampilan anak buah kapal dalam mengoperasikan sekoci penolong jenis *Gravity davit*, apakah sudah sesuai dengan prosedur yang ada.

#### **D. MANFAAT PENELITIAN**

Pada penelitian ini akan di ketengahkan beberapa bahasan yang diharapkan dapat bermanfaat bagi para pembaca, yaitu :

1. Manfaat teoritis, menambah bahan bacaan bagi taruna / taruni lainnya yang ingin melakukan penelitian.
2. Manfaat praktis, meningkatkan keterampilan anak buah kapal tentang cara menggunakan sekoci.

#### **E. HIPOTESIS**

Berdasarkan pada masalah pokok yang telah dikemukakan, yang menjadi Hipotesis dalam penulisan ini adalah diduga kurangnya sosialisasi dari pihak kapal tentang sekoci sehingga anak buah kapal kurang memahami tata cara atau prosedur penurunan sekoci jenis *Gravity Davit*.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

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

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

Dalam buku Badan Diklat Perhubungan (2000 : 11-12), Sebagai pedoman umum, bahwa kapal dimana tempat para pelaut bekerja, adalah alat atau tempat yang paling aman untuk berlindung selama pelayaran di laut.

Oleh karenanya, para pelaut senantiasa mempertahankan tetap tinggal di atas kapal dalam keadaan darurat bagaimanapun parahnyanya. Namun demikian dalam batas tertentu kapal tidak dapat lagi dipertahankan sebagai tempat berlindung dan tidak lagi sebagai tempat tinggal. Satu-satunya yang dapat dilakukan untuk menyelamatkan jiwa di laut agar tetap dapat bertahan hidup bila terjadi musibah adalah dengan cara meninggalkan kapal (*Abandon Ship*).

Berdasarkan prosedur meninggalkan kapal tersebut, tiap-tiap individu didalamnya ikut terlibat, harus memiliki pengetahuan dan pemahaman yang tinggi tentang penyelamatan di laut.

Setiap individu yang terlibat dalam penyelamatan diri di laut harus memiliki kesadaran yang tinggi bahwa keselamatan jiwa dirinya sangat tergantung dari orang lain. Sebagai contoh, apabila seorang dalam operasi penyelamatan harus terjun ke laut kemudian harus menaiki sekoci atau rakit penolong. Pertama ; orang tersebut harus mampu melakukan terjun kelaut dengan benar. Kedua ; ia harus mampu mencapai dan menaiki sekoci. Orang lain wajib membantunya untuk dapat naik ke sekoci. Apabila gagal naik di atas sekoci atau rakit penolong, kemungkinan adalah bahwa ia tidak mampu bertahan hidup di laut. Kemungkinan lain yang lebih fatal yaitu apabila ia salah dalam melakukan prosedur menaiki sekoci

atau rakit penolong terbalik. Sehingga dapat membahayakan jiwa orang banyak.

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

Dalam buku Departemen Perhubungan Direktorat Jendral perhubungan Laut (2004 : 50 )

Konvensi internasional tentang keselamatan jiwa di laut (SOLAS) 1974 pada Bab II membahas tentang persyaratan minimal yang harus dimiliki oleh kapal-kapal, baik kapal barang dan kapal penumpang. Hal ini juga yang ditetapkan pada SOLAS peraturan no. 10 paragraf 2, 3, 4 dan 5 Bab II : semua kapal harus :

- a. Ada personil yang terlatih dalam jumlah yang cukup untuk melayani alat-alat keselamatan dan pembantu orang-orang yang tidak terlatih.
- b. Ada beberapa perwira atau personil yang memiliki sertifikat yang mampu mengoperasikan, menurunkan alat-alat penolong dan perlengkapan untuk kegiatan meninggalkan kapal (*Abandon ship*) sampai semua orang terevakuasi.
- c. Setidaknya ada orang perwira atau orang yang memiliki kualifikasi setara memimpin penurunan dan pengopersian suatu penolong. Ia harus memiliki daftar nama orang masuk pada alat penolong yang menjadi tanggung jawabnya dan meyakinkan bahwa setiap anggota memahami tugasnya masing-masing.

dari semua bahasan di atas, dapat ditarik kesimpulan bahwa :

- a. Tiap individu harus memahami dan menyadari pentingnya keselamatan di laut baik untuk diri sendiri maupun orang lain :
- b. Tiap individu harus memahami peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan keselamatan jiwa di laut baik peraturan-peraturan internasional maupun nasional.
- c. Tiap individu yang terkait atau terlibat dalam penyelamatan jiwa di laut harus memahami prinsip-prinsip dasar penyelamatan di laut secara benar.

- d. Setiap anak buah kapal dan penumpang harus memahami prosedur meninggalkan kapal secara benar.

## **B. Tugas ABK Dalam Menurunkan Sekoci Penolong**

Dalam buku kementerian pendidikan dan kebudayaan Republik Indonesia (2013 : 21-26).

Cara mempersiapkan sekoci penolong sangat tergantung dari type dewi-dewi, perlengkapan sekoci, dan letak serta penempatan dewi-dewi di deck.

1. Menggunakan sekoci dengan dewi-dewi gaya barat (*gravity davit*).  
Pelaksanaan terdiri dari : 6 orang anak buah kapal
  - 1) Periksa dan cabut *harbour safety pins*.
  - 2) Lepaskanlah lasing / *grips* sekoci, (periksa *triggers*)
  - 3) Periksa tali penahan (*tricing pendants*)
  - 4) Dengan mengangkat *handle* rem, lengan dewi-dewi segera keluar, bersamaan dengan sekoci. setelah lengan dewi-dewi segera keluar secara maksimum, block lopor sekoci terlepas dari kait ujung dewi-dewi. Selanjutnya sekoci diarea sampai ke geladak embarkasi.
  - 5) Pasang *bowsing tackle* dan rapatkan sekoci ke lambung kapal.
  - 6) Lepaskan *tricing pendants* (dengan melepaskan *pelican hook*).
  - 7) Penumpang dan ABK segera naik / masuk ke sekoci (dahulukan anak-anak, perempuan dan orang tua), duduk ditempat yang rendah dengan tenang.
  - 8) Area *bowsing tackle*, lepaskan dari blok tali lopor, dan lemparkan kekapal.
  - 9) Turunkan sekoci sampai dipermukaan air, perhatikan ombak.
  - 10) Lepaskan ganco tali lopor (*hook falls*), dahulukan yang diburitan atau bersama dan segera pasang kemudi dan celaga (*rudder and tiller*).

11) Lepaskan / cabut pasak tali tangkap (*toggle painter*), kemudian tarik tali tangkap untuk memberi laju terhadap sekoci. Petugas ganco dihaluan sekoci segera menolak tangga dan lambing kapal agar sekoci bebas dari lambung kapal.

Dayung sekoci menjauh dari kapal untuk menghindari pengisapan jika kapal tenggelam, perhatikan arus dan pasang jangkar apung (sea anchor), selanjutnya menunggu bantuan / pertolongan.

Pelaksanaan penurunan sekoci dipimpin oleh ABK senior dan dibantu oleh ABK yang telah ditunjuk.

Jika hendak menaikkan sekoci pada kedudukan semula, maka pekerjaan tersebut di atas dilaksanakan sesuai urutan kebalikannya.

