

**UPAYA PENINGKATAN LATIHAN SEKOCI DI
KM.SAVIOUR**



RACHMAD GHOZALI

NIT : 16 41 146

NAUTIKA

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR**

TAHUN 2021

**UPAYA PENINGKATAN LATIHAN SEKOCI DI
KM.SAVIOUR**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program Studi
Nautika

Disusun dan Diajukan Oleh

RACHMAD GHOZALI

NIT : 16 41 146

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2021**

**UPAYA PENINGKATAN LATIHAN SEKOCI DI
KM. SAVIOUR**

Disusun dan Diajukan oleh:

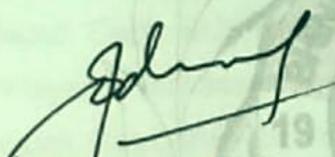
RACHMAD GHOZALI
NIT. 16.41.146

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada tanggal, 28 JULI 2021

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II

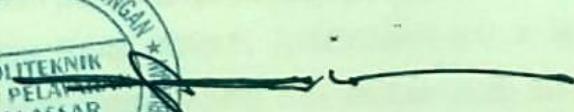

H. MAKMUR, M.Pd
NIP. 19611124 198203 1 010

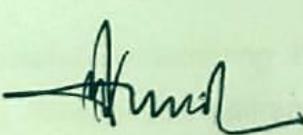

ROSLIAWATI. KOSMAN, S.E., M.M.
NIP. 19761023 199803 2 001

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

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, karena berkat dan rahmat-Nya lah sehingga penelitian yang berjudul “Perawatan Sekoci Penolong Di Kapal KM SAVIOUR” dapat diselesaikan dengan baik. Tugas ini merupakan salah satu persyaratan bagi taruna jurusan nautika dalam menyelesaikan studinya pada program diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Skripsi ini penulis persembahkan kepada kedua orang tua yang tercinta Bapak Mursalim dan ibu Siti Rochana R. yang senantiasa memberikan doa, dukungan, semangat, dan kasih sayang selama penulis menyelesaikan pendidikan.

Dalam penulisan skripsi akhir ini tidak lepas dari bantuan dan bimbingan dari beberapa pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada::

1. Bapak Capt. SUKIRNO, M.M.Tr, M.Mar selaku direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Bapak Capt. HADI SETIAWAN, MT., M.Mar selaku pembantu direktur I Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
3. Bapak Capt. WELEM ADA', M.Pd, M.Mar. selaku ketua jurusan prodi Nautika.
4. Bapak MAKMUR M.Pd selaku pembimbing I yang telah membimbing dan meluangkan waktu, tenaga dan pikiran untuk memberi bimbingan dan pengarahan kepada penulis.
5. Ibu ROSLIAWATI A.KOSMAN.S.E., M.M selaku pembimbing II yang telah membimbing dan meluangkan waktu, tenaga dan pikiran untuk memberi bimbingan dan pengarahan kepada penulis.
6. Seluruh Civitas Akademik Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
7. Seluruh rekan Taruna-Taruni angkatan XXXVII khususnya jurusan Nautika yang senantiasa membantu dan memberi masukan kepada penulis.

Oleh karena itu, dengan segala kerendahan hati penulis sangat mengharapkan kritikan dan saran dari para pembaca yang bersifat membangun demi mencapai penyempurnaan skripsi ini. Harapan penulis semoga skripsi ini dapat dijadikan sebagai bahan masukan serta dapat memberikan manfaat bagi para pembaca pada umumnya dan penulis khususnya.

Makassar, 30 Juli 2021

penulis

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized, overlapping letters that appear to be 'R' and 'G'.

RACHMAD GHOZALI

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : RACHMAD GHOZALI

NIT : 16.41.146

Program Studi : Nautika

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul :

UPAYA PENINGKATAN LATIHAN SEKOCI DI KM SAVIOUR

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 telah ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 07 Mei 2021



Rachmad Ghozali

NIT : 16.41.146

ABSTRAK

RACHMAD GHOZALI,2021 UPAYA PENINGKATAN LATIHAN SEKOCI DI KM SAVIOUR (dibimbing oleh H MAKMUR, M.Pd,dan ROSLIAWATI A. KOSMAN, S.E.,M.M.)

Alat – alat keselamatan di kapal sangat penting bagi anak buah kapal maupun orang – orang yang menggunakan jasa angkutan laut sebagai alat pengangkutan barang maupun penumpang. Diharuskan bagi anak buah kapal memiliki keterampilan menggunakan alat – alat keselamatan sehingga apabila mendapat kecelakaan di laut dapat menolong diri sendiri maupun orang lain dengan cepat dan tepat. Khususnya bagi para pelaut yang memiliki sertifikat BST (Basic Safety Training).

Jenis metode penelitian yang di gunakan dalam skripsi ini yaitu metode deskriptif,metode deskriptif merupakan salah satu dari jenis-jenis metode penelitian. Metode penelitian deskriptif bertujuan untuk mengumpulkan informasi aktual secara rinci yang melukiskan secara rinci yang melukiskan gejala yang ada Metode pengumpulan data diambil dari tinjauan kepustakaan yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara membaca dan mempelajari literature-literatur, buku-buku dan tulisan-tulisan yang berhubungan dengan masalah yang bahas untuk memperoleh landasan teori yang akan digunakan dalam membahas masalah yang diteliti.Tujuan dari penelitian Deskriptif adalah untuk membuat deskripsi atau gambaran pembahasan atau masalah yang dibuat sesuai dengan pembahasan yang didapat sesuai dari referensi referensi.

Berdasarkan hasil penelitian saat akan melaksanakan kegiatan drill boat dan perawatan sekoci di kapal KM SAVIOUR pada saat berada di anchorage area atau area berlabuh di surabaya maka penulis memperoleh data bahwa hambatan dalam pelaksanaan drill boat dan perawatan sekoci penolong disebabkan oleh hal berikut : Hambatan dalam pelaksanaan perawatan sekoci dan drill boat di kapal KM SAVIOUR yang diakibatkan oleh kurangnya perhatian dari CREW DECK sehingga proses perawatan sekoci jarangN terlaksanakan sesuai manual book perawatan lifeboat di kapal KM SAVIOUR.

