

**SKRIPSI
ANALISIS IMPLEMENTASI LATIHAN SEKOCI
DI MV.SEA WIND**



MUHAMMAD DEDE ASRAF

NIT 18.41.150

NAUTIKA

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

ANALISIS IMPLEMENTASI LATIHAN SEKOCI DI MV.SEA WIND

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program
Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program Studi Nautika

Disusun dan Diajukan Oleh

MUHAMMAD DEDE ASRAF

NIT : 18.41.150

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

SKRIPSI
ANALISIS IMPLEMENTASI LATIHAN SEKOCI
DI MV SEA WIND

Disusun dan Diajukan oleh:

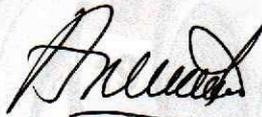
MUHAMMAD DEDE ASRAF
NIT. 18.41.150

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada tanggal, 13 Desember 2023

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II



Capt. Aries Allolayuk, M.Pd.
NIDK. 9990264229



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

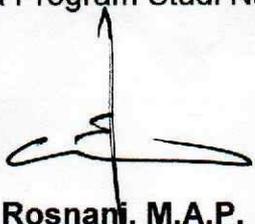
Mengetahui:

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



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

Ketua Program Studi Nautika



Rosnani, M.A.P.
NIP. 19750520 200502 2 001

PRAKATA

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, karena atas limpahan kasih dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi yaitu “ANALISIS IMPLEMENTASI LATIHAN SEKOCI DI MV.SEA WIND”.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan proposal ini masih terdapat banyak kekurangan baik dari segi bahasa, susunan kalimat, maupun cara penulisan serta pembahasan materi akibat keterbatasan penulis dalam menguasai materi, waktu dan data yang diperoleh.

Untuk itu penulis senantiasa menerima kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini.

Pada kesempatan ini pula penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Capt. Rudy Susanto, M.Pd. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Ibu Capt. Rosnani, S.Si.T., M.A.P., M.Mar selaku ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
3. Bapak Capt. Aries Allolayuk, M.Pd . selaku Dosen Pembimbing I.
4. Ibu Subehana Rachman, S.A.P., M.Adm.S.D.A selaku Dosen Pembimbing II.
5. Seluruh Staff Pengajar Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar atas bimbingan yang diberikan kepada penulis selama mengikuti proses pendidikan di PIP Makassar
6. Seluruh Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
7. Orang tua penulis, Bapak Sirajuddin. yang selalu menjadi inspirasi terbaik dan membuatku selalu bangga sebagai anaknya. Ibu Pasiha atas ketulusan dan kasih sayangnya. Serta adik adik yang telah memberikan dukungan dan doa untuk menyelesaikan pendidikan di PIP Makassar.
8. Kru MV.SEA WIND yang mengajar, membina serta menuntun saya saat proses praktek laut.

9. Rekan-rekan taruna(i) angkatan XXXIX PIP Makassar

10. Dan semua pihak yang membantu saya dalam menyelesaikan skripsi ini.

Makassar, 13 Desember 2023

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Deede Asraf', with a small grey rectangular mark above the first letter 'D'.

MUHAMMAD DEDE ASRAF

NIT 18.41.150

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : MUHAMMAD DEDE ASRAF

NIT : 18.41.150

Program Studi : NAUTIKA

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul :

ANALISIS IMPLEMENTASI LATIHAN SEKOCI DI MV.SEA WIND

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

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

Makassar, 13 Desember 2023



MUHAMMAD DEDE ASRAF

NIT. 18.41.150

ABSTRAK

MUHAMMAD DEDE ASRAF, *Analisis implementasi latihan sekoci di MV.SEA WIND* (Dibimbing oleh Bapak Aries Allolayuk dan Subehana Rachman).

Penelitian Ini bertujuan untuk mengetahui penyebab terjadinya keterlambatan saat penurunan sekoci. Adapun objek penelitian yaitu proses penurunan sekoci yang pernah terjadi di MV.SEA WIND.

Metode yang digunakan adalah Metode observasi (pengamatan langsung). Metode observasi adalah pengamatan langsung pada suatu objek yang diteliti. Melalui peengamatan langsung pada objek, melakukan penelitian yaitu teknik pengumpulan data dengan lebih mendekati pada masalah yang ada, karena dengan metode observasi penyusun bisa langsung mengadakan kegiatan dilapangan. Observasi yang penulis lakukan adalah dengan melakukan pengamatan langsung sewaktu penulis melaksanakan Praktek Laut. Sampel yang di gunakan yaitu crew kapal yang terlibat dalam proses penurunan sekoci di atas kapal.

Hasil dari penelitian Ini adalah keterlambatan penurunan sekoci karena jarang dilakukan latihan penurunan sekoci sehingga terjadi keterlambatan penurunan sekoci ketika keadaan darurat. Kesimpulan dari penelitian Ini adalah meningkatkan keterampilan anak buah kapal ketika proses penurunan sekoci, hal Ini dibuktikan dengan insiden keterlambatan penurunan sekoci di MV.SEA WIND.

Kata Kunci : *Sekoci, keselamatan*

ABSTRACT

MUHAMMAD DEDE ASRAF, *Analysis of lifeboat training implementation on MV.SEA WIND* (Supervised by Mr. Aries Allolayuk and Subehana Rachman).

This research aims to find out the causes of delays when lowering the lifeboat. The object of research is the process of lowering the lifeboat that occurs on the MV.SEA WIND.

The method used was the observation method (direct observation). The observation method involves direct observation of a subject under study. Through direct observation of the subject, conducting research is a data collection technique that brings researchers closer to the existing issues because with the observation method, the researchers can directly engage in field activities. The observation I conducted was by directly observing while I was carrying out a Sea Practice. The sample used was the ship crew who were involved in the lifeboat lowering process on the ship.

The result of this study was a delay in lifeboat lowering due to infrequent lifeboat lowering drills, resulting in a delay in lifeboat lowering during emergencies. The conclusion of this study is to improve the crew's competence in lifeboat lowering during the lifeboat lowering process, as demonstrated by the incident of lifeboat lowering delay on MV SEA WIND.

Keywords: *Lifeboat, Safety*



DAFTAR ISI

LEMBAR PENGANTAR	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
PRAKATA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR TABEL	xii
BAB I	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Tujuan Penelitian	4
D. Manfaat Penelitian	4
BAB II	5
A. Sekoci untuk penyelamatan jiwa dilaut	5
B. Alat-Alat dan Cara Peluncuran Sekoci Penolong	22
C. Dasar Keselamatan Jiwa di Laut	29
D. Istilah-Istilah Dan Definisi-Definisi	30
E. Kerangka Pikir	32

F. Hipotesis	32
BAB III	33
A. Jenis, Variabel Penelitian Dan Deflnisi Operasional	33
B. Populasi dan Sampel Penelitian	34
C. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumentasi Penelitian	34
D. Teknik Analisis Data	35
BAB IV	36
A. Hasil Penelitian	36
B. Pembahasan	39
BAB V	53
A. Simpulan	53
B. Saran	53
DAFTAR PUSTAKA	54

DAFTAR GAMBAR

Nomor	Halaman
2.1 Perlengkapan sekoci	14
4.1 MV.SEA WIND	36
4.2 Muster Station	47
4.3 Muster list	49

DAFTAR TABEL

Nomor	Halaman
4.1 Prosedur Menurunkan Sekoci Jatuh	44
4.2 Hal-hal yang harus di perhatikan saat penurunan sekoci	45

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Latihan untuk penggunaan sekoci penolong dalam situasi penyelamatan di laut merupakan pengetahuan praktis yang diperlukan oleh pelaut. Hal ini melibatkan pemahaman mengenai cara menyelamatkan diri sendiri atau orang lain dalam keadaan darurat di laut, seperti dalam kasus tabrakan, kebakaran, kapal kandas, dan situasi serupa. Selama proses penyelamatan ini, baik penolong maupun orang yang perlu diselamatkan harus memiliki pemahaman yang kuat tentang cara-cara dan teknik yang benar dalam mengoperasikan sekoci penolong yang tersedia di kapal. Selain itu, dalam pelaksanaan penyelamatan, baik penolong maupun yang perlu diselamatkan harus menguasai cara penggunaan alat-alat bantu yang ada di kapal. Persiapan sebelum naik ke sekoci, tindakan yang perlu diambil saat naik ke sekoci, dan penggunaan peralatan yang ada di dalam sekoci penolong juga harus dikuasai dengan baik.

Ada banyak gangguan alam saat kapal sedang berlayar, dikarenakan faktor dari alam, namun tidak menutup kemungkinan bisa dari kapal itu sendiri (kerusakan mesin). Karena akan menghambat kemampuan kapal untuk tiba tepat waktu, setiap gangguan yang terjadi pada saat kapal sedang berlayar merupakan keadaan darurat. Suatu keadaan yang tidak terduga yang mengancam nyawa manusia, harta benda, atau lingkungan sekitar kapal itulah yang dimaksud dengan keadaan darurat.