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

Pelaksanaan terdiri dari : 8 orang anak buah kapal

- 1) Lepaskan grips / tali lasing dan bebaskan sekoci dari bantalan (*chocks*).
- 2) Putar engkol agar dewi-dewi terdorong keluar sampai sekoci bebas dari lambung kapal.
- 3) Turunkan sekoci sampai ke geladak kapal.
- 4) Pasang *bowsing tackle* untuk merapatkan sekoci kelambung kapal.
- 5) Penumpang dan ABK segera naik / masuk kesekoci.
- 6) Area *bowsing tackle* dan lepaskan dari blok tali lopor.
- 7) Turunkan sekoci sampai ke permukaan air, perhatikan ombak.
- 8) Lepaskan ganco tali lopor, pasang kemudi dan celaga.
- 9) Lepaskan / cabut pasak (*toggle*) tali tangkap untuk memberikan laju terhadap sekoci. Petugas ganco dihaluan sekoci segera menolak tangga atau lambung kapal agar sekoci bebas dari lambung kapal.

10)Dayung sekoci menjauh dari kapal untuk menghindari pengisapan jika kapal tenggelam, perhatikan arus dan pasang jangkar apung, selanjutnya menunggu bantuan / pertolongan.

Pelaksanaan penurunan sekoci dipimpin oleh ABK senior dan dibantu oleh ABK yang telah ditunjuk.

Jika hendak menaikkan sekoci pada kedudukan semula, maka pekerjaan tersebut di atas dilaksanakan sesuai urutan kebalikannya.

3. Menyiapkan sekoci dengan dewi – dewi .

Pelaksanaan terdiri dari : 10 orang Anak Buah Kapal

- 1) Lepaskan tali lashig / grips dan bebaskan sekoci dari bantalannya.
- 2) Tarik gay belakang dan area gay depan,buritan sekoci akan segera keluar.
- 3) Tarik gay belakang dan area gay depan,haluan sekoci akan segera keluar.
- 4) Tarik gaya belakang dan area gay depan hingga sekoci berada pada posisi tengah – tengah dari kedua dewi – dewi,pasang kemudi dan celaga.
- 5) Turunkan sekoci sampai ke geladak embarkasi,dengan mengarea tali lapor yang dibelitkan pada *bitts*.
- 6) Tarik gaya depan dan area gay belakang,sekoci akan akan merapat ke lambung kapal,selanjutnya pasang *bowsing tackle* dan ikat kuat agar sekoci tidak terayun untuk memudahkan penumpang naik ke sekoci.
- 7) Penumpang dan ABK seger naik ke sekoci.
- 8) Lepaskan *bowsing tackle*,tarik gay belakang dan area gay depan sampay sekoci berada posisi tengah – tengah dewi – dewi.
- 9) Turunkan sekoci sampai ke permukaan air dengan mengarea tali kopor secara bersamaan.
- 10)Lepaskan block tali lopor,dahulukan yang buritan atau bersamaan.

11) Lepaskan / cabut pasak tali tangkap muka belakang ,tolak haluan sekoci keluar,dan segera dayung sekoci menjauh dari kapal,turunkan jangkar apung sambil menunggu bantuan / pertolongan.

### **C. Hal – Hal Yang Perlu Diperhatikan Pada waktu Penurunan Sekoci**

Menurut Jatim, R. & Raharjo (1980 : 30). Hal hal yang perlu diperhatikan saat penurunan sekoci adalah :

1. orang yang berada dimuka dan dibelang dewi-dewi harus berhati-hati, karena kemungkinan sekoci meluncur serta mendadak yang dapat membahayakan.
2. Pada saat sekoci meluncur, semua orang yang berada di sekoci harus berpegang pada tali monyet (*life line*) dan tidak berpindah-pindah tempat.Apabila sebagian lambung sekoci telah menyentuh air, hempasan ombak dapat membahayakan orang yang berada di sekoci, untuk itu harus berhati-hati.
3. Sewaktu sekoci sedang meluncur kemungkinan sekoci dengan kapal saling berbenturan yang dapat mengakibatkan kerusakan pada sekoci, untuk itu disiapkan dapra.
4. Siapkan tangga monyet dan jaring jala-jala yang dipasang dengan kuat.
5. Peralatan untuk menurunkan sekoci harus selalu dalam kondisi baik.
6. Berikan kesempatan pada penumpang untuk naik lebih dahulu.
7. Perhatikan petunjuk-petunjuk dari ABK senior .

### **D. Sekoci Untuk Penyelamatan Jiwa Di Laut**

## 1. Pengertian Sekoci Penolong

Dalam buku Badan Diklat Perhubungan (2000:20), Mengemukakan bahwa :

Sekoci *penolong* adalah alat penolong yang dapat digunakan untuk evakuasi seluruh awak kapal (dan penumpang) karena memiliki konstruksi yang lebih 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 diperairan yang tenang.

Sesuai Bab III SOLAS 1974, sekoci penolong yang diijinkan ada beberapa tipe, yaitu :

- a. Sekoci terbuka (*Open Life Boat*)
- b. Sekoci tertutup sebahagian (*Partially Enclosed*)
- c. Sekoci tertutup sebahagian secara otomatis (*Self Righting Partially Enclosed*)
- d. Sekoci tertutup (*Totally Enclosed*)
- e. Sekoci dengan sistem udara otomatis (*Self Contained Air Support System*)
- f. Sekoci dengan pelindung tahan api (*Fire Protected*)

Dilihat dari penggerak sekoci dibedakan menjadi :

- a. Sekoci dengan penggerak dayung dan layar
- b. Sekoci mekanik yaitu tenaga penggerak secara mekanik dan bukan motor
- c. sekoci Motor. Pada umumnya sekoci yang dilengkapi motor di luar badan sekoci dapat digunakan untuk "*Rescue Boat*" bila memenuhi persyaratan sebagai mana diatur dalam aturan 47 Bab III SOLAS 1974

## 2. Alat Penurun Sekoci

Alat penurun sekoci penolong ada 4 macam yaitu :

- a. Dewi-dewi puffing (*hiffing devits*)
- b. Dewi-dewi lengan tunggal (*Single Arm devits*)
- c. Dewi-dewi gaya berat (*Gravity devits*)
- d. Peluncur otomatis (*Free Fall Arrangement*)

Dewi-dewi lengan tunggal digunakan untuk menurunkan sekoci yang kaku. Dewi-dewi gaya berat dan “*Hiffing*” digunakan untuk menurunkan sekoci jenis terbuka atau jenis sebahagian terbuka yang dikerjakan secara manual dan dengan mekanik dengan bantuan udara bertekanan.

Peluncur otomatis dapat digunakan untuk meluncurkan sekoci tertutup. pemegang otomatis dapat digunakan untuk mengikat sekoci tertutup. Sekoci penolong yang dilengkapi dengan alat ini akan terkembang dan lepas dari ikatannya kemudian terapung di air akan terjadi secara otomatis bila mana kapal tenggelam pada tertentu.

### **3. Persyaratan Sekoci Penolong**

- a. Sekoci yang disetujui harus dengan kontruksi yang kuat dan memiliki stabilitas yang baik pada saat dimuati penuh dengan lambung bebas yang memadai. Ia harus memiliki lambung yang tegar sehingga mampu mempertahankan stabilitasnya pada kedudukan tegak diperairan tenang dengan muatan penuh.
- b. Sekoci harus mampu diturunkan ke air dengan muatan penuh secara aman serta memiliki kekuatan untuk ditunda / ditarik dan diturunkan untuk kecepatan kapal 5 knot.
- c. Lambung sekoci tidak boleh terbuat dari bahan yang mudah terbakar atau muatan terhadap api / panas.
- d. Tempat duduk sekoci harus serendah mungkin dan dibawah permukaan air serta mampu menahan beban orang dengan berat 100 kg dan dengan ruang tempat duduk yang nyaman.