Kata Kunci : Basic Safety Training,sekoci,perawatan

ABSTRACT

RACHMAD GHOZALI, 2021 EFFORTS TO IMPROVE BODY TRAINING IN KM SAVIOR (supervised by H MAKMUR, M.Pd, and ROSLIAWATI A. KOSMAN, S.E., M.M.) Safety equipment on board is very important for crew members and people who use sea transportation services as a means of transporting goods and passengers. Crews are required to have the skills to use safety equipment so that if they have an accident at sea they can save themselves and others quickly and accurately. Especially for seafarers who have a BST (Basic Safety Training) certificate

The type of research method used in this thesis is descriptive method, descriptive method is one type of research method. Descriptive research method aims to collect actual information in detail that describes in detail the existing symptoms. Data collection methods were taken from various literatures, namely research conducted by reading and studying literature, books and writings related to the problems at hand. discusses to obtain a theoretical basis that will be used in discussing the problem under study.

The purpose of descriptive research is to make a description or description of the discussion or problem that is made in accordance with the discussion obtained in accordance with the reference. Based on research when carrying out drill boat activities and maintenance of lifeboats on the KM SAVIOR ship while in the berth or anchored area in Surabaya, the authors obtained data that problems in carrying out maintenance of drill boats and lifeboats were caused by the following things: and ship drills on ships KM SAVIOR is caused by the lack of attention from the CREW DECK so that the lifeboat maintenance process is rarely carried out according to the lifeboat maintenance manual on the KM SAVIOR ship.

Keywords: Basic Safety Training, lifeboats, maintenance

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PENGAJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
PRAKATA.....	iv
PERNYATAAN KEASLIAN	vi
ABSTRAK.....	vii
ABSTRACK.....	viii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL.....	x
DAFTAR GAMBAR.....	xi
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	2
C. Batasan Masalah	2
D. Tujuan Penelitian	2
E. Manfaat Penelitian	2
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Definisi Latihan	4
B. Peraturan perundang undangan.....	5
C. Tugas ABK menurunkan sekoci penolong.....	6
D. Hal-hal yang diperhatikan pada waktu penurunan sekoci.....	9
E. Manfaat penurunan sekoci	11
F. Sekoci untuk penyelamatan jiwa	11
G. Kerangka pikir	17
H. Hipotesis	18
BAB III. METODE PENELITIAN	
A. Jenis Penelitian	19
B. Fokus penelitian.....	20
C. Definisi operasional	20
D. Rancangan penelitian	20

E. Populasi dan sampel penelitian.....	21
F. Teknik pengumpulan data	21
G. Teknik analisis data.....	22
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	
A. Hasil Penelitian	23
B. Struktur organisasi	25
C. Uraian tugas nakhoda dan ABK	26
D. Analisis	27
E. Pembahasan.....	31
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Simpulan.....	37
B. Saran	37
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	
RIWAYAT HIDUP	

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Memahami pentingnya alat keselamatan di atas kapal maka seluruh anak buah 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 anak buah kapal konvensi internasional STCW '78 amandemen 2016 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. Oleh sebab itu pengetahuan tentang bahaya yang utama terhadap

penyelamatan diri harus diketahui. Bagaimana para anak buah kapal dapat menyelamatkan seluruh *crew* dengan menggunakan berbagai alat keselamatan di atas kapal. Tetapi dalam kenyataannya di lapangan pada saat taruna melaksanakan praktek laut masih banyak anak buah kapal belum mengetahui tehnik menggunakan berbagai alat penolong yang ada di kapal salah satunya yaitu sekoci sebagai alat keselamatan utama dalam meninggalkan kapal (*abandon ship*). Hal inilah yang dituangkan dalam bentuk proposal yang berjudul **”UPAYA PENINGKATAN LATIHAN SEKOCI DI KM.SAVIOUR ”**

B. Rumusan Masalah

Adapun pokok masalah yang akan dibahas oleh penulis yaitu : bagaimana pemahaman dan keterampilan anak buah kapal mengenai cara menggunakan sekoci.

C. Tujuan Penelitian

Adapun penelitian ini dilakukan untuk memberi sumbangan pemikiran yang bertujuan : Agar semua anak buah kapal dapat memahami bagaimana cara mengoperasikan sekoci penolong dan agar semua anak buah kapal siap siaga untuk dapat mengoperasikan sekoci penolong secara tepat dan berdaya guna dalam keadaan darurat atau meninggalkan kapal di laut .

D. Manfaat Penelitian

1. Secara teoritis

Menambah bahan bacaan bagi taruna / taruni lainnya yang ingin melakukan penelitian serta menambah wawasan pentingnya pemahaman dan keterampilan pengoperasian alat keselamatan.

2. Secara praktis

Meningkatkan pengetahuan anak buah kapal tentang cara mengoperasikan sekoci

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Definisi Latihan

Program: rencana periodik/selang waktu *Drill* dan latihan/*Exercises* yang harus dilakukan, yang bersifat teknis sesuai ketentuan peraturan Nasional, Negara Bendera, Internasional dan Peraturan Klasifikasi.

Drill: latihan yang dilakukan secara terus menerus dan berulang - ulang, merupakan metode praktis dalam meningkatkan keterampilan.