Kapal sebagai alat transportasi terapung yang banyak bergerak dengan tenaga penggerak dengan kecepatan yang berbeda melintasi wilayah pelayaran yang berbeda dalam waktu yang ditentukan akan menghadapi berbagai masalah yang dapat ditimbulkan oleh berbagai faktor seperti cuaca, kondisi arus pelayaran, kondisi manusia, kapal, dan

lain-lain yang berada di luar kemampuan manusia dan pada akhirnya mengakibatkan gangguan pelayaran dari kapal. Keadaan darurat dapat Terjadi akibat:

1. Risiko benturan di perairan.
2. Ancaman api atau ledakan.
3. Risiko kapal terdampar.
4. Potensi kebocoran dan tenggelam.
5. Bahaya individu jatuh ke laut.
6. Potensi polusi di lingkungan laut.

Dalam rangka memahami pentingnya peralatan keselamatan di atas kapal, semua perwira dan kru kapal diwajibkan memiliki pengetahuan yang mencakup cara menyelamatkan diri sendiri dan orang lain dalam situasi darurat di laut. Dalam proses penyelamatan, baik pihak yang memberikan pertolongan maupun yang menerima pertolongan harus memiliki pemahaman yang kuat mengenai penggunaan berbagai peralatan keselamatan yang tersedia di kapal, terutama dalam penggunaan sekoci. Tujuan dari semua tindakan ini adalah untuk memastikan bahwa semua awak kapal dapat menyelamatkan penumpang dengan cepat dan efektif saat terjadi situasi darurat di laut. Untuk mencapai keberhasilan maksimal dalam proses penyelamatan di laut, diperlukan kesiapsiagaan baik dari individu-individu maupun awak kapal yang berada dalam situasi berbahaya, serta kelengkapan dan peralatan keselamatan di atas kapal.

Pada waktu meninggalkan kapal, tiap-tiap individu yang terlibat di dalamnya harus memiliki pengetahuan dan keterampilan tentang penyelamatan diri di laut. Hal tersebut juga ditekankan dalam UU nomor 17 tahun 2008 bahwa setiap orang dilarang memperkerjakan seseorang di kapal dalam jabatan apapun tanpa disijil dan tanpa memiliki kompetensi dan keterampilan serta dokumen pelaut yang di persyaratkan. Setiap individu yang terlibat dalam penyelamat diri di laut harus memiliki kesadaran yang tinggi bahwa keselamatan jiwasingkat

tergantung dari orang lain dan keselamatan jiwa orang lain sangat tergantung pada dirinya.

Salah satu faktor penunjang keselamatan dalam suatu pelayaran adalah alat - alat keselamatan di kapal, termasuk alat keselamatan sekoci yang digunakan oleh *crew* kapal pada saat menghadapi suatu keadaan darurat. Keterampilan dan pengetahuan terhadap alat keselamatan sekoci harus dimiliki oleh anak buah kapal. Dalam kenyataan masih ada anak buah kapal di MV.SEA WIND masih ada beberapa yang belum memiliki keterampilan yang memadai mengenai alat keselamatan sekoci tersebut.

Awak kapal diharuskan mengerti atau benar-benar mengerti cara menggunakan berbagai alat bantu/keselamatan di atas kapal, persiapan dan tindakan yang harus dilakukan sebelum dan sesudah terjun ke air (meninggalkan kapal), apa saja peran yang harus dilakukan dilakukan sesuai dengan yang tertera pada (*Muster List*), dan tindakan saat menaiki sekoci atau rakit penolong agar berhasil melakukan penurunan sekoci dengan tepat waktu.

Badan Maritim Internasional (IMO), badan maritim global, menerbitkan SOLAS (*Safety of Life at Sea*) untuk mendapatkan hasil terbaik saat menurunkan/menaikkan sekoci dan memastikan keselamatan saat berlayar. Semua tindakan ini dimaksudkan untuk memungkinkan awak kapal yang berada dalam bahaya untuk secara cepat dan tepat merugikan diri mereka sendiri dan orang lain.

Sekoci harus diturunkan ke permukaan air dalam waktu tujuh menit sesuai aturan SOLAS dari tahun 1974, yang diperbarui pada tahun 1997. Namun, sebagai aturan umum masih ada awak kapal yang tidak dapat melakukan kewajibannya sebagaimana mestinya. karena ketidaksesuaian persiapan dan kemampuan untuk menurunkan sekoci. Seperti yang dialami penulis selama praktek laut di MV.SEA WIND dalam melakukan persiapan penurunan sekoci pada 04 Februari 2022 pukul 14.00 - 14.30 LT ketika kapal berada di Safaniya anchorage 28°36.03 N

Longitude 049° 36.52 E, selama ini cara menurunkan sekoci tidak tepat waktu. Kejadian ini menunjukkan bahwa telah terjadi keterlambatan penurunan sekoci di kapal akibat ketidaksuaian keterampilan tentang penurunan sekoci sekoci karena jarang dilakukan latihan sekoci yang seharusnya turun ke permukaan air dalam waktu tujuh menit malah memakan waktu antara sepuluh dan lima belas menit.

Sesuai hal tersebut diatas, maka penulis tertarik untuk mengangkat penelitian dengan judul :

“ANALISIS IMPLEMENTASI LATIHAN SEKOCI DI MV.SEA WIND”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana keterampilan anak buah kapal mengenai pengoperasian penurunan sekoci agar tidak terlambat sesuai dengan SOLAS?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui bagaimana keterampilan anak buah kapal tentang cara penurunan sekoci diatas kapal

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian yang dilakukan adalah sebagai berikut :

1. Manfaat teoritis Sebagai bahan pertimbangan penting bagi pihak perusahaan pelayaran dalam hal pengoperasian sekoci di atas kapal.
2. Manfaat praktis Agar tidak terjadi keterlambatan penurunan sekoci pada saat terjadi keadaan darurat di MV.SEA WIND

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Sekoci untuk penyelamatan jiwa dilaut

1. Pengertian Sekoci Penolong

Dalam Buku Badan Diklat Perhubungan (2000:20) (*Survival Craft and Rescues Boat*), mengemukakan bahwa : Sekoci penolong adalah alat penolong yang digunakan untuk evakuasi seluruh awak kapal Bergantung pada ukurannya, sekoci memiliki kapasitas hingga 150 orang dan digunakan untuk menangkap seluruh awak kapal (serta penumpang) karena dibuat lebih kokoh daripada sekoci lainnya. SOLAS 1974 Bab III aturan 41 pasal 2.2.1

Walaupun sekoci memiliki struktur yang lebih kokoh, namun disebabkan oleh desainnya, sekoci hanya dapat digunakan dengan keselamatan di perairan yang tidak berombak. Sesuai dengan Bab III SOLAS 1974, ada beberapa jenis sekoci penolong yang diizinkan, yaitu:

a. Sekoci terbuka (*Open life Boat*).

Sekoci ini memiliki struktur terbuka tanpa penutup atau atap. Sebagian besar operasinya bergantung pada dayung yang digerakkan secara manual. Terkadang, untuk mengoperasikan sekoci ini, digunakan mesin diesel atau bensin. Namun, karena peraturan keselamatan yang ketat, saat ini jarang sekali ditemui sekoci terbuka di kapal-kapal. Jenis sekoci ini biasanya dapat ditemui di kapal-kapal tua. Sekoci terbuka memiliki persyaratan sebagai berikut:

- 1) Panjang minimum dari sekoci penolong harus setidaknya mencapai 24 kaki atau 7.3 meter.
- 2) Sekoci penolong harus menunjukkan stabilitas yang memadai saat berada di laut terbuka dengan muatan penuh dan lambung yang cukup tinggi di atas permukaan air.

- 3) Sekoci penolong harus memiliki sistem daya apung yang terpasang secara permanen, dan tangki-tangkinya tidak boleh rentan terhadap pengaruh karat atau minyak.
 - 4) Memiliki kemampuan mengangkut berat maksimal 20 long ton atau 20.320 kg.
 - 5) Bangku yang melintang dan yang berada di tepian harus terpasang dengan ketinggian sesedikit mungkin.
 - 6) *Block coefficient* lebih dari 0,64 mm.
 - 7) Dilengkapi baling - baling dan *mechanically propeller*.
- b. Sekoci tertutup sebagian (*Partially Enclosed*).
- Sekoci kapal tertutup sebagian memiliki syarat - syarat sebagai berikut:
- 1) Mempunyai kekuatan mesin yang memadai.
 - 2) Fitur modern dan efektif agar mampu menimba air secara otomatis.
 - 3) Penutup tegar terhubung secara permanen.
 - 4) Pemasangan tenda tertutup yang dapat dilipat bersamaan dengan tutup tegar.
 - 5) Warna sekoci terlihat mencolok dan terang guna menarik perhatian.
 - 6) Ada instalasi radio telegraf untuk mencari bantuan ke kapal dan pelabuhan sekitar.
- c. Sekoci tertutup sebagian secara otomatis (*Self Righting Partially enclosed*)
- Jenis satu ini dikenal dengan *totally enclosed self righting lifeboat* wajib memenuhi syarat berikut:
- 1) Pintu dan penutup harus dipasang tegar dan dapat menutup dari dalam atau luar
 - 2) Mempunyai konstruksi kedap air dan tahan karat.
 - 3) Kekuatan sabuk pengaman prima yakni dapat menahan hingga beban 10 kg.