- e. Sekoci harus kokoh sehingga tidak terjadi defleksi bila dimuati beban.
- f. Untuk sekoci metal 1,25 berat sekoci.
- g. Untuk sekoci selain metal 2 kali berat sekoci.
- h. Sekoci harus dikonstruksikan mampu untuk benturan dengan lambung kapal dengan kekuatan 3 meter / detik dan tidak rusak bila dijatuhkan ke air pada ketinggian 3 meter.
- i. Jarak tegak antara lantai sekoci dengan bagian dalam penutup sekoci yang menutupi sekoci lebih dari 50% luar lantai harus :
  - 1) Tidak kurang dari 1.3 m untuk sekoci yang dibolehkan membawa 9 orang atau kurang.
  - 2) Tidak kurang dari jarak antara 1.3 sampai 1.7 m sekoci yang dibolehkan membawa 24 orang atau lebih.
  - 3) Tidak kurang dari jarak antara 1.3 sampai 1.7 m untuk sekoci yang dibolehkan mengangkut antara 9 sampai 24 orang dengan cara interpasi angka-angka di atas.

#### **4. Perlengkapan Sekoci**

Menurut buku Tim BPLP Semarang (1996 : 97-99).

Perlengkapan bagi sekoci yang diijinkan harus sesuai dengan ketentuan aturan 41 paragraf 8 SOLAS 1974 Bab III.

1. Spesifikasi sekoci penolong bermotor.
  - 1) Dengan mesin pembakar kompresi, harus bisa distart setiap saat.
  - 2) Bahan bakar paling sedikit harus cukup untuk 24 jam dengan kecepatan penuh terus menerus.
  - 3) Harus bisa bergerak mundur.
  - 4) Mesin dan alat-alatnya harus terlindungi pada saat dipakai waktu udara jelek.
  - 5) Kecepatan maju dengan penuh pada air tenang 6 knots.
2. Mechanically Propeller

- 1) Harus mempunyai tenaga yang cukup untuk segera menjauh dari lambung kapal ketika sekoci diturunkan dan harus bisa memperhatikan haluan dalam segala cuaca.
  - 2) Harus bisa digerakkan orang yang tidak terlatih.
  - 3) Harus dilengkapi oleh alat-alat pengubah putaran (maju menjadi mundur) oleh juru mudi setiap saat.
3. Tulisan-tulisan pada badan sekoci penolong
    - 1) Nama pelabuhan induk
    - 2) Kapasitas sekoci penolong
    - 3) Ukuran-ukuran sekoci
    - 4) Nomor sekoci
  4. Cara pemberian nomor sekoci
    - 1). Dimulai dari muka kebelakang
    - 2). Nomor ganjil dilambung kanan, nomor genap dilambung kiri
    - 3). Nomor ditulis dikedua lambung haluan sekoci
  5. Syarat penyimpanan sekoci
    - 1). Jauh dari haluan dan butiran kapal
    - 2). Bisa diturunkan ketika kapal kosong, kapal miring  $15^{\circ}\text{C}$
    - 3). Harus bisa diturunkan dalam waktu 30 menit
  6. Gunanya sekat peluncur
    - 1). Menahan benturan sekoci dengan badan kapal
    - 2). Membantu penurunan sekoci ketika kapal miring lebih besar dari  $15^{\circ}\text{C}$
  7. Perlengkapan sekoci
    - 1). Daya apung dengan 2 cadangan

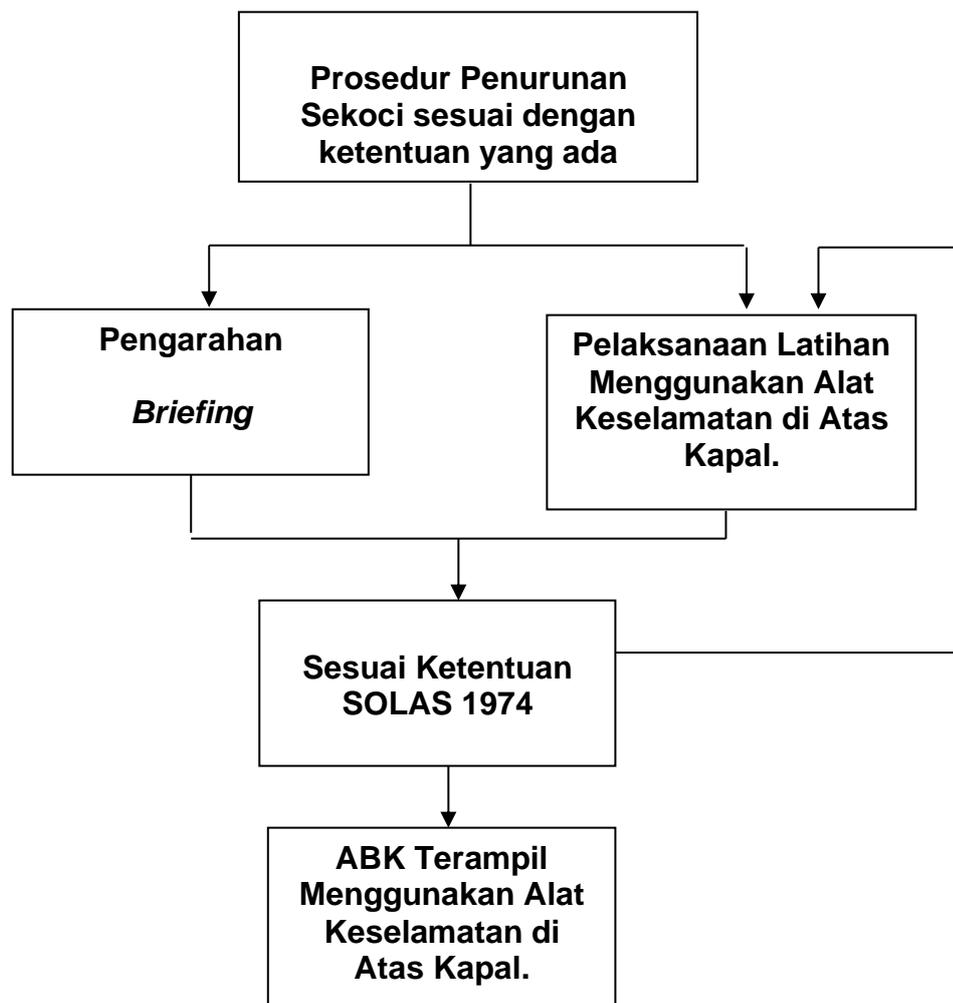
- 2). Dayung kemudi
- 3). 1.5 set keleti dengan rantai pengikatnya
- 4). Ganco (*boat hook*)
- 5). Dua prop (sumbat) untuk setiap lubang beserta rantai pengikatnya. Bagi sekoci yang dilengkapi dengan sumbat otomatis tidak dilengkapi dengan sumbat biasa.
- 6). Dua buah ember dari bahan metal
- 7). Kemudi dengan tangkainya (celaga)
- 8). Dua buah kampak, satu pada masing-masing ujungnya
- 9). Lambung beserta minyaknya cukup untuk 12 jam
- 10). Dua kotak korek api yang disimpan dalam kemasan kedap air
- 11). Tiang dengan labran dari kawat tahan karat beserta layar berwarna orange
- 12). Kompas beserta penerangnya
- 13). Tali penolong (*life line*) terikat sekeliling luar sekoci
- 14). Jangkar / jangkar air
- 15). Dua buah tali pangolin (*tonnage paonter*) dimuka dan dibelakang diikat kuat dengan cakil
- 16). Makanan disimpan dalam kemasan kedap air
- 17). Air tawar 3 liter untuk tiap orang
- 18). 4 buah cerawat payungan (*parachute flare*)
- 19). 6 buah cerawat tangan (*red hand flare*)
  