Exercises/Latihan: keterampilan atau simulasi/peragaan dalam mempergunakan peralatan keselamatan, kebakaran, atau pencegahan pencemaran lingkungan untuk mengatasi keadaan darurat

Dalam menjaga keamanan dan keselamatan di atas kapal. Beberapa program *drill* dan latihan yang harus dilakukan oleh crew kapal, diantaranya:

- 1 **Meninggalkan kapal (Abandon Ship) / Menurunkan Sekoci ke permukaan air**, Sedikitnya sekali setiap 3 (tiga) bulan setiap personil awak kapal harus berpartisipasi dalam latihan meninggalkan kapal termasuk menjalankan sekoci dan melakukan olah gerak di atas permukaan air. Sedangkan untuk freefall system latihan dilaksanakan sedikitnya sekali setiap 6 (enam) bulan.
- 2 **Latihan Penggunaan Peralatan Keselamatan Jiwa**, paling lambat dalam waktu 2 (dua) minggu, Awak kapal baru sudah harus diberi penjelasan menggunakan peralatan keselamatan jiwa. 2 (dua) bulan sekali awak kapal harus sudah menerima teori dan praktek menggunakan peralatan keselamatan jiwa

B. Peraturan Perundang Tentang Keselamatan

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 :

1. Ada personil yang terlatih dalam jumlah yang cukup untuk melayani alat-alat keselamatan dan pembantu orang-orang yang tidak terlatih.
2. 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.
3. 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.

C. Tugas ABK Dalam Menurunkan Sekoci Penolong

Pengenalan, Keselamatan Dan Bertahan Hidup

1. Petunjuk Keselamatan

Penyelamatan jiwa manusia di laut merupakan suatu pengetahuan praktis pelaut yang menyangkut bagaimana cara menyelamatkan diri maupun orang lain.

- a. Tubrukan
- b. Kandas
- c. Bocor
- d. Tenggelam

Di dalam proses penyelamatan jiwa, baik para penolong maupun yang ditolong harus memahami :

- 1) Cara menggunakan alat-alat penolong yang ada di kapal dan tehnik pelaksanaannya.
- 2) Persiapan – persiapan dan tindakan – tindakan yang harus diambil sebelum, selama terapung dan bertahan di laut.
- 3) Tindakan – tindakan pada waktu naik sekoci / rakit penolong.
- 4) Tindakan – tindakan selama terapung dan bertahan di laut.
- 5) Penyelamatan jiwa manusia dan memberikan pertolongan kepada kepada orang lain yang berada dalam bahaya adalah kewajiban dan tanggung jawab sebagai dasar dari konvensi Internasional (SOLAS '74) bab V. Peraturan 10, tentang berita – berita bahaya, kewajiban dan prosedur

Cara mempersiapkan sekoci penolong sangat tergantung dari type dewidewi, 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
 - a. Periksa dan cabut harbour safety pins.
 - b. Lepaskanlah lasing / grips sekoci, (periksa triggers)

- c. Periksa tali penahan (tricing pendants)
- d. 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 dewidewi. Selanjutnya sekoci diarea sampai ke geladak embarkasi.
- e. Pasang bowsing tackle dan rapatkan sekoci ke lambung kapal.
- f. Lepaskan tricing pendants (dengan melepaskan pelican hook).
- g. Penumpang dan ABK segera naik / masuk ke sekoci (dahulukan anak-anak, perempuan dan orang tua), duduk ditempat yang rendah dengan tenang.
- h. Area bowsing tackle, lepaskan dari blok tali lopor, dan lemparkan kekapal.
- i. Turunkan sekoci sampai dipermukaan air, perhatikan ombak.
- j. Lepaskan ganco tali lopor (hook falls), dahulukan yang diburitan atau bersama dan segera pasang kemudi dan celaga (rudder and tiller).
- k. 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

- a. Lepaskan grips / tali lasing dan bebaskan sekoci dari bantalan (chocks).
- b. Putar engkol agar dewi-dewi terdorong keluar sampai sekoci bebas dari lambung kapal.
- c. Turunkan sekoci sampai ke geladak kapal.
- d. Pasang bowsing tackle untuk merapatkan sekoci kelambung kapal.
- e. Penumpang dan ABK segera naik / masuk kesekoci.
- f. Area bowsing tackle dan lepaskan dari blok tali lopor.
- g. Turunkan sekoci sampai ke permukaan air, perhatikan ombak.
- h. Lepaskan ganco tali lopor, pasang kemudi dan celaga.
- i. 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.
- j. 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

- a. Lepaskan tali lashig / grips dan bebaskan sekoci dari bantalannya.
- b. Tarik gay belakang dan area gay depan, buritan sekoci akan segera keluar.

- c. Tarik gay belakang dan area gay depan,haluan sekoci akan segera keluar.
- d. Tarik gaya belakang dan area gay depan hingga sekoci berada pada posisi tengah – tengah dari kedua dewi – dewi,pasang kemudi dan celaga.
- e. Turunkan sekoci sampai ke geladak embarkasi,dengan mengarea tali lapor yang dibelitkan pada bitts.
- f. 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.
- g. Penumpang dan ABK seger naik ke sekoci.
- h. Lepaskan bowsing tackle,tarik gay belakang dan area gay depan sampay sekoci berada posisi tengah – tengah dewi – dewi.
- i. Turunkan sekoci sampai ke permukaan air dengan mengarea tali kopor secara bersamaan.
- j. Lepaskan block tali lopor,dahulukan yang buritan atau bersamaan.
- k. 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. Hal – Hal Yang Perlu Diperhatikan Pada waktu Penurunan Sekoci

Keahlian Anak Buah Kapal (ABK) adalah hal yang utama dalam penyelamatan jiwa, untuk mewujudkan tenaga kerja yang profesional di bidang pelayaran khususnya di bidang keselamatan, maka seluruh crew yang bekerja di atas kapal memiliki keterampilan yang memenuhi persyaratan IMO dan pemerintah.

Semua awak kapal harus mampu mengoperasikan dan memahami fungsi Alat-alat penolong di bawah ini :

1. Pesawat luput maut / sekoci (Survival Craft).
2. Sekoci penyelamat (Rescue Boat).
3. Pelampung penolong (Life Buoy).
4. Rompi penolong (Life Jacket).
5. Immersion suit
6. Media pelindung panas (Thermal Protective Aid).
7. Isyarat visual (Phyrotechnis).
8. Roket pelempar tali (Line Throwing Appliances).