- 4) Mesin penggerak baling-baling fleksibel bergerak ke banyak posisi. Serta mudah dimatikan dan dinyalakan secara otomatis.
- 5) Jika diturunkan secara bebas tidak mengalami gangguan terhadap kemiringan dan keseimbangan kapal.

d. Sekoci tertutup (*Totally Enclosed*)

Sekoci penolong yang memiliki penutup atasnya dirancang untuk melindungi orang-orang di dalamnya dari hujan, gelombang laut, dan angin kencang. Sekoci ini, bahkan jika terbalik, akan tetap mengapung sendiri. Jenis sekoci ini kemudian dapat dibagi menjadi dua kategori, yaitu sekoci penolong tertutup sepenuhnya dan sekoci penolong tertutup sebagian. Jenis ini sering digunakan di sebagian besar kapal tanker dan kapal kontainer.

Sekoci tertutup memiliki syarat – syarat sebagai berikut:

- 1) Memiliki sarana penutup tegar dan mudah dibentuk.
- 2) Memiliki pintu lengkap dengan penutup, jendela, pagar pengaman, dan sabuk keselamatan. Semua alat-alat harus terpasang dengan stabil dan mudah digunakan.
- 3) Memiliki sistem otomatis untuk mengeluarkan air yang masuk ke dalam mesin.
- 4) Terbuat dari bahan kokoh terhadap segala bentuk benturan dan dapat ditata dengan mudah.

e. Sekoci dengan system udara otomatis (*Self Contained AirSupport System*).

Sekoci yang dilengkapi system supply udara yang baik wajib memastikan syarat – syarat berikut:

- 1) Sistem penataan suplai udara efektif agar saat digunakan udara dapat keluar masuk secara normal.
- 2) Tekanan udara dalam sekoci lebih kecil daripada tekanan udara dari luar dan tidak melebihi 20 m/bar.
- 3) Memiliki Indikator jelas untuk menunjuk tekanan udara maupun oksigen agar dapat dipasok kapan saja.

f. Sekoci dengan pelindung tahan api (*Fire Protected*).

Sekoci ini digunakan saat terjadi tumpahan minyak dan memiliki tingkat keamanan yang tinggi dalam menahan panas dan api. Berkat desain dan bahan yang digunakan pada sekoci ini, ia mampu bertahan terhadap panas dan api selama 8 menit setelah dikapalkan ke dalam air. Sekoci kapal yang lengkap dengan perlindungan kebakaran hendaknya memenuhi syarat berikut :

- 1) Sekoci dan perlengkapannya dibuat berdasarkan standar berlaku.
- 2) Ketika berlayar penumpang terlindungi meskipun sekoci terbakar dari luar. Perlindungan harus bertahan maksimal selama 8 menit.
- 3) Memiliki sistem perlindungan anti api dan otomatis menyemburkan air.
- 4) Memiliki sistem penghisapan air laut dan pemisahan dari cairan yang mudah terbakar.

g. Sekoci terjun bebas (*Freefall lifeboat*)

Sekoci jatuh bebas atau *free fall lifeboats* adalah jenis sekoci yang disimpan dan diluncurkan dari tempat peluncuran sekoci yang cenderung miring ke bawah. Biasanya, sekoci tipe ini ditempatkan di bagian belakang kapal. Meskipun sekoci ini tetap termasuk dalam kategori sekoci penolong tertutup, cara peluncurannya berbeda. Oleh karena itu, sekoci ini dirancang dengan konstruksi yang lebih berat dan kokoh agar dapat menahan dampak saat jatuh langsung ke dalam air ketika dilepaskan dari kapal.

Freefall lifeboat harus memenuhi syarat – syarat sebagai berikut:

- 1) *Fiberglass* diperkuat plastik sebagai bahan Sekoci, memiliki keunggulan ringan, kekuatan tinggi, daya tahan, dan ketahanan korosi air laut.
- 2) Dengan fungsi *self - righting*, sekoci dapat Mengambang keluar dari air itu sendiri.
- 3) Tipe tahan api dengan sistem tirai air, melindungi Sekoci Tipe Terjun Bebas dari kerusakan api.

4) *Gravity Arm type*, jenis platform lepas pantai dan peralatan peluncuran jenis *free fall* tersedia untuk kapal yang berbeda.

Dari segi jenis penggerakannya, sekoci dapat diklasifikasikan menjadi:

- a) Sekoci yang digerakkan menggunakan dayung dan tali.
- b) Sekoci yang beroperasi secara mekanik, dengan tenaga penggerak yang bukan menggunakan motor.
- c) Secara esensial, perahu yang dilengkapi dengan motor yang terpasang di luar tubuh perahu dapat berfungsi sebagai "*Rescue Boat*" jika memenuhi ketentuan yang diatur dalam Bab III SOLAS 1974.

2. Peraturan SOLAS Mengenai Sekoci Kapal

a. Dalam regulasi SOLAS 1960, telah dijelaskan bahwa bahan yang digunakan untuk lifeboat atau sekoci penolong harus mematuhi ketentuan-ketentuan berikut:

- 1) Harus memiliki kekuatan yang memadai untuk dapat dikapalkan ke dalam air dengan aman saat muatan penuh, termasuk penumpang yang sesuai dengan kapasitasnya dan perlengkapan yang dibutuhkan.
- 2) Dilengkapi dengan tangki-tangki udara sebagai cadangan daya apung untuk mencegah sekoci tenggelam, bahkan dalam situasi yang tidak menguntungkan.
- 3) Sekoci memiliki desain yang lebar dengan bagian belakang yang tajam dan kedua ujungnya sebisa mungkin tajam agar dapat bergerak dengan efisien, baik ke depan maupun mundur.
- 4) Harus mampu dilepaskan ke dalam air dengan kecepatan dan kemudahan, bahkan jika kapal berada dalam kondisi miring hingga 15 derajat.
- 5) Dilengkapi dengan perlengkapan yang memungkinkan penumpang yang terjatuh dalam air dapat naik kembali ke atas sekoci.
- 6) Papan tempat duduk yang berada secara horizontal dan bangku di

sisi sekoci harus terpasang dengan tinggi seminimal mungkin dalam sekoci.

- 7) Dilengkapi dengan peralatan navigasi dan perlengkapan lainnya.
- 8) Sekoci memiliki desain yang memastikan stabilitas yang memadai dan tidak mudah terbalik saat berlayar di perairan berombak, terutama saat muatan penuh dengan penumpang yang sesuai dengan kapasitasnya serta perlengkapan yang diperlukan.
- 9) Selain itu, harus memiliki tingkat kekuatan yang memadai, sehingga beban hingga 25% lebih besar dari kapasitas maksimumnya tidak menyebabkan perubahan pada bentuknya.
- 10) Harus memiliki tingkat ketangkasan dan kecepatan yang memungkinkan untuk dengan cepat menghindari kapal yang mengalami kecelakaan.
- 11) Terutama untuk sekoci penolong pada kapal tanker, dilengkapi dengan peralatan pemadam kebakaran portabel yang mampu menghasilkan busa atau bahan lain yang efektif untuk memadamkan kebakaran minyak.

b. Bahan Sekoci

Menurut peraturan SOLAS 1974/1978, ada empat jenis bahan yang digunakan dalam pembuatan sekoci:

1. Sekoci penyelamat yang terbuat dari kayu memiliki keunggulan:
 - a) Lebih ringan, dan ini sangat menguntungkan terutama untuk kapal penumpang, yang biasanya memiliki penempatan sekoci di atas dek, sehingga ini berkontribusi positif pada stabilitas kapal.
 - b) Pemeliharaannya lebih ringan.
2. Sekoci penolong atau penyelamat yang terbuat dari baja .

Hanya diproduksi untuk penggunaan tertentu. Umumnya lapisan kulit seringkali tidak keropos, lebar, dan tinggi, dan terdiri dari bola T lapis baja tunggal yang melengkung. Lapisan kulit disambung di bagian bawah dan atas dengan pin atau las dan terbuat dari pelat baja.

Keunggulan :

- a. Tidak rentan terhadap kerusakan akibat paparan panas dari udara.
- b. Lebih tahan lama dan lebih aman saat dikapalkan ke dalam air, sehingga sangat sesuai untuk kapal-kapal yang berlayar di wilayah tropis atau memiliki penempatan dekat dengan cerobong.

Kelemahan :

- a) Memiliki bobot yang tinggi, sehingga diperlukan tambahan daya apung yang lebih besar.
- b) Rentan terhadap korosi lebih cepat, sehingga perlu sering diperiksa.

3. Sekoci penyelamat yang terbuat dari aluminium yang disebut *lingering aluminium*, yang merupakan campuran dari aluminium, magnesium, dan mangan.

Kelebihan jika dibandingkan dengan sekoci kayu :

- a. Bobot yang lebih rendah.
- b. Tidak rentan terhadap korosi, dan tahan terhadap kerusakan air laut.
- c. Tidak mudah terbakar.

4. Sekoci penyelamat yang terbuat dari serat kaca (*Fiber glass*)

Kelebihannya :

- a. Tidak dipengaruhi oleh kondisi cuaca.
- b. Tahan terhadap kerusakan akibat air laut.
- c. Memiliki sifat elastis.
- d. Bahan tersedia dalam berbagai warna yang dapat dipilih sesuai keinginan, sehingga tidak memerlukan pengecatan tambahan.
- e. Dapat dengan mudah di bersihkan jika kotor.