- 20). 2 isyarat asap orange (*smoke signal*) untuk siang hari
- 21). Obat-obat pada kemasan kedap air

- 22). Senter yang bisa dipakai untuk mengirim isyarat morse, dengan baterai dan balonnya
- 23). Cermin isyarat siang hari
- 24). Pisau lipat (*jact knife*) beserta pembuka kaleng yang selalu terikat pada badan sekoci dengan rantai
- 25). Dua buah tali buang yang terapung
- 26). Pompa tangan
- 27). Satu set alat pancing
- 28). Terpal pelindung yang berwarna orange
- 29). Khusus sekoci motor harus ada pemadam api untuk jenis kebakaran minyak
- 30). Radio jinjing / emergency portable radio salah satu sekoci.

## E. Kerangka pikir

Untuk mempermudah penulis dalam menyusun skripsi ini, penulis menggunakan kerangka pemikiran secara sistematis yang berupa diagram atau table, seperti yang di bawah ini :

Gambar 2.1 Kerangka Pikir



## **BAB III**

### **METODOLOGI PENELITIAN**

#### **A. LOKASI DAN WAKTU PENELITIAN**

Adapun penelitian ini dilakukan di kapal MT. BRILLIANT 8899. Terhitung sejak tanggal sign on 24 Mei 2019 sampai sign off tanggal 17 Juni 2020.

#### **B. METODE PENGUMPULAN DATA**

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

##### **1. Metode Observasi**

Yaitu dengan cara mengadakan pengamatan secara langsung pada objek yang diteliti sehingga penulis akan bisa menggambarkan, menganalisa untuk pembuatan skripsi ini.

##### **2. Metode Interview**

Yaitu dengan cara mengadakan tanya jawab secara langsung kepada Nakhoda, Perwira beserta anak buah kapal yang berada kapal MT. BRILLIANT 8899

##### **3. Metode Studi Pustaka**

Penelitian yang dilakukan dengan cara membaca dan mempelajari literature, buku-buku dan tulisan-tulisan yang berhubungan dengan masalah yang dibahas. Untuk memperoleh landasan teori yang akan digunakan dalam membahas masalah yang akan diteliti.

### **C. DEFINISI OPERASIONAL VARIABEL**

Deskripsi fokus yang digunakan pada penelitian secara observasi adalah dengan menggunakan metode deskriptif berupa data tertulis atau lisan objek yang diamati, yaitu dengan pemberian gambaran tentang fakta-fakta yang terjadi di lapangan kemudian dibandingkan dengan teori yang ada sehingga bisa diberikan solusi untuk masalah tersebut.

#### **1. Pelatihan keselamatan**

Pelatihan keselamatan adalah proses peningkatan sesuatu dengan perbuatan untuk meningkatkan proses pelaksanaan yang ingin di capai

#### **2. Alat keselamatan jiwa di kapal**

Penggunaan alat keselamatan di kapal adalah suatu cara dalam mempersiapkan diri menghadapi keadaan darurat. Agar ketika para crew kapal mengalami suatu keadaan darurat mereka dapat bertindak sesuai dengan tanggung jawab masing masing. Dan mampu mengoperasikan alat keselamatan dengan baik dan benar

### **D. JENIS DAN SUMBER DATA**

Adapun jenis dan sumber data yang diperoleh dan digunakan dalam penelitian ini adalah :

#### **1. Data Kualitatif**

Data yang diperoleh dalam bentuk variable berupa informasi-informasi sekitar pembahasan baik secara lisan maupun tulisan. Data dalam bentuk lisan ini diperoleh dari hasil wawancara yang dilakukan terhadap Nakhoda kapal, Perwira dan Anak buah kapal yang berada di kapal MT. BRILLIANT 8899.

Selain itu, data dan informasi yang didapat dalam bentuk tulisan diperoleh dari berita-berita, majalah-majalah mengenai kapal MT. BRILLIANT 8899 baik itu cetak maupun elektronik.

#### **2. Sumber Data**

Adapun sumber data yang penulis gunakan terdiri atas :

1. Data Primer

Data ini merupakan data yang diperoleh dari hasil pengamatan secara langsung. Data pada penelitian ini diperoleh dengan cara metode survey yaitu dengan cara mengamati dan mencatat secara langsung dilokasi penelitian.

2. Data Sekunder

Data ini merupakan data yang diperoleh diluar yang ada kaitannya dengan penulisan proposal penelitian ini seperti literature / gambar, bahan kuliah dan dari perusahaan serta hal-hal yang berhubungan dengan penelitian.

## **E. METODE ANALISIS**

Metode analisis yang digunakan dalam penyelesaian hipotesis adalah analisis deskriptif yaitu suatu analisis yang menggambarkan tentang upaya peningkatan keterampilan bagi perwira dan anak buah kapal terhadap ketepatan pengoperasian sekoci di Kapal MT. BRILLIANT 8899.

Hal ini dilakukan dengan terlebih dahulu menganalisis kinerja perwira dan anak buah kapal yang merupakan tolak ukur tingkat keterampilan, serta dilakukannya pembahasan yang dimaksud sebagai pemecahan masalah yang terjadi.