Berikut adalah beberapa hal yang perlu diperhatikan yaitu :

- a. orang yang berada dimuka dan dibelang dewi-dewi harus berhati-hati, karena kemungkinan sekoci meluncur serta 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 tempat. Apabila sebagian lambung sekoci telah menyentuh air, hempasan ombak dapat membahayakan orang yang berada di sekoci, untuk itu harus berhati-hati.
- c. Sewaktu sekoci sedang meluncur kemungkinan sekoci dengan kapal saling berbenturan yang dapat mengakibatkan kerusakan pada sekoci, untuk itu disiapkan dapa.
- d. Siapkan tangga monyet dan jaring jala-jala yang dipasang dengan kuat. ii. Peralatan untuk menurunkan sekoci harus selalu dalam kondisi baik.
- e. Berikan kesempatan pada penumpang untuk naik lebih dahulu.
- f. Perhatikan petunjuk-petunjuk dari ABK senior .

E. Manfaat Latihan Penurunan Sekoci

Kuncowati : pengaruh perawatan sekoci penolong dan latihan menurunkan sekoci yaitu agar dapat dioperasikan atau dijalankan dengan baik ketika dibutuhkan setiap saat dan ABK dapat mengetahui dengan baik proses menurunkan sekoci penolong di atas kapal

F. Sekoci Untuk Penyelamatan Jiwa Di Laut

1. Pengertian Sekoci Penolong

Dalam buku Badan Diklat Perhubungan (*Survival craft and rescues boats*). 2000 : 20, menyemukakan 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 :
- 1) Sekoci dengan penggerak dayung dan layar
 - 2) Sekoci mekanik yaitu tenaga penggerak secara mekanik dan bukan motor
 - 3) 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

Dalam buku Badan Diklat Perhubungan (*Survival Craft and Rescue Boats*) 2000 : 47. persyaratan Konstruksi.

- a Sekoci yang disetujui harus dengan konstruksi 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

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

a. 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.

b. 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.

c. Tulisan-tulisan pada badan sekoci penolong

- 1) Nama pelabuhan induk
- 2) Kapasitas sekoci penolong
- 3) Ukuran-ukuran sekoci
- 4) Nomor sekoci iv. Cara pemberian nomor sekoci
- 5) Dimulai dari muka kebelakang
- 6) Nomor ganjil dilambung kanan, nomor genap dilambung kiri
- 7) Nomor ditulis dikedua lambung haluan sekoci

d. Syarat penyimpanan sekoci

- 1) Jauh dari haluan dan butiran kapal
- 2) Bisa diturunkan ketika kapal kosong, kapal miring 15°C

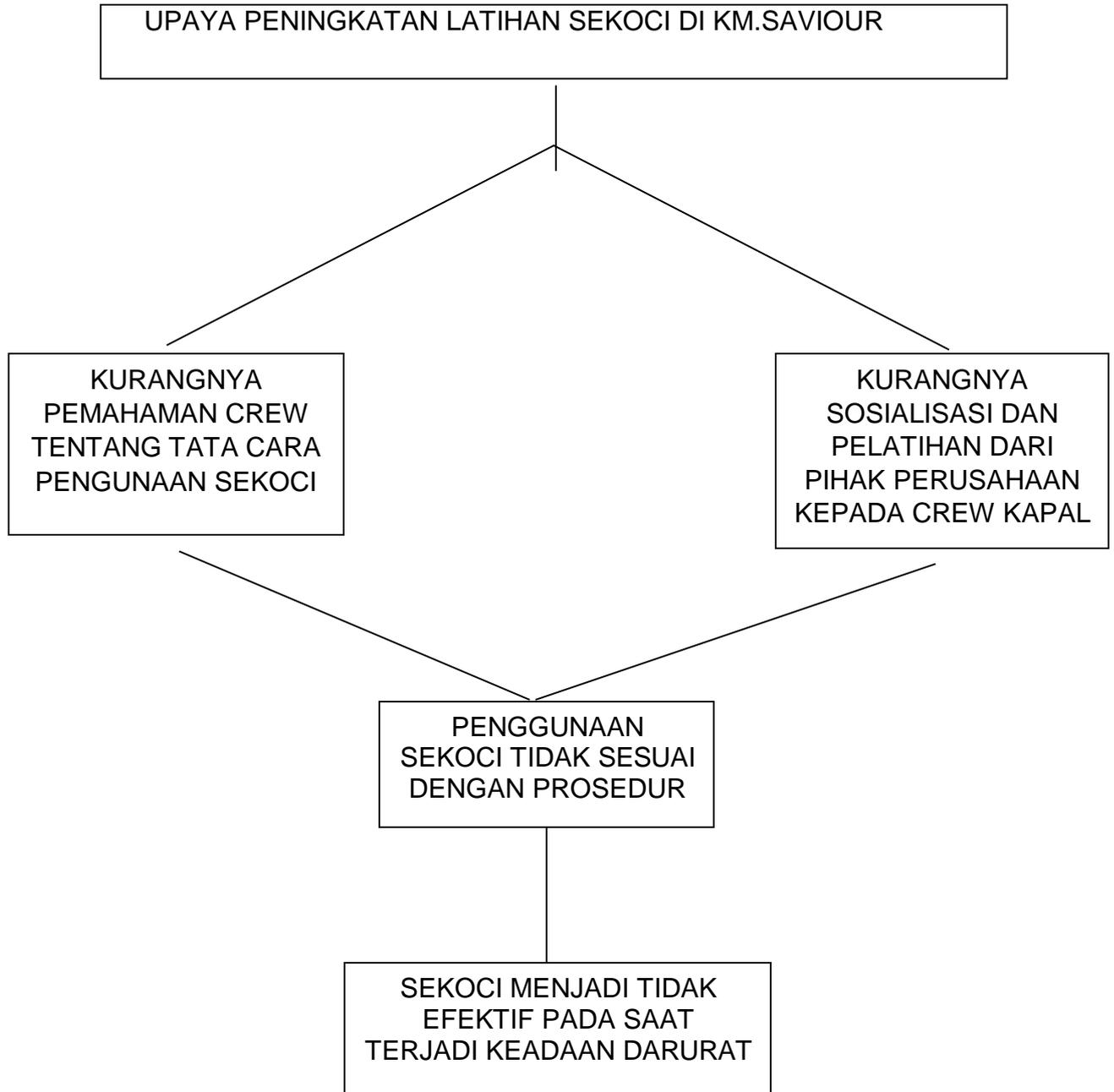
- 3) Harus bisa diturunkan dalam waktu 30 menit vi. Menahan benturan sekoci dengan badan kapal

e. 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.