Kerugiannya terletak pada kesulitan perbaikan jika terjadi kerusakan pada permukaannya.

c. SOLAS juga mengatur alat-alat dan perlengkapan yang wajib pada sekoci yakni:

1. Tali penolong diikat di sekeliling sekoci.
2. Lokasi pengaturan dayung lengkap dan lokasinya. Perahu itu memiliki kemudi yang terhubung dengannya. dua kotak korek api disimpan dalam tabung tahan air bersama dengan lampu minyak 12 jam. Tingkat tiang lainnya, lengkap dengan tali kawat baja tahan karat dan layar kuning atau oranye.
3. Dua kapak diletakkan di bagian depan dan belakang sekoci.

d. Lokasi sekoci di atas kapal juga harus dipertimbangkan. Sesuai dengan SOLAS 1974/1978, penempatan sekoci di atas kapal harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:

1. Harus ditempatkan sedemikian rupa sehingga dapat diluncurkan ke air dalam waktu yang relatif singkat.
2. Harus dapat diturunkan dengan mudah.
3. Penumpang harus dapat memasuki sekoci dengan cepat dan dengan keamanan yang terjamin.
4. Tidak diperbolehkan untuk dipasang di sisi atau bagian belakang kapal karena dapat membahayakan akibat kedekatan dengan propeller.
5. Untuk kapal penumpang, penempatan sekoci-sekoci tersebut boleh satu di atas yang lain atau berjejer, dengan catatan bahwa jika sekoci ditempatkan di atas sekoci lainnya, harus ada peralatan yang baik untuk menopang dan melindungi sekoci di bawahnya.
6. Pada kapal barang kecil yang memiliki area pelayaran terbatas dan hanya membawa satu sekoci penolong, penempatannya dapat dilakukan baik di sisi kiri maupun kanan dengan mudah, biasanya ditempatkan di dermaga di belakang cerobongnya.

3. Perlengkapan Sekoci

Perlengkapan untuk sekoci yang diizinkan harus memenuhi ketentuan

dalam Peraturan 41, Paragraf 8 SOLAS 1974, Bab III:

a. Spesifikasi sekoci penolong yang memiliki motor

- 1) Dengan mesin pembakaran kompresi, harus dapat dinyalakan kapan saja dibutuhkan.
- 2) Kapasitas bahan bakar setidaknya harus cukup untuk 24 jam berjalan pada kecepatan maksimum yang terus menerus.
- 3) Harus memiliki kemampuan bergerak mundur.
- 4) Mesin dan peralatannya harus dilindungi ketika digunakan dalam kondisi cuaca buruk.
- 5) Kemampuan berlayar dengan kecepatan maksimum pada air tenang sekitar 6 knots.

b. *Mechanically Propeller*

- 1) Harus memiliki daya yang memadai untuk segera menjauhi lambung kapal saat sekoci diturunkan dan mampu menghadapi arah angin dalam segala cuaca.
- 2) Dapat dioperasikan oleh orang yang tidak terlatih.
- 3) Dilengkapi dengan peralatan yang memungkinkan perubahan arah (mundur ke depan) oleh awak kapal kapan saja.

c. Penanda pada badan sekoci penolong

- 1) Nama pelabuhan asal.
- 2) Kapasitas sekoci penolong.
- 3) Dimensi fisik sekoci
- 4) Nomor identifikasi sekoci.

d. Sistem penomoran sekoci

- 1) Dimulai dari bagian depan dan berlanjut ke bagian belakang.
- 2) Nomor ganjil ditempatkan di lambung sebelah kanan, sedangkan nomor genap ditempatkan di lambung sebelah kiri.
- 3) Nomor ini ditulis di kedua sisi bagian depan sekoci.

e. Persyaratan penyimpanan sekoci

- 1) Jaraknya harus jauh dari bagian depan dan bagian belakang kapal.
- 2) Harus dapat diturunkan dalam waktu tujuh menit.

- 14) Jangkar laut.
- 15) Dua tali pelampung (*tonnage painter*) yang diikat dengan kuat di bagian depan dan belakang, dihubungkan dengan cakil.
- 16) Persediaan makanan yang disimpan dalam kemasan kedap air.
- 17) Air tawar sebanyak 3 liter per orang.
- 18) Empat alat isyarat parasut (*parachute flare*).
- 19) Enam alat isyarat tangan merah (*red hand flare*).
- 20) Dua alat isyarat oranye (*smoke signal*) untuk digunakan pada siang hari.
- 21) Obat-obatan yang disimpan dalam kemasan kedap air.
- 22) Senter yang dapat digunakan untuk mengirim sinyal Morse, lengkap dengan baterai dan bola lampu.
- 23) Cermin isyarat untuk digunakan pada siang hari.
- 24) Pisau lipat (*jack knife*) beserta pembuka kaleng yang selalu terikat pada tubuh sekoci dengan rantai.
- 25) Dua tali pelampung yang mengambang.
- 26) Pompa tangan.
- 27) Satu set alat pancing.
- 28) Penutup pelindung berwarna oranye.
- 29) Khusus untuk sekoci motor, harus ada alat pemadam api untuk kebakaran jenis minyak.
- 30) Radio jinjing atau radio darurat portabel pada salah satu dari sekoci

4. *Rescue Boat*

Menurut buku Badan Diklat Perhubungan (2000: 59) (*Survival Craft And Rescue Boat*) “*Rescue boat* adalah sekoci yang dirancang untuk memberikan pertolongan pada orang-orang dalam keadaan bahaya dan menarik pesawat-pesawat penyelamat”. Sebenarnya *rescue boat* adalah sekoci yang dirancang khusus untuk dapat berfungsi menolong orang dan menarik rakit.

a. Persyaratan khusus *Rescue Boat*

- 1) Panjangnya tidak kurang dari 3.8 m dan lebih dari 8.5 m.

- 2) Mampu mengangkut 5 orang duduk dan satu orang terlentang.
- 3) Bila tidak memiliki "sheer" yang memadai harus dilengkapi dengan penutup bagian haluan sepanjang 15% x panjang haluan sekoci.
- 4) Harus memiliki kecepatan sedikitnya 6 knot dan dapat bertahan sedikitnya 4 jam.
- 5) Harus mampu berolah gerak untuk mengangkat orang yang jatuh ke laut, menarik rakit penolong dan dapat menarik rakit yang terbesar yang dimiliki oleh kapal tersebut dengan kecepatan sedikitnya 2 knot.

b. Perlengkapan Rescue Boat

- 1) Dayung dan pedal.
- 2) Sebuah gayung yang dapat terapung.
- 3) Satu pedoman magnet dengan rumah pedomannya.
- 4) Satu jangkar apung.
- 5) Satu tali tambat.
- 6) Satu tali keselamatan.
- 7) Satu senter kedap air.
- 8) Satu peluit atau isyarat bunyi yang lainnya.
- 9) Perlengkapan P3K satu set.
- 10) Lampu sorot yang mampu menerangi sampai jarak 180 meter selama 6 jam secara terus menerus.

Untuk *rescue boat* yang dikembangkan sebagai tambahan perlengkapan adalah

- 1) Pisau yang dapat terapung satu buah.
- 2) Dua buah busa penghisap air (spon).
- 3) sebuah pompa manual.
- 4) Sebuah peralatan untuk memperbaiki rakit.
- 5) Sebuah ganco sekoci.

5. Menentukan kapasitas (*cubic capacity*) sekoci

Semua sekoci harus dibangun dengan benar, dasar dalam desain dan ukuran, dan diisi dengan cukup banyak orang di lambung

kapal untuk menampung semua peralatan. Ini memberi mereka stabilitas yang cukup di perairan berombak. Rumus berikut, berdasarkan Aturan Simpson, dapat digunakan untuk menghitung kapasitas sekoci: $L^2 / 12 (4A + 2B + 4C) = \text{kapasitas}$ L2 adalah panjang sekoci, diukur dalam meter, dari bagian dalam kulit kapal titik tertinggi pada wajah ke titik tertinggi di bagian belakang. A = luas penampang belakang adalah 1/4. B adalah luas penampang tengah kapal. C = luas penampang depan pada 1/1 L2.

6. latihan-latihan bahaya dan keadaan darurat

a. Pelaksanaan latihan sekoci di kapal

- 1) Di kapal penumpang latihan-latihan sekoci dan kebakaran harus dilaksanakan 1 kali seminggu jika mungkin. latihan-latihan tersebut di atas juga harus dilakukan bila meninggalkan suatu pelabuhan terakhir untuk pelayaran internasional jarak jauh.
- 2) Di kapal barang latihan sekoci dan latihan kebakaran harus dilakukan 1 kali sebulan. latihan-latihan tersebut di atas harus juga dilakukan dalam waktu 24 jam setelah meninggalkan pelabuhan, di mana crew kapal telah diganti lebih dari 25%.
- 3) latihan-latihan tersebut di atas harus dicatat didalam log book kapal dan bila dalam waktu 1 minggu (kapal penumpang) atau 1 bulan (kapal barang) tidak diadakan latihan-latihan, maka harus dicatat dalam log book dengan alasan-alasannya.

Pelatihan untuk mengatasi situasi darurat dan untuk meningkatkan kesejahteraan harus diselenggarakan sesuai dengan kebutuhan perusahaan. Ini terutama mencakup aktivasi tim tanggap darurat di kantor pusat dan berkoordinasi dengan kapal dalam penanganan situasi darurat. Semua pelatihan ini harus didokumentasikan dalam logbook dan dilaporkan ke kantor pusat. Tujuan dari pelatihan ini adalah:

- 1) Meningkatkan kesadaran awak kapal terhadap potensi bahaya yang mungkin terjadi di kapal.