## BAB IV

### HASIL DAN PEMBAHASAN

#### A. Hasil penelitian

##### a. Sejarah Singkat MT. BRILLIANT 8899

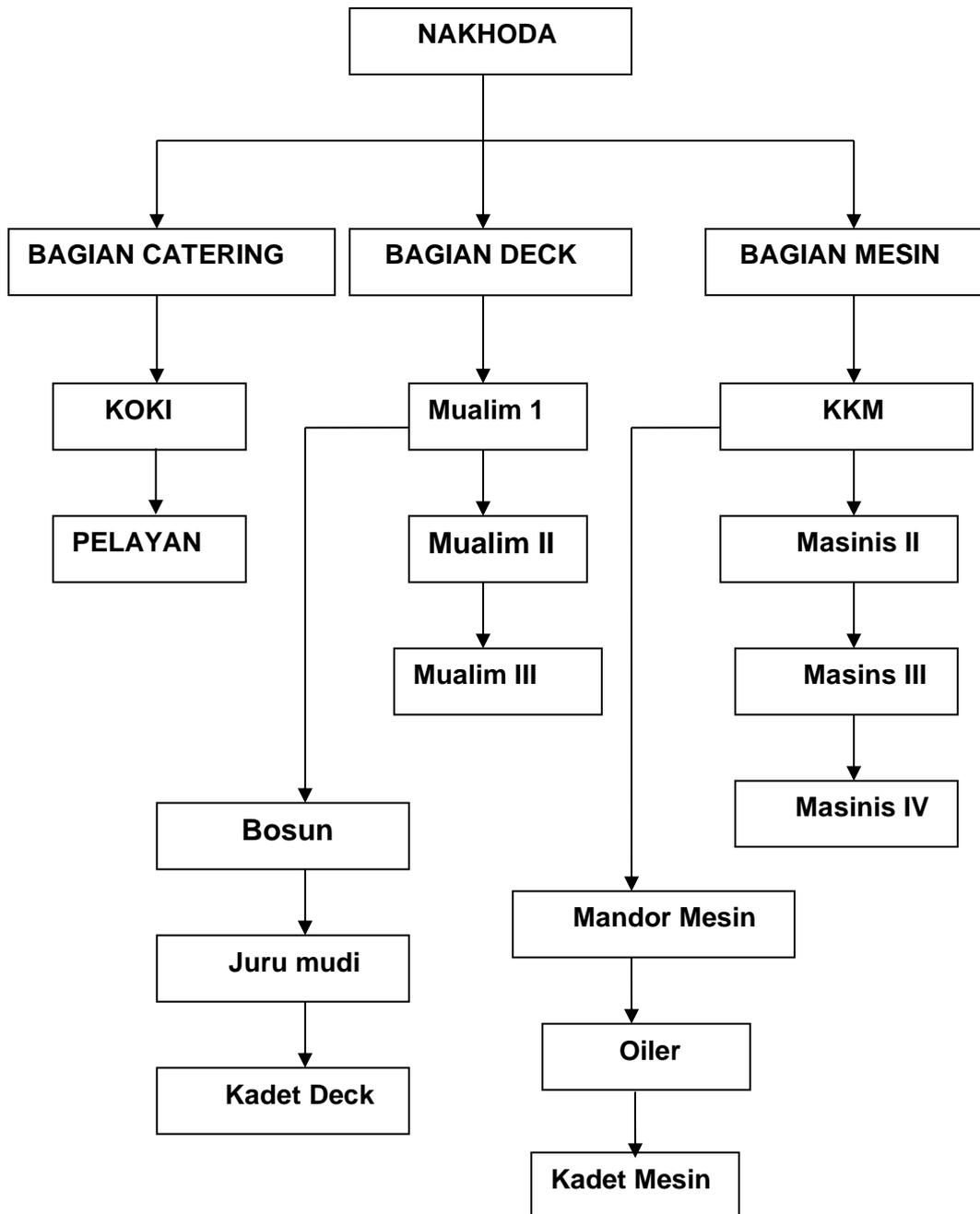
**MT. BRILLIANT 8899** adalah salah satu armada kapal *Tanker* milik PT. ARMADA BUMI PRATIWI LINES yang berkantor pusat di Jakarta. **MT. BRILLIANT 8899** dibuat pada tahun 1992 oleh PT. DOK & PERKAPALAN KODJA BAHARI yang berkedudukan di Jakarta. Pada tahun 1995 **MT. BRILLIANT 8899** telah terdaftar dengan MMSI 525016008 dan dioperasikan oleh PT. EQUATOR MARITIME. Adapun SHIP PARTIKULAR dimana tempat penulis melakukan penelitian selama melaksanakan praktek laut di MT. BRILLIANT 8899 sebagai berikut :

Nama kapal	: MT. BRILLIANT 8899
Nama panggilan	: YFDE
Pemilik kapal	: PT. ARMADA BUMI PRATIWI LINES
Kebangsaan	: INDONESIA
Terdaftar di	: INDONESIA/JAKARTA
Di buat di	: PT. DOK & PERKAPALAN KODJA BAHARI
JENIS KAPAL	: OIL TANKER
Klasifikasi	: BKI
Sertifikat lambung	: CLASS BKI
Sertifikat mesin	: CLASS BKI
Berat kotor	: 4731 Ton
Berat bersih	: 2009 Ton
Bobot mati	: 6715 Ton
Panjang keseluruhan	: 105 m
Panjang antara garis tegak	: 99 m

Isi bersih	: -
Lebar keseluruhan	: 18.80 m
Sarat kapal	: 6 m
Nomor resmi	: 9051753
Kecepatan kapal	: Uji coba : 10 knot
	: Nomal : 10 knot
Mesin penggerak utama	: Jumlah : 1 Set
	: Pembuat : AKASAKA A45
	: Daya poros : M.C.R 4000 HP/KW
	: Putaran mesin: 210 RPM
Mesin bantu	: Jumlah : 3 buah
	Pembuat : YANMAR
	Type : 6 KLH-STN
	Power : 3x 380 HP
Steering gear	: KAWASAKI R21 - 180
Kapasitas cargo tank	: C = 4671.7 P/S= 3600.7 (KL)
Kapasitas tangki air tawar	: 190 m <sup>3</sup> /Ton
Kapasitas Tanki bahan bakar	: FO= 333 DO= 62.7 m <sup>3</sup> /Ton
Kapasitas tangki air ballast	: 1973.3 m <sup>3</sup> /Ton
Jumlah anak buah kapal	: 23 Orang
Perwira deck	: 4 Orang
Perwira mesin	: 4 Orang
Jumlah Taruna	: 4 Orang

**b. Struktur organisasi MT. BRILLIANT 8899**

Gambar 4.1. Struktur Organisasi MT. Brilliant 8899



Sumber: MT. Brilliant 8899 tahun 2020

Tabel 4.1. Muster list Boat station sekoci nomor 1

No	JABATAN	SEKOCI NO. 1
1.	Nahkoda	- Pemimpin utama
2.	Mualim II	- Bertugas memipin sekoci
3.	KKM	- Pembantu umum, membawa surat-surat penting
4.	Masinis II	- Membuka tutup sekoci dan melayani mesin sekoci
5.	Bosun	- Membuka tutup sekoci dan melayani winch sekoci
6.	Kadet Deck 1	- Melayani perlengkapan radio dan melepas pengait sekoci
7.	Oiler A	- Membuka tutup sekoci dan melayani painter belakang
8.	Oiler C	- Membantu Masinis II
9.	Jurumudi C	- membuka tutup sekoci dan membawa surat-surat dan perbekalan
10.	Pelayan	- membawa selimut-selimut dan kotak P3K

Sumber data : MT. Brilliant 8899 tahun 2020

Tabel 4.2. Muster list boat station sekoci no 2

No.	JABATAN	SEKOCI NO. 2
1.	Mualim I	- Memimpin sekoci
2.	Mualim III	- Membawa surat-surat penting dan perlengkapan navigasi
3.	Masinis IV	- Membantu pemimpin sekoci dan membuka tutup sekoci
4.	Masinis III	- Membuka tutup sekoci dan melepas pengait sekoci
5.	Mandor	- Membuka tutup sekoci dan melepas pengait sekoci
6.	Kadet Deck II	- Membuka tutup sekoci dan melepas pengait sekoci
7.	Juru Mudi B	- Membuka tutup sekoci dan melepas pengait sekoci, melayani painter belakang
8.	Juru Mudi A	- Membantu Masinis III
9.	Oiler B	- Membuka tutup sekoci
10.	Koki	- Membawa selimut dan makanan tambahan

Sumber data : MT. Brilliant 8899 tahun 2020

### c. Keterampilan Crew atau anak buah kapal

Apabila terjadi keadaan darurat maka keterampilan *crew* atau anak buah kapal dalam menggunakan alat-alat keselamatan di atas kapal sangat menentukan dari contoh latihan keadaan darurat sekoci penolong yaitu pada tanggal 09 Mei 2020, jam 09.00 – 09.30 LT tepatnya pada saat kapal Anchorage di pelabuhan Surabaya dimana keadaan cuaca pada saat itu cerah. Latihan sekoci penolong dalam menyelamatkan jiwa dalam keadaan darurat. Pada saat latihan masih banyak *crew* atau anak buah kapal yang belum mengetahui cara pengoperasian sekoci penolong yang sesuai dengan prosedur.