F. Kerangka Berpikir



G. Hipotesis Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah maka diduga masih kurangnya pemahaman dan keterampilan anak buah kapal dalam mengoperasikan alat keselamatan khususnya sekoci dalam situasi darurat, karena kurangnya keterampilan dan pemahaman ini sehingga terjadi lambatnya penurunan sekoci dalam situasi darurat.

BAB III

METODE PENELITIAN

Metode penelitian merupakan suatu usaha untuk menemukan, mengembangkan dan menguji kebenaran ilmu pengetahuan secara ilmiah. Penelitian adalah terjemahan dari kata Inggris *research*. Dari itu, ada juga yang menerjemahkan *research* sebagai *riset*. *Research* itu sendiri berasal dari kata *re*, yang berarti "kembali" dan *to search* yang berarti mencari. Dengan demikian, arti sebenarnya dari *research* atau *riset* adalah "mencari kembali".

Metode penelitian adalah cara atau teknis yang dilakukan dalam penelitian. Sebuah penelitian harus berdasarkan pada material data yang akurat, agar hasil dari sebuah penelitian itu dapat dipertanggungjawabkan, baik secara ilmiah maupun secara kenyataan di lapangan, sehingga hasil penelitian itu mempunyai nilai positif.

Selain itu, kegunaan dari pada penelitian adalah untuk menyelidiki keadaan dari konsekuensi terhadap suatu keadaan khusus. Secara umum metode penelitian diartikan sebagai cara ilmiah untuk mendapatkan data, dengan tujuan dan kegunaan tertentu.

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan oleh penulis adalah jenis kualitatif yaitu data yang diperoleh dalam bentuk variabel berupa informasi-informasi sekitar pembahasan baik secara lisan maupun tulisan. Penelitian kualitatif lebih menekankan analisisnya pada proses penyimpulan deduktif dan induktif serta analisis terhadap dinamika hubungan antar fenomena yang diamati dengan menggunakan logika ilmiah.

B. Jenis dan Jumlah Variabel/Fokus Penelitian

Berdasarkan hipotesis dalam rancangan penelitian ini ditentukan variabel-variabel yang dipergunakan dalam penelitian. Variable yang difokuskan yaitu : pentingnya pelatihan penurunan sekoci untuk

menambah pemahaman serta keterampilan para anak buah kapal untuk meningkatkan optimalisasi saat penyelamatan seluruh crew pada saat keadaan darurat.

C. Definisi Operasional/Batasan Istilah

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

Pentingnya pelatihan penurunan sekoci dalam situasi keadaan darurat untuk mengetahui kesiapsiagaan para anak buah kapal dalam upaya penyelamatan jiwa seluruh *crew* dalam situasi keadaan darurat.

D. Model/Rancangan Penelitian

Kegiatan yang digunakan setelah memulai langkah untuk menganalisis yaitu pada waktu akan mengadakan praktek laut di atas kapal untuk mengetahui situasi dengan bekal pengetahuan dan apa yang didapat lewat studi kepustakaan. Selanjutnya penulis akan memulai identifikasi masalah-masalah yang ada dan menetapkan apa yang menjadi tujuan dan masalah yang ditemukan dan dapat menentukan metode penelitian. Sesuai dengan langkah-langkah di atas penulis dapat mengumpulkan data-data yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan. Data yang akan diperoleh kemudian dianalisa dengan cara membandingkan hasil-hasil dan disiplin teori yang digunakan. Dari hasil penelitian yang dianalisa kemudian penulis membuat pembahasan mengenai hal tersebut. Setelah semuanya selesai, maka dapat ditarik kesimpulan dari apa yang telah dianalisa. Kemudian penulis memberikan saran yang sesuai dengan apa yang disimpulkan.

E. Populasi dan Sampel Penelitian/Objek Penelitian/Unit Analisis

Populasi menurut Suharsimi (2006:72) dan Sugiyono (2007:90) keseluruhan subjek penelitian atau data secara keseluruhan atau merupakan generalisasi yang terdiri atas, obyek dan subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. dan yang menjadi populasi dalam penulisan ini yaitu seluruh *crew* kapal sedangkan yang menjadi sampel yaitu seluruh anak buah kapal.

F. Teknik Pengumpulan Data/Informasi

Adapun metode penulisan dalam pengumpulan data adalah sebagai berikut:

1. Metode Penelitian Lapangan

Penelitian dilakukan dengan peninjauan secara langsung pada objek yang diteliti. Data dan informasi yang dikumpulkan melalui:

a. Metode Survei (*Observasi*)

Menurut Prof.Dr.Djam'an Satori,M.A (2009:105) observasi adalah pengamatan terhadap suatu objek yang diteliti baik secara langsung maupun tidak langsung untuk memperoleh data yang harus dikumpulkan dalam penelitian. Metode ini digunakan agar penulis dapat melakukan pengamatan dan pengambilan data secara langsung pada saat kapal sedang berlayar

b. Metode Wawancara (*Interview*)

Menurut Prof.Dr.Djam'an Satori,M.A (2009:130), wawancara ialah suatu teknik pengumpulan data untuk mendapatkan informasi yang digali dari sumber data langsung melalui percakapan atau tanya jawab. Wawancara merupakan proses tanya jawab secara lisan yang dilakukan seseorang saling berhadapan, saling memberikan informasi. Wawancara sebagai alat pengumpul data menghendaki adanya komunikasi langsung antara penelitian dengan sasaran penelitian. Dengan metode ini

penulis mengadakan wawancara langsung kepada para officer dan nakhoda yang ada di atas kapal

2. Metode Penelitian Pustaka (*Library Research*)

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

G. Teknik Analisis Data

Dalam penelitian ini penulisan data yang berupa kata-kata yang di dapat dari wawancara, catatan lapangan, dan dokumen yang dapat mendukung penelitian serta tulisan yang berisikan tentang paparan uraian yang didapatkan dari studi kepustakaan dan hasil pengamatan. Setelah seluruh data di peroleh dari hasil wawancara, dan pengamatan lalu di pelajari, setelah itu mengadakan reduksi data yaitu suatu usaha untuk membuat rangkuman dan memilih hal-hal yang secara pokok serta memfokuskan hal-hal yang penting dari hasil wawancara, observasi atau pengamatan tersebut.