2) Meningkatkan standar respon cepat awak kapal terhadap situasi darurat yang telah diidentifikasi.

3) Memfasilitasi koordinasi dengan tim darurat di kantor pusat serta meningkatkan kecepatan dalam menjalankan sistem tersebut.

b. Prosedur Keadaan Darurat

Prosedur dalam menghadapi situasi darurat adalah panduan kerja untuk mengatasi situasi darurat dengan tujuan untuk mencegah atau mengurangi kerugian lebih lanjut atau bertambah parah. Terdapat beberapa jenis prosedur keadaan darurat:

Jenis-jenis prosedur keadaan darurat:

1) Prosedur *Intern* (Lokal)

Ini adalah panduan pelaksanaan yang ditetapkan untuk setiap sektor atau departemen, dengan asumsi bahwa setiap situasi darurat masih dapat ditangani oleh instansi terkait tanpa melibatkan kapal atau perusahaan pelabuhan lainnya..

2) Prosedur Umum (Utama)

Membahayakan kapal lain, tempat berlabuh terminal, atau menciptakan keadaan darurat yang parah adalah bertentangan dengan kebijakan perusahaan. Banyak staf atau kapal yang diarahkan dari otoritas pelabuhan setempat terlibat dalam penanganan.

c. Jenis - jenis keadaan darurat

Dalam keadaan darurat di kapal, pencemaran dapat merugikan nakhoda dan awak kapal, serta pemilik kapal dan lingkungan laut. Bahkan dapat mengganggu ekosistem dasar laut. Oleh karena itu, penting untuk mengetahui sebanyak mungkin tentang keadaan darurat dan dapat mengenali tanda-tanda peringatan sehingga situasi dapat diselesaikan oleh nakhoda dan awak kapal serta pihak terkait. Keadaan darurat termasuk dalam kategori berikut:

1) Tubrukan

Kerusakan kapal, korban manusia, tumpahan minyak ke laut tanker, polusi, dan kebakaran semua dapat terjadi dalam keadaan darurat ketika sebuah kapal bertabrakan dengan kapal lain, kapal dok, atau benda lain. dan menangani keadaan darurat.

2)Kebakaran /ledakan

Di kapal, kebakaran dapat terjadi di berbagai lokasi yang mudah terbakar, termasuk ruang mesin, area pengangkutan, sistem kelistrikan,dan fasilitas yang digunakan oleh kapten dan awak kapal. Meskipun kebakaran dan ledakan dapat menyebabkan skenario krisis di mana orang harus bertindak cepat untuk bertahan hidup, krisis yang diakibatkan oleh kebakaran dan ledakan jelas sangat berbeda dengan krisis yang disebabkan oleh tabrakan. Karena panas, ruang bangunan yang terbatas, dan kadang-kadang ketidakmampuan pejabat untuk campur tangan atau karena teknologi yang digunakan tidak tepat atau kapasitasnya berubah.

Setiap orang di kapal wajib memberi tahu penjaga yang sedang bertugas di anjungan jika melihat api. Kapten harus memilih apakah akan menggunakan satu bel pendek dan satu lonceng panjang untuk sinyal api atau seruling kode. Petugas puncak yang bertugas akan mengawasi seberapa baik api dipadamkan. Jika diperlukan alat pemadam api permanen untuk memadamkan api karena tidak dapat dipadamkan dengan alat pemadam *portable*.

3)Kandas

Tanda belok, tanda baling-baling terasa berat, asap cerobong yang tiba-tiba menghitam, badan kapal bergetar, dan perubahan kecepatan yang tiba-tiba adalah tanda-tanda kapal kandas. Kapal tidak bergerak saat kandas; posisinya sangat ditentukan oleh permukaan sungai atau dasar laut, dan keadaan di dalam kapal tentunya juga ditentukan oleh kondisi kapal. Pada

kapal yang kandas, terdapat resiko kapal bocor dan menyebabkan pencemaran atau tenggelam jika air masuk ke dalamnya. Kapal tidak dapat diatasi, tetapi jika bahan bakar atau oli dikondisikan dengan jaringan listrik yang rusak yang menyebabkan nyala api dan tidak terdeteksi, kebakaran dapat terjadi secara alami. Keadaan yang tidak terduga atau jatuh saat kapal berubah posisi dapat mengakibatkan cedera manusia saat kapal kandas. Bergantung pada posisi permukaan dasar laut atau sungai atau cara mengatasinya, kapal kandas bisa permanen atau sementara, membuat situasi seperti ini lebih sulit bagi lingkungan kapal.

4) Kebocoran / Tenggelam

Kebocoran pada kapal dapat disebabkan karena kapal kandas, namun dapat juga disebabkan oleh benturan, kebakaran, atau rusaknya kulit pelat kapal akibat korosi. Jika keadaan darurat tidak segera diselesaikan, akan menjadi lebih rumit jika proses pengambilan keputusan dan pelaksanaannya tidak didukung sepenuhnya oleh seluruh awak kapal karena upaya untuk menghadapi situasi tersebut tidak didasarkan pada prinsip-prinsip keselamatan. dan kerja tim.

5) Orang Jatuh Ke laut (*Man Over Board*)

Kecelakaan yang melibatkan orang jatuh ke air memerlukan tindakan segera untuk menyelamatkan mereka. Memberi bantuan memang sulit karena sebagian besar bergantung pada cuaca saat itu, kapasitas orang yang menawarkan bantuan, dan fasilitas yang tersedia. Ada kemungkinan individu jatuh ke air saat kapal berada di laut; jika hal ini terjadi, prosedur berikut harus dilakukan oleh awak kapal:

- a) Berteriak "orang jatuh kelaut"
- b) Melempar pelampung penolong (*lifebouy*)
- c) Melapor ke mualim jaga

Selain itu, kapal harus mengibarkan bendera sinyal

internasional huruf "O" ketika seseorang telah jatuh ke laut, dan petugas jaga dapat mengarahkan kapal untuk berbalik sesuai dengan ketentuan "*Williamson Turn*" untuk memberikan bantuan.

6) Pencemaran

Tempat pembuangan sampah, tumpahan minyak saat bunkering, knalpot kapal tanker, dan emisi ruang mesin yang melebihi 15 ppm di sebuah taman semuanya dapat berkontribusi pada pencemaran laut. Upaya pengurangan pencemaran sudah tepat dilakukan karena menyangkut kehati-hatian, pengabaian terhadap pekerjaan manusia, dan potensi risiko yang harus dihadapi oleh pihak lain yang melanggar aturan pencegahan pencemaran.

B. Alat-Alat dan Cara Peluncuran Sekoci Penolong

1. Peralatan Dewi-Dewi (*Gravity*)

a. *Harbour safety pin* (pen pengaman)

Pen pengaman berguna untuk menahan roda lengan dewi-dewi.

b. *Gripes* (tali lasing) 2 buah

Tali pengikat membentang di bagian luar sekoci, memiliki pengait selip (*snap hook*) di salah satu ujungnya, dan dihubungkan ke pemacu keselamatan yang diikat ke rangka geser untuk mengikat sekoci saat sedang duduk di davits.

c. *Tricing pendant* (tali penahan) 2 buah

Saat sekoci diturunkan ke geladak embarkasi, tali jangkar membantu mencegahnya bergoyang menjauh dari lambung kapal. Setelah garis tekel/*frapping bowsing-in* dipasang, tali penahan dipotong. Kait selip menghubungkan blok jatuh dan liontin *tricing*.

d. *Bowsing-in tackle/frapping line* 2 buah

Untuk mengamankan sekoci ke lambung dek embarkasi, tekel membungkuk sangat membantu. Sebuah *ganco*, yang ujung lainnya dihubungkan ke perahu, digunakan untuk mengamankan salah satu

ujung bowsing-in tackle ke balok jatuh. lepaskan ganco dan tempatkan talinya sebelum melemparkannya ke perahu setelah melepaskan tekel membungkuk.

e. *Skates* 2 buah

Saat dipasang ke lambung sekoci di haluan dan buritan, yang bersentuhan dengan lambung, skate berfungsi sebagai dapra yang efektif. Sekrup digunakan untuk mengikat ke Hull. Begitu sekoci berada di dalam air, sepatu luncur ini terbuka.

f. *Boat fall* (tali lopor) 1 pasang

Tali lopor berguna sebagai alat penghantar, pada saat sekoci diturunkan/dinaikkan ke kapal.

Terpasang pada *tromol winch* melewati *sheave* dan *moving block/fall block*. Terbuat dari tali kawat/wire, dan tali manila untuk luffing davit/radial davit.

g. *lifeboat winch*

lifeboat winch berguna sebagai alat untuk mengarea/ menghibob sekoci. *Winchman* adalah orang yang bertugas melayani *winch* di kapal.

Persyaratan untuk windlass (mesin pengangkat sekoci):

- 1) Harus memiliki kapasitas untuk menurunkan sekoci dalam keadaan penuh muatan dan dapat dioperasikan oleh satu orang.
- 2) Kecepatan penurunan harus dapat dikendalikan secara otomatis.
- 3) Motor harus berada dalam keadaan bebas dari gigi atau koping saat sekoci diturunkan.
- 4) Saat menghibur sekoci, kawat harus di gulung dengan rapi dan tidak boleh saling bersilangan yang dapat merusaknya.
- 5) Pegangan pengereman harus selalu siap digunakan pada setiap saat.
- 6) Disarankan untuk melakukan perawatan secara teratur sehingga windlass dan perlengkapannya selalu dalam kondisi siap digunakan setiap saat.

h. *life line* (tali penolong) 4 buah

Tali penolong berguna sebagai tali tempat berpegang pada saat sekoci diturunkan/dinaikkan ke kapal, terutama pada keadaan cuaca buruk.