Seharusnya sekoci diturunkan dalam waktu 3 – 5 menit dengan pengetahuan dan keterampilan *crew* atau anak buah kapal, akan tetapi pada kenyataannya sekoci penolong dapat diturunkan setelah memerlukan waktu 7 – 8 menit. Disini terlihat bahwa kurangnya pengetahuan dan keterampilan di dalam pengoperasian sekoci penolong di MT. BRILLIANT 8899

Dimana perincian dari latihan tersebut adalah sebagai berikut :

Pukul 09.00 LT : General alarm dibunyikan (tujuh pendek satu panjang  $\pm$  1 menit)

Pukul 09.05 LT : Regu sekoci segera menuju *muster station* masing-masing.

Pukul 09.10 LT : Sekoci diturunkan sampai deck *embarkasi/stationary*

Pukul 09.25 LT : Diarea sampai di air

Pukul 09.30 LT : Latihan selesai

Adapun perlengkapan yang digunakan adalah :

a. *Life Jacket*

b. *Helmet*

c. *Handy Talky / Walky Talky*

Dari contoh terlihat dengan jelas bahwa keterampilan *crew* atau anak buah kapal tentang pengoperasian sekoci penolong sangat kurang, sehingga di dalam latihan menangani keadaan darurat terlaksana sesuai dengan yang diharapkan.

d. **Latihan pengoperasian sekoci penolong**

Latihan pengoperasian sekoci penolong sangat perlu dilakukan di atas kapal, hal ini sangat penting untuk meningkatkan kemampuan dan keterampilan *crew* atau anak buah kapal dalam pengoperasian alat keselamatan di dalam menanggulangi keadaan darurat.

Tabel 4.3 Rekap jadwal Boat drill pada MT. Brilliant 8899 periode Juni 2019 – Juni 2020

No	WAKTU PELAKSANAAN	LOKASI
1	07 Juni 2019	Maumere Anchorage
2	08 Juli 2019	Ampenan Anchorage
3	07 Agustus 2019	Tanjung Wangi Anchorage
4	09 September 2019	Ampenan Anchorage
5	08 October 2019	Bima Anchorage
6	07 November 2019	Benoa Anchorage
7	09 Desember 2019	Tanjung Wangi Anchorage
8	08 Januari 2020	Ampenan Anchorage
9	09 Februari 2020	Bima Anchorage
10	10 Maret 2020	Tanjung Wangi Anchorage
11	07 April 2020	Ampenan Anchorage
12	09 Mei 2020	Surabaya Anchorage
13	08 Juni 2020	Tanjung Wangi Anchorage

Sumber data : Jadwal drill pada Mt. Brilliant 8899 tahun 2020

Tabel 4.4 Hasil Pengamatan Pelaksanaan drill Pada Mt. Brilliant 8899 periode Juni 2019 – Juni 2020

No	WAKTU PELAKSANAAN	LOKASI	PELAKSANAAN	
			YA	TIDAK
1	07 Juni 2019	Maumere Anchorage		√
2	08 Juli 2019	Ampenan Anchorage		√
3	07 Agustus 2019	Tanjung Wangi Anchorage		√
4	09 September 2019	Ampenan Anchorage	√	
5	08 October 2019	Bima Anchorage		√
6	07 November 2019	Benoa Anchorage		√
7	09 Desember 2019	Tanjung Wangi Anchorage		√
8	08 Januari 2020	Ampenan Anchorage		√
9	09 Februari 2020	Bima Anchorage		√
10	10 Maret 2020	Tanjung Wangi Anchorage		√
11	07 April 2020	Ampenan Anchorage		√
12	09 Mei 2020	Surabaya Anchorage	√	
13	08 Juni 2020	Tanjung Wangi Anchorage		√

Sumber data : Hasil Pengamatan Boat drill MT. Brilliant 8899 tahun 2020

Berdasarkan tabel 4.4 di atas, menunjukkan bahwa di atas MT. BRILLIANT 8899 sangat jarang dilakukan latihan/*drill* keadaan darurat sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan di atas kapal maupun ketentuan SOLAS 1974, Dan akibat jarang nya dilakukan latihan/*drill* mengakibatkan kurangnya kemampuan *crew* atau anak buah kapal dalam menanggulangi keadaan darurat seperti pada contoh latihan/*drill* sekoci penolong.

Tabel 4.5. Pengetahuan dan Kemampuan Crew atau anak buah kapal dalam pengoperasian Sekoci Penolong di MT. BRILLIANT 8899

No	Nama	Jabatan	Pengetahuan		Keterampilan		Pelaksanaan	
			Baik	Kurang	Baik	Kurang	Baik	kurang
1	Yasrul	MASTER	√		√		√	
2	Nanang. S	C/O	√		√		√	
3	Akhmad Fathoni	2/O	√		√		√	
4	Mohammad Aji S	3/O	√		√		√	
5	Windo Cristyawan	KKM	√		√		√	
6	Fitrianto	2/E	√			√	√	
7	Sanapi	3/E	√			√	√	
8	FikriHasan Albana	4/E	√		√			√
9	Tarcicus Dani	BOSUN		√	√		√	
10	Lesqi Setiawan	PUMP MAN		√	√		√	
11	Kiki Kurniawan	JURU MUDI		√		√		√
12	Muhammad Yudha	JURU MUDI		√		√		√
13	Rinto Haposan	JURU MUDI		√		√		
14	Ferry Haygon	MANDOR		√	√		√	
15	Jumadil	OILER		√		√	√	
16	Harun. R	OILER		√		√		√
17	Rachmat Hidayat	OILER		√		√		√
18	Alif Faozi	KOKI		√		√		√
19	Pandapotan. H	PELAYAN		√		√		√
20	Daniel Janwar	CADET		√		√		√
21	Angga Renaldhy	CADET		√		√		√
22	Muhammad Rizki	CADET E		√		√		√
23	M. Danang	CADET E		√		√		√

Sumber Data : Data dari Hasil Pengamatan / Survey di MT. BRILLIANT 8899

Berdasarkan tabel 4.5 di atas maka dapat disimpulkan bahwa :

1. Berdasarkan pada jawaban responden hasil pengamatan/survey 61% keterampilan *crew* atau anak buah kapal dalam menangani masalah pengoperasian sekoci penolong dianggap masih kurang.
2. Berdasarkan pada jawaban responden, didapat 53% pelaksanaan *crew* atau anak buah kapal mengenai pengoperasian sekoci penolong di atas kapal dianggap masih kurang.
3. Berdasarkan pada jawaban responden, didapat 65% pengetahuan *crew* atau anak buah kapal mengenai pengoperasian sekoci penolong di atas kapal dianggap masih kurang.