Langkah selanjutnya dengan membuat penyajian data , penyajian data adalah penyampaian informasi berdasarkan data yang di miliki dan disusun secara baik sehingga mudah dilihat, dibaca dan dipahami, sehingga kita lebih mudah dalam membuat kesimpulan.

BAB IV

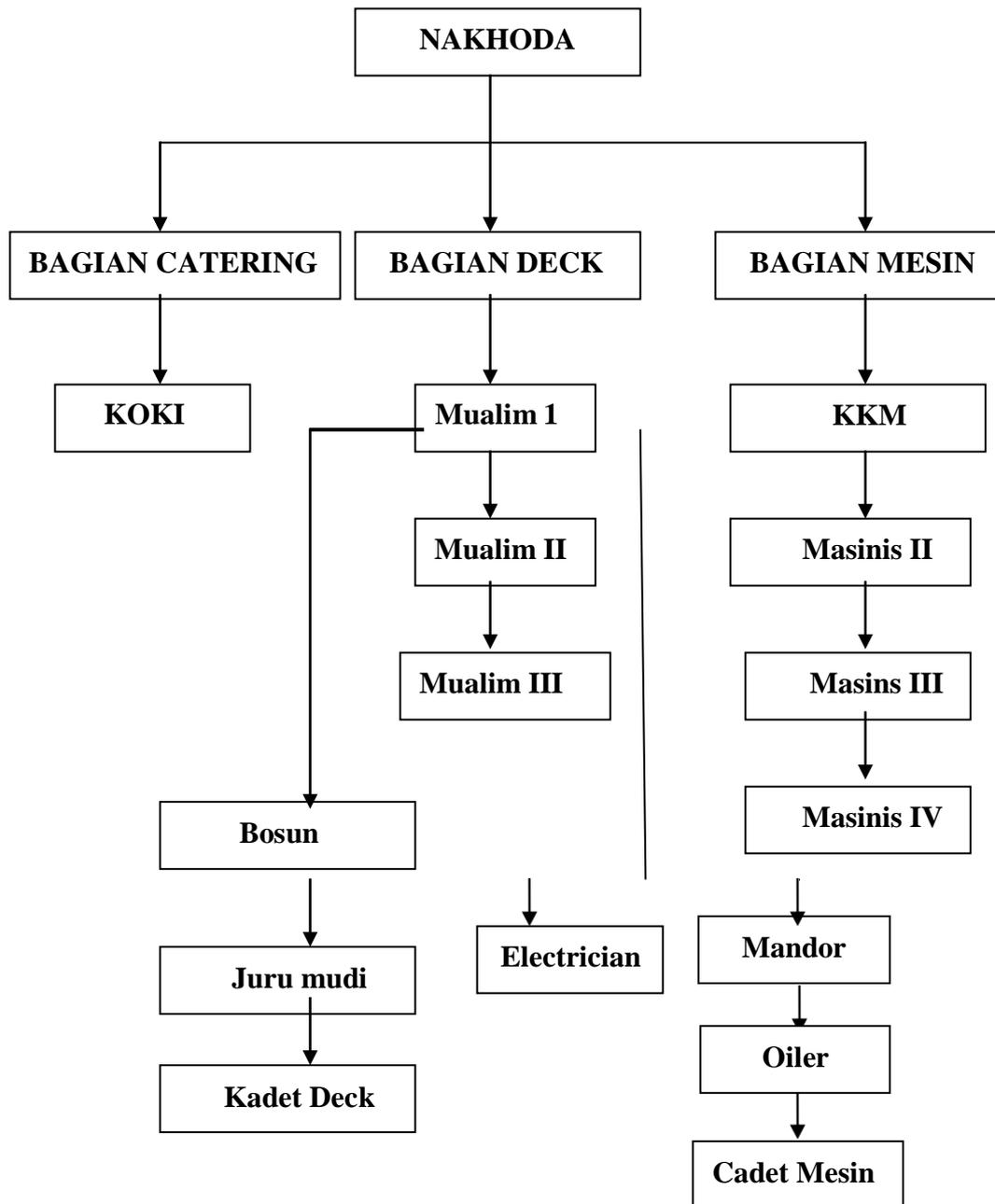
ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Sejarah Singkat KM. SAVIOUR

KM.SAVIOUR adalah salah satu armada kapal *Container* milik PT.MULTY SYNERGY LINE yang berkantor pusat di Surabaya. **KM. SAVIOUR** dibuat pada tahun 1994 yang berkedudukan di Denmark dan dibuat oleh AARHUS FLYDEDOCK YARD. Adapun SHIP PARTIKULAR dimana tempat penulis melakukan penelitian selama melaksanakan praktek laut di **KM. SAVIOUR** sebagai berikut :