Terpasang pada span davit, terbuat dari tali manila. Panjangnya yaitu harus sampai ke permukaan air pada saat kapal kosong dan miring 15° ke kiri atau ke kanan.

i. *Painter* (tali tangkap/tali panglin) 1 buah

Painter berguna sebagai tali tambat sekoci di kapal agar sekoci tidak hanyut pada waktu *boat fall* dilepas. Untuk melepaskan painter ini cukup dengan mencabut toggle atau *slip hook* disekoci.

j. *Side ladder* (tangga lambung) 1 buah untuk tiap sekoci

Side ladder digunakan untuk menuruni atau naik ke sekoci atau kapal, terutama dalam situasi darurat. *Winchman* adalah individu terakhir yang turun melalui tangga tersebut.

Spesifikasi tangga adalah sebagai berikut:

- 1) Diameter tali tangga adalah 18 mm
- 2) Jarak antara anak tangga adalah 45 cm
- 3) Lebar anak tangga adalah 10 cm
- 4) Lebar tangga tidak boleh kurang dari 35 cm
- 5) Panjang tangga harus cukup sehingga dapat mencapai permukaan air dalam keadaan kapal kosong dan miring hingga 15° ke kiri atau kanan

2. Alat Penurunan Sekoci

a. Pelatihan Menurunkan Sekoci Penyelamat:

- a) Lepaskan tali pengikat dan aksesoris penahan.
- b) Buka penutup sekoci dan dua anggota awak sekoci naik ke dalam sekoci untuk memasang sumbat dan melepaskan tali monyet.
- c) Dorong sekoci ke bawah sampai tali dorong kencang dan sekoci terangkat dari posisi berlabuhnya, jika lengan dewi-dewi diputar

atau didorong ke luar.

- d) Atur posisi dewi-dewi agar sekoci menggantung di luar lambung kapal.
- e) Dorong sekoci ke daerah dengan permukaan yang rata tanpa guncangan, sehingga bagian belakang sekoci bersentuhan dengan permukaan dan sekoci terlepas dari lambung kapal.

2) Cara menyiapkan sekoci penolong

- a) Siapkan sekoci dengan menggunakan dewi-dewi gravitasi (*Gravity davit*)
 - (1) Periksa dan lepaskan penahan keselamatan sekoci.
 - (2) Lepaskan pegangan pengaman sekoci (periksa pemacu).
 - (3) Periksa tali penahan (*tricing pendants*).
 - (4) Dengan mengangkat pegangan rem, lengan dewi-dewi segera ditarik ke luar sejauh mungkin, dan blok penahan sekoci dilepaskan dari ujung dewi-dewi. Selanjutnya, sekoci bebas di area embarkasi dek.
 - (5) Pasang perangkat tarik dan kencangkan sekoci ke lambung kapal.
 - (6) Lepaskan *tricing pendants* (dengan melepaskan kait pelican).
 - (7) Penumpang dan awak kapal segera naik atau masuk ke dalam sekoci (dahulukan anak-anak dan perempuan) dan duduk di tempat yang lebih rendah dengan tenang.
 - (8) Lepaskan dari blok tarik, lepaskan dari blok tali penahan, dan lemparkan ke kapal.
 - (9) Turunkan sekoci hingga ke permukaan air, perhatikan gelombang.
 - (10) Lepaskan kait pengikat tali penahan, dahulukan yang di buritan atau secara bersamaan, dan segera pasang kemudi dan tangkainya.
 - (11) Lepaskan atau cabut penutup tali penahan, kemudian tarik tali penahan untuk memberikan laju pada sekoci. Seorang awak

kapal di bagian depan segera mendorong tangga atau lambung kapal agar sekoci terlepas dari lambung.

(12) Kendalikan sekoci untuk menjauh dari kapal dan menghindari pengisapan jika kapal tenggelam, sambil memperhatikan arus, serta pasang jangkar apung (*sea anchor*), kemudian tunggu bantuan atau pertolongan.

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

(1) Lepaskan tali pengikat dan bebaskan perahu dari penahan (*chocks*).

(2) Putar pegangan penggerak untuk mendorong perahu ke luar dari lambung kapal.

(3) Turunkan perahu hingga mencapai sisi geladak penyeberangan.

(4) Pasang alat penarik untuk mendekatkan perahu ke lambung kapal.

(5) Penumpang dan kru kapal segera naik ke dalam perahu.

(6) Area alat penarik dan lepaskan dari blok tali pelampung.

(7) Turunkan perahu hingga mencapai permukaan air, sambil memperhatikan gelombang.

(8) Lepaskan tali penahan, pasang kemudi, dan dayung.

(9) Lepaskan/cabut penahan (tali penjepit kemudian tarik penjepit untuk memberikan dorongan pada perahu. Orang yang menggerakkan perahu di depan segera mendorong jangkar kapal atau lambung kapal agar perahu bebas dari lambung kapal.

(10) Dayung perahu menjauh dari kapal untuk menghindari pengisapan jika kapal tenggelam, sambil memperhatikan arus, dan pasang jangkar apung. Selanjutnya, tunggu bantuan penyelamatan.

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

- (1) Lepaskan tali pengikat/gagang dan bebaskan perahu dari penopangnya.
 - (2) Tarik bagian belakang dan zona depan buritan perahu segera ke luar.
 - (3) Tarik bagian belakang dan zona depan, bagian depan perahu akan keluar.
 - (4) Tarik zona belakang dan zona depan hingga perahu berada di tengah kedua dawa-dewi, kemudian pasang kemudi.
 - (5) Turunkan perahu hingga mencapai sisi geladak penyeberangan, dengan mengendorkan tali pelampung yang diikatkan pada bitts.
 - (6) Tarik zona depan dan zona belakang, perahu akan mendekat ke lambung kapal, kemudian pasang alat penarik dan ikat dengan kuat untuk memudahkan naik ke perahu.
 - (7) Penumpang dan awak kapal segera naik ke perahu.
 - (8) Lepaskan alat penarik, tarik zona belakang dan zona depan hingga perahu berada di tengah kedua dawa-dewi.
 - (9) Turunkan perahu hingga mencapai permukaan air dengan mengendorkan tali pelampung secara bersamaan.
 - (10) Lepaskan blok tali pelampung. Mulai dari bagian buritan atau secara bersamaan.
 - (11) Lepaskan/cabut penahan tali di bagian muka belakang, dorong bagian depan perahu ke luar, dan segera dayung perahu menjauh dari kapal, turunkan jangkar apung, sambil menunggu bantuan/penyelamatan.
- d) Menyiapkan sekoci dengan dawa-dewi tunggal (*single arm davit*).
- (1) Lepaskan tali pengikat/gagang, lepaskan tali pelampung untuk melepaskan perahu dari penopangnya.
 - (2) Putar kedua sisi perahu keluar hingga perahu lepas dari lambung kapal, lalu turunkan perahu hingga mencapai permukaan air.

(3)Bebaskan tali pelampung, pasang tali pelampung, dan pasang tangga kecil.

(4)Lepaskan/cabut penahan tali depan, dorong bagian depan perahu keluar, dan segera dayung menjauh dari kapal, turunkan jangkar apung, dan selanjutnya menunggu bantuan/penyelamatan..

3)Hal-hal yang perlu diperhatikan pada waktu penurunan sekoci

a)Orang yang berada di bagian depan dan belakang perahu harus berhati-hati karena perahu mungkin tiba-tiba meluncur, yang dapat mengancam keselamatan.

b)Saat perahu meluncur, semua penumpang di dalamnya harus menggenggam pada tali penjepit (life line) dan tidak berpindah-pindah. Ketika sebagian lambung perahu telah menyentuh air, gelombang yang menghantam bisa berbahaya bagi penumpang. Oleh karena itu, harus tetap waspada.

c)Pastikan tali pengikat perahu yang berbintik harus terlepas dari peralatan kapal lainnya, diikat dengan baik, dan dipasang sejauh mungkin ke depan.

d)Jangan lupa menutup penutup mesin perahu.

e)Periksa apakah semua perlengkapan perahu telah terikat dengan baik atau belum.

f) Ketika perahu sedang meluncur, ada kemungkinan benturan antara perahu dan kapal, yang dapat merusak perahu. Untuk itu, siapkan perlengkapan cadangan.

g)Siapkan tangga kecil dan tali yang terpasang kuat di lambung kapal.

h)Jika perahu penyelamat bermotor, pastikan untuk menguji mesin

atau alat penggeraknya dengan maju dan mundur

- i) Saat menurunkan perahu, usahakan agar perahu tidak terlalu bergoyang. Untuk itu, perlu dipasang tali atau kawat penahan.
- j) Siapkan perangkat pelampung perahu.

3. Ketentuan lain

- a. Sekoci penyelamat untuk kapal penumpang harus memiliki kemampuan untuk diangkat dan diturunkan berkali-kali dengan kapasitas penuh.
- b. Sekoci penyelamat untuk kapal kargo harus dapat diturunkan dalam waktu kurang dari 7 menit dan harus dapat digunakan berkali-kali.
- c. Setiap sekoci harus dilengkapi dengan tangga penyeberangan.
- d. Sekoci harus dirancang sedemikian rupa sehingga orang yang sakit atau tak berdaya dapat naik ke dalamnya dengan aman.
- e. Lantai dan permukaan di dalam sekoci harus dibuat agar tidak licin.