Dari hasil pengamatan/pengambilan data, untuk meningkatkan kemampuan *crew* atau anak buah kapal dalam mengoperasikan sekoci penolong di atas kapal, maka *crew* atau anak buah kapal seharusnya mengetahui beberapa hal dalam mengoperasikan alat keselamatan yang akan diuraikan pada pembahasan.

## **B. PEMBAHASAN**

Berdasarkan dari hipotesis atas data observasi (pengamatan) di MT. BRILLIANT 8899 bahwa kurangnya pemahaman, pelatihan serta perhatian *crew* atau anak buah kapal pada saat dilakukan pelatihan pengoperasian sekoci di atas kapal sebagai penyebab terlambatnya penurunan sekoci.

Sedangkan dari hasil olah data terhadap metode studi pustaka dijelaskan hal-hal yang harus diketahui sebelum mengoperasikan sekoci penolong di atas kapal bagi yang belum mengerti tentang pengoperasiannya yaitu :

### **1. Latihan menurunkan dan menaikkan sekoci penolong**

#### **Cara menurunkan sekoci**

- a. Lassing dan kait pengikat/alat penahan di lepas
- b. Tutup sekoci di buka dua orang awak sekoci naik ke dalam sekoci untuk memasang sumbat dan melepaskan tali monyet.
- c. Lopor sekoci di hibob sampai tali lopor kencang dan sekoci terangkat bebas dari bantalannya jika lengan dewi-dewi di putar atau didorong ke luar.
- d. Hendel di buat agar dewi-dewi berkedudukan sedemikian rupa sehingga sekoci tergantung di luar lambung kapal.
- e. Lopor sekoci di area dengan pelan-pelan tanpa kejutan, maka belakang sekoci rata dan sekoci bebas dari lambung kapal.

## 2. Cara menyiapkan sekoci penolong

### a. Menyiapkan sekoci dengan dewi-dewi gaya berat (*Gravity davit*)

1. Periksa dan cabut *harbour safety pins*
2. Lepaskan *lashing grips* sekoci (periksa *trigger*)
3. Periksa tali penahan (*tricing pendants*)
4. Dengan mengangkat *handle* rem, lengan dewi-dewi segera keluar secara maksimum, block lopor sekoci terlepas dari kait ujung dewi-dewi. Selanjutnya sekoci bebas di area sampai ke geladak *embarkasi*.
5. Pasang *bowsing tackle* dan rapatkan sekoci ke lambung kapal.
6. Laksanakan *tricing pendants* (dengan melepaskan *pelican hook*).
7. Penumpang dan anak buah kapal segera naik/masuk ke sekoci (dahulukan anak-anak dan perempuan) duduk di tempat yang rendah dengan tenang.
8. Area *browsing tackle*, lepaskan dari *block* tali kopor dan lemparkan ke kapal.
9. Turunkan sekoci sampai ke permukaan air, perhatikan ombak.
10. Lepaskan ganco tali lopor (*hook falls*), dahulukan yang diburitan atau bersamaan, dan segera pasang kemudi dan celaga (*rudder and tiller*).
11. Lepaskan/cabut pasak tali tangkap (*toggle painter*) kemudian tarik tali tangkap untuk membeikan laju terhadap sekoci. Tukang ganco di haluan segera menolak tangga atau lambung kapal agar sekoci bebas dari lambung.

12. Dayung sekoci untuk menjauh dari kapal untuk menghindari pengisapan jika kapal tenggelam, perhatikan arus dan pasang jangkar apung (*sea anchor*), selanjutnya menunggu bantuan/pertolongan.

**b. Menyiapkan sekoci dengan dewi-dewi ulir atau *quadrantal (luffing quadrant davit)*.**

1. Lepaskan *grip*/tali lashing dan bebaskan sekoci dari bantalan (*chocks*).
2. Putar engkol agar dewi-dewi terdorong keluar sampai sekoci bebas dari lambung kapal.
3. Turunkan sekoci sampai ke sisi geladak embarkasi.
4. Pasang *bowsing* tackle untuk merapatkan sekoci ke lambung kapal.
5. Penumpang dan anak buah kapal segera naik/masuk ke sekoci.
6. *Area browsing tackle* dan lepaskan dari block tali lopor.
7. Turunkan sekoci sampai ke permukaan air perhatikan ombak.
8. Lepaskan ganco tali lopor, pasang kemudi dan celaga.
9. Lepaskan/cabut pasak (*toggle*) tali tangkap kemudian tarik tangkap untuk memberikan laju terhadap sekoci. Tukang ganco di haluan sekoci segera menolak rangka kapal atau lambung kapal agar sekoci bebas dari lambung kapal.
10. Dayung sekoci menjauh dari kapal untuk menghindari pengisapan jika kapal tenggelam perhatikan arus dan pasang jangkar apung selanjutnya menunggu bantuan pertolongan, selanjutnya menunggu pertolongan.

**c. Menyiapkan sekoci dengan dewi-dewi radial (*radial davit*).**

1. Lepaskan tali lashing/*grips* dan bebaskan sekoci dari bantalannya.
2. Tarik gay belakang dan area gay depan buritan sekoci segera keluar.
3. Tarik gay belakang dan area gay depan, haluan sekoci akan keluar.
4. Tarik gay ke belakang dan area gay depan hingga sekoci berada pada posisi tengah-tengah dari kedua dewi-dewi, pasang kemudi dan celaga.
5. Turunkan sekoci sampai ke sisi geladak embarkasi, dengan mengarea tali lopor yang dibeli pada *bitts*.
6. Tarik gay depan dan area gay belakang, sekoci akan merapatke lambung kapal, selanjutnya pasang *bowsing tackle* dan ikat kuat agar sekoci terayung dan memudahkan naik ke sekoci.
7. Penumpang dan anak buah kapal segera naik ke sekoci.
8. Lepaskan *bowsing tackle*, tarik gay belakang dan *area gay* depan sampai sekoci berada pada posisi tengah-tengah dewi-dewi.
9. Turunkan sekoci sampai ke permukaan air dengan mengarea tali lopor secara bersamaan.
10. Lepaskan block tali lopor. Dahulukan yang di buritan atau bersamaan.
11. Lepaskan/cabut pasak tali tangkap muka belakang tolak haluan sekoci keluar dan segera dayung sekoci menjauh dari kapal, turunkan jangkar apung, sambil menunggu bantuan/ pertolongan.

**d. Menyiapkan sekoci dengan dewi-dewi tunggal (*single arm davit*).**

- 1) Lepaskan tali *lashing/grips*, hibob tali lopor untuk membebaskan sekoci dari bantalannya.
- 2) Putar dewi-dewi keluar sampai sekoci bebas dari lambung kapal segera turunkan sekoci sampai ke permukaan laut.
- 3) Bebaskan tali lopor, dan pasang tangga monyet.
- 4) Lepaskan/cabut pasak tali tangkap, tolak haluan sekoci keluar dan segera dayung menjauh dari kapal, turunkan jangkar apung selanjutnya menunggu bantuan/pertolongan.