NAMA KAPAL	: KM. SAVIOUR
CALL SIGN	: JZDJ
OWNER	: PT. MULTY SYNERGY LINE
FLAG	: INDONESIA
PORT OF REGISTER	: INDONESIA/JAKARTA
DIBUAT DI JEPANG	: DENMARK
JENIS KAPAL	: CONTAINER
IMO NUMBER	: 8910328
DWT	: 7288.4 T
GRT	: 4980 T
NRT	: 2230 T
LOA	: 101.1 m
LBP	: 93.6 m
BREADTH MOULDED	: 18.8 m
DEPTH MOULDED	: 9.3 m
LIGHT SHIP	: 2618.66 T
TROPICAL DRAFT	: 7.452 M
SUMMER DRAFT	: 7.3 M
CAPACITY LOADED	: 444 TEU/165 FEU + 111 TEU
CRANE CAPACITY	: 75 T
MAIN ENGINE	: MAK 6M552C
AUX ENGINE	: M475L9S
TRIAL MAX SPEED	: 12 KNOTS
CLASS	: BKI
DATE OF BUILD	1994
BUILDERS	: AARHUS FLYDEDOCK YARD

B. STRUKTUR ORGANISASI KM. SAVIOUR



Gambar Struktur Organisasi KM. SAVIOUR

C. URAIAN TUGAS NAHKODA DAN ANAK BUAH KAPAL DALAM "BOAT STATION"

Uraian Tugas Nahkoda Dan Anak Buah Kapal Dalam "Boat Station"

No	JABATAN	TUGAS
1.	Nahkoda	- Pemimpin utama
2.	Mualim I	- Bertugas memimpin sekoci
3.	Mualim II	- Pembantu umum, membawa surat-surat penting
4.	Mualim III	- Memeriksa kelengkapan sekoci
5.	Kkm	- Wakil komandan sekoci, menyiapkan mesin sekoci dan perlengkapan
6.	Masinis II	- menyiapkan mesin sekoci dan perlengkapan
7.	Masinis III	- Membantu masinis II menyiapkan mesin sekoci dan perlengkapan
8.	Masinis IV	- Menyiapkan hidrollis/listrik/penerangan
9.	Elect	- Membantu masinis IV
10.	Bosun	- Memegang handle penurunan sekoci, bertanggung jawab menurunkan tangga embarkasi
11.	Mandor	- membantu Mualim III memeriksa perlengkapan sekoci
12.	A/B 1	- membuka lashingan bagian atas
13.	A/B 2	- membuka lashingan wire rope
14.	A/B 3	- membuka lashingan bagian bawah
15.	OILER 1	- membantu juru mudi membuka lashingan bagian atas
16.	OILER 2	- membuka lashingan bagian bawah

17.	OILER 3	- membantu Masinis II menyiapkan mesin sekoci dan perlengkapan
18.	Koki	- membawa selimut/baju hangat dan makanan ekstra
19.	Kadet Deck	- membantu membuka lashing wire rope/pengikat embarkasi
20.	Kadet Mesin	- membawa selimut/baju hangat dan membawa makanan ekstra

Tabel 1.

Sumber data : **KM. SAVIOUR**

D. ANALISIS

1. 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 28 Oktober 2019, jam 10.00 – 10.30 LT tepatnya pada saat kapal Anchorage di pelabuhan Tanjung Perak (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 10 - 15 menit. Disini terlihat bahwa kurangnya pengetahuan dan keterampilan di dalam pengoperasian sekoci penolong di KM. SAVIOUR.

Dimana perincian dari latihan tersebut adalah sebagai berikut :

Pukul 10.00 LT : General alarm dibunyikan (tujuh pendek satu panjang \pm 1 menit)

Pukul 10.05 LT : Regu sekoci segera menuju *muster station* masing-masing.

Pukul 10.10 LT : Sekoci diturunkan sampai deck *embarkasi/station*

Pukul 10.25 LT : Diarea sampai di air

Pukul 10.30 LT : Latihan selesai

Adapun perlengkapan yang digunakan adalah : Life Jacket , Helmet dan 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.

2. 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.

Dari hasil penelitian menunjukkan bahwa di atas kapal KM. SAVIOUR sangat jarang dilakukan latihan/*drill* keadaan darurat sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan di atas kapal maupun ketentuan SOLAS 1974, adapun jadwal latihan terlampir. Dan akibat kurangnya dilakukan latihan/*drill* dapat mengakibatkan kurangnya kemampuan *crew* atau anak buah kapal dalam menanggulangi keadaan darurat seperti pada contoh latihan/*drill* sekoci penolong

1. Pengetahuan dan Kemampuan Crew atau anak buah kapal dalam pengoperasian Sekoci Penolong di KM. SAVIOUR.

No.	Jabatan	Pengetahuan		Keterampilan		Pelaksanaan	
		Baik	Kurang	Baik	Kurang	Baik	Kurang
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Nakhoda	√		√			√
2	MUALIM 1	√		√		√	
3	MUALI 2	√		√			√
4	MUALIM 3	√		√		√	
5	KKM	√		√		√	
6	MASINIS 1	√		√			√
7	MASINIS 2	√			√		√
8	MASINIS 3	√		√		√	
9	ELECT	√		√		√	
10	BOSUN	√		√		√	
11	JURU MUDI 1		√		√	√	
12	JURU MUDI 2		√		√		√
13	JURU MUDI 3		√		√		√
14	OILER 1		√		√		√
15	OILER 2		√		√		√
16	OILER 3		√	√		√	
17	KOKI	√		√		√	
18	CADET DECK		√	√		√	
19	CADET ENGINE		√	√		√	

Tabel 2.

Sumber Data : Data dari Hasil Pengamatan / Survey di KM. SAVIOUR

Dari hasil pengamatan dan survey tentang pengetahuan keterampilan dan pelaksanaan crew adalah sebagai berikut :

i. Pengetahuan

1. Yang baik : $\frac{8}{20} \times 100\% = 40\%$

2. Yang kurang : $\frac{12}{20} \times 100\% = 60\%$

ii. Keterampilan

1. Yang baik : $\frac{9}{20} \times 100\% = 45\%$

2. Yang kurang : $\frac{11}{20} \times 100\% = 55\%$

iii. Pelaksanaan

1. Yang baik : $\frac{7}{19} \times 100\% = 36\%$

2. Yang kurang : $\frac{12}{19} \times 100\% = 64\%$

Jadi dari hasil pengamatan/survey diperoleh bahwa pengetahuan, keterampilan dan pelaksanaan *crew* atau anak buah kapal KM. SAVIOUR dalam pengoperasian Sekoci Penolong masih kurang. Dari hasil analisa contoh latihan dan kasus keadaan darurat di atas kapal, maka diperoleh hasil/data bahwa :

1. Berdasarkan pada jawaban responden hasil pengamatan/survey 55% keterampilan *crew* atau anak buah kapal dalam menangani masalah pengoperasian sekoci penolong dianggap masih kurang.
2. Berdasarkan pada jawaban responden, didapat 64% pelaksanaan *crew* atau anak buah kapal mengenai pengoperasian sekoci penolong di atas kapal dianggap masih kurang.
3. Berdasarkan pada jawaban responden, didapat 60% 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.