C. Dasar Keselamatan Jiwa di Laut

Sebagai aturan umum, kapal tempat para pelaut dipekerjakan adalah alat atau lokasi yang paling aman untuk berlindung selama pelayaran. Tidak peduli seberapa serius keadaan daruratnya, pelaut harus puas untuk tetap berada di atas kapal. Namun, kapal tersebut hanya dapat disimpan sampai titik tertentu sebelum tidak dapat lagi digunakan sebagai tempat berteduh atau tempat tinggal. Satu-satunya cara untuk menyelamatkan nyawa di laut dan memastikan kelangsungan hidup mereka dalam keadaan darurat adalah dengan meninggalkan kapal (*abandon ship*).

Setiap orang yang berpartisipasi dalam proses pemberangkatan kapal harus memiliki pengetahuan dan pemahaman yang mendalam tentang pengawasan kelautan. Setiap orang yang terlibat dengan

penyelamatan ini mengutamakan kesadaran yang tinggi bahwa keamanan jiwanya sendiri sangat bergantung pada orang lain. Misalnya, jika penyelamat diharuskan melompat ke air dan kemudian menaiki tangga di sekoci atau rakit penyelamat. Pertama; Individu dapat berhasil menyelam ke laut. Kedua; Dia harus bisa mencapai sekoci atau rakit penyelamat dan menaikinya. Dia harus dibantu masuk ke sekoci oleh orang lain. Kemungkinan dia tidak akan bisa bertahan hidup di laut jika tidak naik sekoci. Kemungkinan lain yang lebih fatal adalah dengan asumsi dia salah dalam menyelesaikan proses menaiki tangga rakit, hal itu bisa membuat rakit menjadi keren. Sehingga dapat membahayakan nyawa orang lain yang berada di atas rakit.

D. Istilah-Istilah Dan Definisi-Definisi

1. Keterampilan :

- a. Menurut Widiastuti (2010:49) Keterampilan (*skill*) adalah kemampuan untuk mengoperasikan pekerjaan secara mudah dan cermat.
- b. Menurut Baskoro (2006:13). Keterampilan adalah Kecakapan yang dimiliki seseorang untuk menyelesaikan tugas
- c. Menurut Ahmad (2004:15). Keterampilan merupakan kesanggupan, kemampuan teknis atau kecakapan khusus dalam suatu bidang.
- d. Menurut Tim Penyusun Kamus Besar Bahasa Indonesia (2016:17). Keterampilan adalah kecekatan, kecakapan atau kemampuan untuk melakukan sesuatu dengan baik dan cermat.

2. Keadaan Darurat

- a. Menurut Purwantomo (2004:12), *Emergency Prosedur* dan SAR keadaan darurat (*Emergency Situation*) adalah suatu keadaan diluar keadaan normal yang terjadi diatas kapal yang mempunyai tingkat kecenderungan akan dapat membahayakan jiwa manusia, harta benda, dan lingkungan dimana kapal kapal berada.

- b. Skenario darurat adalah keadaan yang bukan situasi normal dan memiliki kecenderungan atau tingkat kemungkinan ancaman terhadap keselamatan manusia, harta benda, dan lingkungan, menurut Pelatihan Keselamatan Dasar Badan Perhubungan, Keselamatan Pribadi, dan Tanggung Jawab Sosial (13: 2014).
- c. Menurut UU RI Keadaan Darurat adalah peristiwa atau rangkaian peristiwa yang mengancam dan mengganggu kehidupan dan penghidupan masyarakat yang disebabkan baik oleh faktor alam dan/atau faktor non alam maupun faktor manusia sehingga mengakibatkan timbulnya korban jiwa manusia, kerusakan lingkungan, kerugian harta benda, dan dampak psikologis. (Definisi bencana menurut UU No. 24 tahun 2007).

3. Penggunaan :

Suatu proses, pembuatan, cara menggunakan sesuatu.

4. Kinerja :

Sesuatu yang dicapai, prestasi yang diperlihatkan

5. keterlambatan :

Proses, perbuatan terlambat atau ketinggalan waktu, lewat dari waktu yang di tentukan.

6. Dewi-dewi (*davit*) :

Merupakan sarana yang penting dalam mengoprasikan naik dan turunnya sekoci.

7. *Fall's Adjuster*

Merupakan peralatan yang di gunakan untuk mengatur kedudukan lopor sekoci agar sekoci tidak tonggak atau tungging pada waktu dinaikkan atau diturunkan ke air.

8. *Skates*:

Sebagai dapa, agar tidak bersentuhan dengan lambung kapal.

9. *Boat fail* (tali lopor):

Sebagai alat penghantar, pada saat *lifeboat* diturunkan/dinaikkan ke kapal.

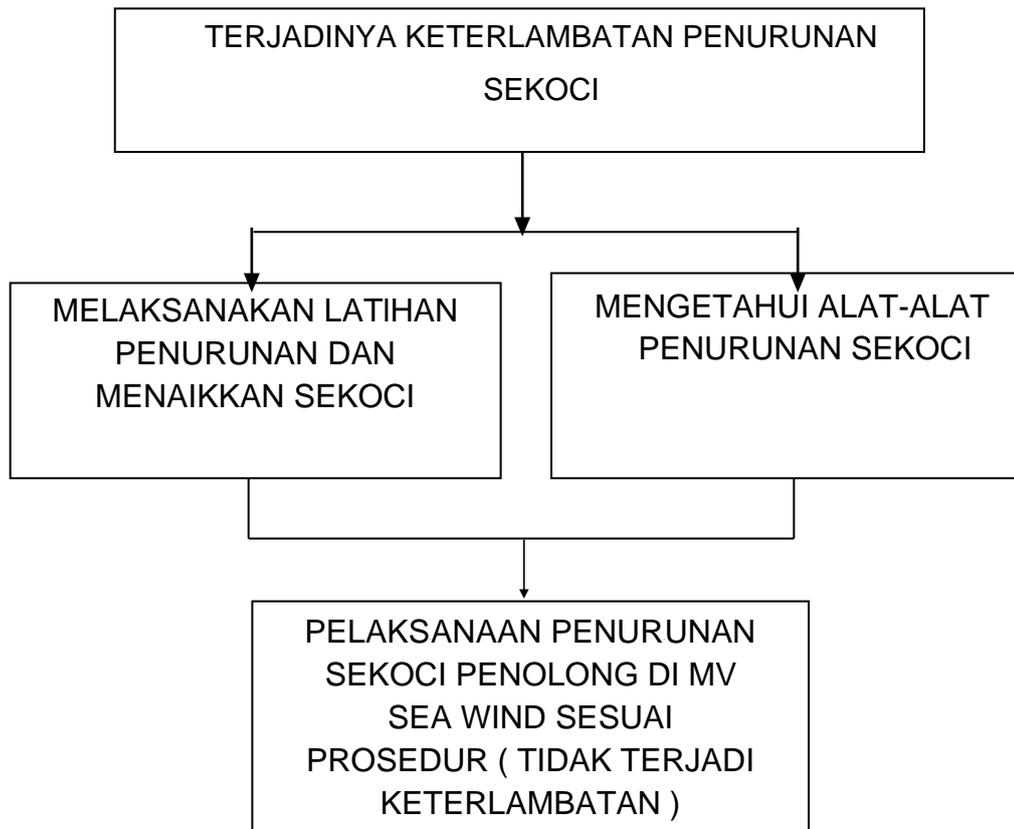
10. Lifeboat Winch:

Sebagai alat untuk mengarea/menghibob *lifeboat*.

11. *life line*(tali penolong):

Sebagai tempat berpegang pada saat *lifeboat* diturunkan/dinaikkan ke kapal.

E. Kerangka Pikir



Gambar 2.1 Kerangka Pikir

F. Hipotesis

Berdasarkan rumusan masalah di atas yang telah dikemukakan sebelumnya maka hipotesis dalam penulisan skripsi ini adalah diduga keterbatasan keterampilan crew kapal melaksanakan latihan sekoci sehingga menyebabkan keterlambatan penurunan sekoci.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis, Variabel Penelitian Dan Deflnisi Operasional

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan penulis saat praktek laut ialah penelitian deskriptif kualitatif. Data yang diperoleh berupa informasi-informasi sekitar pembahasan, baik secara lisan maupun tulisan. Kemudian ditunjang dengan buku-buku referensi sebagai data pelengkap yang berhubungan dengan masalah yang dibahas oleh penulis dalam penulisan karya tulis ilmiah.