**3. Hal-hal yang perlu diperhatikan pada waktu penurunan sekoci**

- a. Orang berada di muka dan di belakang dewi-dewi harus berhati-hati, karena kemungkinan sekoci meluncur secara mendadak yang dapat membahayakan.
- b. Pada saat sekoci meluncur, semua orang yang berada di sekoci harus berpegang pada tali monyet (*life line*) dan tidak berpindah-pindah. Apabila sebagian lambung sekoci telah menyentuh air, hempasan ombak dapat membahayakan orang yang berada di sekoci. Untuk itu harus berhati-hati.
- c. Tali pengikat sekoci yang bercakil harus bebas dari semua peralatan kapal lainnya di ikat dengan baik dan dipasang serendah-rendahnya dan sejauh mungkin ke depan.
- d. Jangan lupa menutup prop sekoci
- e. Periksa apakah semua perlengkapan sekoci telah terikat dengan baik atau belum.

- f. Sewaktu sekoci sedang meluncur kemungkinan sekoci dengan kapal saling berbenturan, yang dapat mengakibatkan kerusakan pada sekoci untuk itu sediakan dapa.
- g. Siapkan tangga monyet dan jala-jala yang dipasang dengan kuat di lambung kapal.
- h. Kalau sekoci penolong bermotor ujilah mesin atau alat penggeraknya dengan maju atau mundur.
- i. Pada saat menurunkan sekoci diusahakan agar sekoci tidak terlampau berayun. Untuk itu perlu dipasang tali atau kawat perangkum lopor sekoci.

#### **4. Cara melepaskan sekoci**

Bila kita menurunkan sekoci sambil berlayar, harus diusahakan agar menantang arus. Konstruksi yang baik, kait muka dan belakang dapat dilepas secara bersamaan. Tetapi bila hal ini tidak bisa dilaksanakan kita lepas kait belakang lebih dahulu baru yang depan. Inipun selisih waktunya tidak boleh terlalu lama supaya sekoci tidak tertahan oleh kait muka, sehingga waktu melepas kait muka sulit bila hal ini terjadi, tali paling muka ditarik sehingga sekoci maju sedikit dan kait muka bisa dilepas dengan mudah.

Sekoci yang dibangun akhir-akhir ini dilengkapi dengan alat untuk membuka kait muka belakang secara bersamaan dengan cepat dan mudah. Alat tersebut dinamakan *Automatic Releasing gear* (Ganco Sekoci Otomatis).

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. KESIMPULAN**

Kesimpulan yang didapatkan dari hasil penelitian ini adalah sebagai berikut :

Kurangnya keterampilan *crew* atau anak buah kapal tentang peralatan sekoci penolong sehingga timbul kesulitan dalam mengoperasikan sekoci penolong yang mengakibatkan latihan tidak terlaksana sebagaimana yang diharapkan.

#### **B. SARAN**

Adapun saran yang dapat penulis sampaikan dalam penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut :

Sesuai ketentuan dalam SCTW 1978 amandemen 2010 *Regulation VI/2*, diwajibkan bagi para *crew* atau anak buah kapal yang ditugaskan dalam pelayanan penurunan sekoci penolong mempunyai sertifikat khusus kecakapan/keterampilan sekoci penyelamat (*Certificate Proficiency in Survival Craft and Rescue Boat*), sehingga *crew* atau anak buah kapal memiliki pengetahuan tentang pengoperasian sekoci.

## DAFTAR PUSTAKA

- Badan Diklat Perhubungan. (2000a). *Personal Survival Techniques (Teknik Penyelamatan Diri)*.
- Badan Diklat Perhubungan. (2000b) *Survival Craft and Rescue Boats (Rakit dan Perahu Penyelamatan)*
- Departemen Perhubungan Direktorat Jendral Perhubungan Laut. (2004). *SOLAS (Safety Of Life At Sea)*
- Direktorat Pembinaan Sekolah Menengah Kejuruan Kementrian Pendidikan Dan Kebudayaan Republik Indonesia (2013) *Dasar Dasar Keselamatan Di Laut*
- Rozaimi Jatim. & Raharjo. (1980). *Olah Sekoci,*
- Tim BPLP Semarang. (1996). *Perlengkapan Kapal Untuk Perwira Kapal Niaga*
- Yayasan Venus. (1988) *Penyelamatan Jiwa Manusia di Laut.*
- Tempo.Co. (2015) *95 Penumpang KM Marina Yang Karam ditemukan, 55 Tewas.(Online)*  
<https://www.google.com/amp/s/nasional.tempo.co/amp/730379/95-penumpang-km-marina-yang-karam-ditemukan-55-tewas>  
Diakses pada tanggal 25 November 2020.

## DAFTAR KUISIONER

Daftar pernyataan ini disusun untuk keperluan dan digunakan untuk tujuan penelitian, jadi responden diharapkan mengisi dengan benar dan jujur. Daftar pertanyaan yang ada sesuai dengan fakta di lapangan, atas kerja samanya kami ucapkan terima kasih.

### PETUNJUK :

Pilihlah salah satu jawaban di bawah ini yang paling sesuai dengan pemahaman saudara dengan memberi tanda (x) yang telah disediakan.

1. Apakah anda mengerti tentang system kerja peralatan sekoci yang menggunakan Dewi-Dewi gaya berat (*Gravity Davits*) ?
  - a. Ya
  - b. Tidak
2. Apakah anda mengerti pengoperasian peralatan sekoci yang menggunakan Dewi-Dewi gaya berat (*Gravity Davits*) ?
  - a. Ya
  - b. Tidak
3. Dapatkah anda mengoperasikan sekoci apabila sewaktu-waktu terjadi keadaan darurat di kapal khususnya pada sekoci yang menggunakan Dewi-Dewi gaya berat (*Gravity Davits*) ?
  - a. Ya
  - b. Tidak
4. Tahukah anda tindakan yang seharusnya dilakukan untuk mengantisipasi keterlambatan pengoperasian sekoci saat dilakukan latihan / drill ?
  - a. Ya
  - b. Tidak

5. Apakah anda melaksanakan pelatihan / drill sekoci sesuai dengan perencanaan ?
  - a. Ya
  - b. Tidak
6. Apakah anda mendapatkan kesulitan dalam hal pengenalan peralatan sekoci khususnya Dewi-Dewi gaya berat (*Gravity Davits*) ?
  - a. Ya
  - b. Tidak
7. Apakah anda mengerti prosedur pengoperasian sekoci sesuai dengan tugas dan tanggung jawab dalam pelaksanaan latihan / drill ?
  - a. Ya
  - b. Tidak
8. Apakah anda telah menjalankan tugas dan tanggung jawab sesuai dengan prosedur saat proses latihan / drill berlangsung ?
  - a. Ya
  - b. Tidak
9. Tahukah anda apa saja yang perlu diperhatikan selama proses latihan berlangsung ?
  - a. Ya
  - b. Tidak

## **RIWAYAT HIDUP PENULIS**

**ANGGA RENALDHY**, Lahir di Sampano 07 April 1997, anak Pertama dari pasangan Jamaluddin dan Sulvianti.



Penulis memulai pendidikan sekolah dasar pada tahun 2004 di SDN 352 Tobemba sampai tahun 2010, Kemudian melanjutkan pendidikan ke SMPN 2 Larompong Selatan sampai tahun 2013, kemudian melanjutkan pendidikan ke SMAN 01 UNGGULAN

KAMANRE sampai tahun 2016.

Pada tahun 2016 melanjutkan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, angkatan XXXVII, mengambil jurusan NAUTIKA, dalam pendidikan ini penulis telah mengadakan praktek laut (Prala) di kapal milik PT. EQUATOR MARITIME., yaitu kapal MT. BRILLIANT 8899 dari tanggal 24 MEI 2019 sampai dengan 17 JULI 2020.