2. PEMBAHASAN

Berdasarkan dari hipotesis atas data observasi (pengamatan) di KM.SAVIOUR 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 :

a. Latihan menurunkan sekoci penolong Cara menurunkan sekoci

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

Cara menyiapkan sekoci penolong a. Menyiapkan sekoci dengan dewi-dewi gaya berat (*Gravity davit*)

- a. Periksa dan cabut *harbour safety pins*

- b. Lepaskan *lashing grips* sekoci (periksa *trigger*)
- c. Periksa tali penahan (*tricing pendants*)
- d. 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*.
- e. Pasang *bowsing tackle* dan rapatkan sekoci ke lambung kapal.
- f. Laksanakan *tricing pendants* (dengan melepaskan *pelican hook*).
- g. Penumpang dan anak buah kapal segera naik/masuk ke sekoci (dahulukan anak-anak dan perempuan) duduk di tempat yang rendah dengan tenang.
- h. Area *browsing tackle*, lepaskan dari *block* tali kopor dan lemparkan ke kapal.
- i. Turunkan sekoci sampai ke permukaan air, perhatikan ombak.
- j. Lepaskan ganco tali lopor (*hook falls*), dahulukan yang diburitan atau bersamaan, dan segera pasang kemudi dan celaga (*rudder and tiller*).
- k. 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.
- l. 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 dana 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 pertolongan.

b. Hal-hal yang perlu diperhatikan pada waktu penurunan sekoci

- i. Orang berada di muka dan di belakang dewi-dewi harus berhati-hati, karena kemungkinan sekoci meluncur secara mendadak yang dapat membahayakan.
- ii. 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.
- iii. 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.
- iv. Jangan lupa menutup prop sekoci
- v. Periksa apakah semua perlengkapan sekoci telah terikat dengan baik atau belum.
- vi. Sewaktu sekoci sedang meluncur kemungkinan sekoci dengan kapal saling berbenturan, yang dapat mengakibatkan kerusakan pada sekoci untuk itu sediakan dapra.
- vii. Siapkan tangga monyet dan jala-jala yang dipasang dengan kuat di lambung kapal.
- viii. Kalau sekoci penolong bermotor ujilah mesin atau alat penggeraknya dengan maju atau mundur.
- ix. Pada saat menurunkan sekoci diusahakan agar sekoci tidak terlampaui berayun. Untuk itu perlu dipasang tali atau kawat perangkum lopor sekoci.

c. 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* .

BAB V

PENUTUP

A. SIMPULAN

Kurangnya pengetahuan *crew* atau anak buah kapal tentang peralatan sekoci penolong sehingga timbul kesulitan dalam mengoperasikan sekoci penolong yang mengakibatkan latihan tidak terlaksana sebagaimana yang diharapkan. Kurangnya pelaksanaan atau pelatihan *crew* atau anak buah kapal dalam pengoperasian sekoci penolong di atas kapal.

B. SARAN

Berdasarkan pengalaman taruna pada saat melakukan praktek laut di atas kapal KM SAVIOUR selama satu tahun maka taruna mengambil saran dalam penelitian ini yaitu meningkatkan rutinitas drill di atas kapal KM SAVIOUR agar sekoci dapat digunakan dengan baik.

DAFTAR PUSTAKA

Badan diklat perhubungan (2000) *survival craft and rescue boats. Personal survival techniques*(teknik penyelamatan diri)

blogpelaut “perlengkapan sekoci penolong”(online) <http://perlengkapan-sekoci-penolong>

International safety mangement ISM code pemeliharaan sekoci untu keselamatan dilaut,mengenai pemeliharaan perlengkapannya

Jatim, rozaimi (2004) Undang- undang perkapalan,kewajiban dan hak awak kapal

Tim BPLP semarang (1990) perlengkapan kapal untuk perwira niaga vol 5:8

Yayasan Venus (1988) penyelamatan jiwa dilaut.jenis-jenis alat penyelamatan jiwa dilaut

Pratama Andika,kegagalan dalam meluncurkan sekoci penolong),(<http://kegagalan-pada-KM.mahabuay.net/11/4599/2011/acpd-11-4599-2011-discussion> html.

Istopo,perlengkapan kapal, jilid IV

Jatim, Rozaimi dan Raharjo (1980) Olah Sekoci

Pedoman penulisan skripsi Pip Makassar tahun 2020

RIWAYAT HIDUP



RACHMAD GHOZALI, lahir di Timika pada tanggal 30 Agustus 1998. Merupakan anak pertama dari pasangan Bapak MURSALIM dan Ibu SITI ROCHANA R. Pendidikan sekolah dasar diselesaikan pada tahun 2010 di SD INPRES KWAMKI II TIMIKA-PAPUA

dan melanjutkan sekolah menengah pertama di SMP N 2 TIMIKA dan diselesaikan pada tahun 2013 dan pada tahun yang sama penulis melanjutkan sekolah menengah atas di SMAS TARUNA YNF TIMIKA-PAPUA dan menekuni jurusan IPA diselesaikan pada tahun 2016. Ditahun yang sama penulis melanjutkan pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar dan mengambil jurusan Nautika, selama semester V dan VI penulis melakukan praktek laut di perusahaan PT.MULTY SYNERGY LINE Surabaya dan pada tahun 2021 penulis menyelesaikan pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.