2. Jumlah Variabel Penelitian

Operasional variabel bertujuan menjelaskan makna variabel penelitian. indikator variabel adalah gejala yang tampak dan dapat diamati yang menunjukkan bahwa variabel itu terjadi. Sesuai dengan jenis penelitian maka peneliti mengambil jumlah variabel penelitian adalah dua yaitu melaksanakan pelatihan penurunan dan menaikkan sekoci, mengetahui alat-alat penurunan sekoci

3. Deflnisi konsep

Definisi operasional adalah penjelasan yang diberikan oleh peneliti mengenai variabel yang telah dipilih. Dalam konteks praktik di atas kapal, definisi operasional dari variabel-variabel yang akan diteliti adalah sebagai berikut:

a. Latihan

Dalam konteks peraturan pelayaran, istilah "latihan" atau "pelatihan" biasanya merujuk pada serangkaian kegiatan yang dilakukan untuk meningkatkan keterampilan, pengetahuan, dan kesiapan awak kapal atau personel maritim lainnya. Latihan ini bertujuan untuk

memastikan bahwa mereka memiliki pemahaman yang memadai tentang tugas-tugas mereka, prosedur keselamatan, dan penanganan darurat di atas kapal.

b. Alat-alat

Dalam konteks peraturan pelayaran, istilah "alat-alat" mungkin merujuk pada berbagai peralatan atau instrumen yang digunakan di kapal untuk keperluan navigasi, keselamatan, dan operasional.

B. Populasi dan Sampel Penelitian

1. Populasi

Populasi adalah keseluruhan elemen yang hendak dijelaskan oleh penulis yang menjadi sasaran generalisasi penelitian. Populasi yang digunakan yaitu seluruh *crew* yang berada di atas kapal sejumlah 18 orang

2. Sampel

Sampel adalah wakil dari populasi. Sampel yang akan di gunakan yaitu seluruh *crew* kapal sejumlah 18 orang yang terlibat dalam proses penurunan sekoci di atas kapal.

C. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumentasi Penelitian

1. Teknik Pengumpulan Data

Didalam teknik pengumpulan data peneliti menjelaskan teknik pengumpulan data seperti observasi dan dokumentasi.

2. Instrumentasi Penelitian

Penetapan penggunaan jenis metode dan instrumen harus disesuaikan dengan pokok permasalahan penelitiannya. Suatu penelitian mungkin hanya membutuhkan penyebaran angket sebagai metode pengumpulan datanya. Dilain pihak, penelitian lain mungkin memerlukan observasi sebagai metode pengumpulan datanya. Agar

instrumen yang digunakan bermutu baik (memiliki validitas dan reliabilitas yang tinggi) peneliti hendaknya menguji coba terlebih dahulu instrumennya sebelum digunakan (Sugiyono, 2012).

D. Teknik Analisis Data

Untuk memberikan solusi atas permasalahan tersebut, analisis data yang digunakan dalam penelitian observasional menggunakan metode deskriptif berupa data tertulis atau lisan dari objek yang diamati, yaitu dengan memberikan gambaran tentang fakta-fakta yang terjadi di lapangan kemudian membandingkannya. mereka dengan teori yang ada. Untuk menganalisis data, perlu dilihat bagaimana persiapan awak kapal sebelum menurunkan sekoci.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

MV Sea Wind merupakan kapal dimana penulis melaksanakan praktek laut sekaligus penulisan untuk skripsi. MV Sea Wind merupakan kapal milik Sea Seagles group Saudi arabia yang di buat tahun 1995. Kapal MV ini di charter oleh Saudi Aramco yang berlayar secara di charter artinya memiliki trek pelayaran sesuai yang di inginkan oleh charterer.

Gambar 4.1 MV SEA WIND



Sumber : *MV.SEA WIND*

Pada saat latihan sekoci seharusnya sekoci dlturunkan dalam waktu 7 menit dengan keterampilan crew kapal, akan tetapi pada kenyataannya sekoci penolong dapat dlturunkan setelah memerlukan waktu 10-15 menit. Dislni terlihat bahwa ketidaksesuaian keterampilan

dalam pengoperasian sekoci penolong di MV.SEA WIND.

Berdasarkan pengamatan yang penulis lakukan selama melaksanakan praktek laut di MV.SEA WIND, hasil menunjukkan bahwa masih terdapat anak buah kapal yang belum memahami pengoperasian sekoci penolong sesuai dengan prosedur

Selama penulis melaksanakan praktek laut sekitar 12 bulan penulis hanya melaksanakan Drill sekoci penolong sebanyak 2 kali yang dimana sesuai aturan bahwa latihan sekoci penolong dilaksanakan minimal 1 kali sebulan, hal ini yang menyebabkan crew kapal sulit untuk memahami pengoperasian sekoci dan masih ada beberapa crew yang tidak melaksanakan latihan penurunan sekoci sesuai dengan aturan yang ada di SOLAS. Jika terjadi keadaan darurat maka keterampilan anak buah kapal atau kru kapal dalam menggunakan alat keselamatan di atas kapal sangat diperlukan untuk keselamatan seluruh anak buah kapal atau kru kapal itu sendiri.

Pemeriksaan sekaligus latihan atau drill penurunan sekoci penolong saat persiapan drill MV.SEA WIND dan juga latihan keadaan darurat pada saat itu yaitu pada tanggal 04 Februari 2022, jam 14.00-14.30 LT tepatnya pada saat kapal anchorage di Safaniya Anchorage Latitude 28° 36.03 N Longitude 049° 36.52 E, dimana keadaan cuaca pada saat itu cerah untuk melaksanakan latihan sekoci penolong dalam menyelamatkan jiwa dalam keadaan darurat. Pada saat latihan masih terdapat crew kapal yang belum mengetahui cara pengoperasian sekoci penolong yang sesuai dengan prosedur. Seharusnya sekoci diturunkan dalam waktu 3-7 menit dengan pengetahuan dan keterampilan crew kapal, akan tetapi pada kenyataannya sekoci penolong dapat diturunkan setelah memerlukan waktu 10-15 menit. Disini terlihat bahwa

ketidaksuaian keterampilan dalam pengoperasian sekoci penolong di MV.SEA WIND.

Berikut perincian dari latihan tersebut:

Pukul 14.00 LT	:General alarm dibunyikan (7 pendek 1panjang ± 1 menit)
Pukul 14.05 LT	:Regu sekoci segera menuju <i>Muster stion</i>
Pukul 14.15 LT	:Sekoci di turunkan sampai deck embarkasi / stationary
Pukul 14.20 LT	: Diarea sampai permukaan air
Pukul 14.30 LT	: latihan selesai

Adapun perlengkapan yang digunakan adalah :

- 1)*life Jacket*
- 2)*Helmet*
- 3)*Handy Talky/walky Talk*

Dari contoh diatas terlihat dengan jelas bahwa keterampilan anak buah kapal pada saat penurunan sekoci di atas kapal dan pelaksanaan jadwal pelatihan blum sesuai dengan aturan, sehingga di dalam latihan mengenai keadaan darurat tidak terlaksana sesuai dengan yang diharapkan.

B. Pembahasan

Berdasarkan hasil hipotesis data observasi (pengamatan) di MV.SEA WIND bahwa ketidaksesuaian keterampilan dan pelatihan crew kapal pada saat dilakukan latihan pengoperasian sekoci di atas kapal sebagai penyebab terlambatnya penurunan sekoci. Oleh karena itu di bawah ini akan diuraikan langkah-langkah untuk mengatasi ketidaksesuaian pengetahuan dari crew kapal tentang cara menggunakan sekoci penolong:

1. Pelaksanaan latihan sekoci penolong di atas kapal kurang efektif

Salah satu faktor yang juga sangat mempengaruhi ketidaksesuaian keterampilan dari crew kapal adalah jarang dilaksanakannya latihan sekoci penolong di atas kapal secara rutin sesuai dengan jadwal yang telah dibuat oleh mualim 1. Awak kapal akan menjadi asing dan tidak terlatih dalam menggunakan sekoci jika pelatihan sekoci jarang diberikan. Informasi tentang cara yang paling mahir menggunakan rakit yang telah diperoleh saat mengikis perahu akan semakin berkurang sehingga saat persiapan selesai rombongan perahu akan lamban atau kurang berbakat dalam melakukannya.

Apabila terjadi keadaan darurat maka keterampilan crew kapal dalam menggunakan alat-alat di atas kapal sangat menentukan, dari contoh latihan keadaan darurat sekoci penolong yaitu pada tanggal 04 Februari 2022, jam 14.00- 14.30 LT tepatnya pada saat kapal anchorage di Safaniya Anchorage Latitude 28° 36.03 N Longitude 049° 36.52 E, dimana keadaan cuaca pada saat itu cerah untuk melaksanakan latihan sekoci penolong dalam menyelamatkan jiwa dalam keadaan darurat. Pada saat latihan masih terdapat crew kapal yang belum mengetahui cara pengoperasian sekoci penolong yang sesuai dengan prosedur. Seharusnya sekoci diturunkan dalam waktu 3-7 menit dengan

pengetahuan dan keterampilan crew kapal, akan tetapi pada kenyatannya sekoci penolong dapat di turunkan setelah memerlukan waktu 10-15 menit. Disini terlihat bahwa ketidaksuaian keterampilan dalam pengoperasian sekoci penolong di MV.SEA WIND.

Berikut perincian dari latihan tersebut:

Pukul 14.00 LT	:General alarm dibunyikan (7 pendek 1panjang ± 1 menit)
Pukul 14.05 LT	:Regu sekoci segera menuju <i>Master stion</i>
Pukul 14.15 LT	:Sekoci di turunkan sampai deck embarkasi / stationary
Pukul 14.20 LT	: Diarea sampai permukaan air
Pukul 14.30 LT	: latihan selesai

Adapun perlengkapan yang digunakan adalah :

- 1) *life Jacket*
- 2) *Helmet*
- 3) *Handy Talky/walky Talk*

Dari contoh diatas terlihat dengan jelas bahwa keterampilan crew kapal tentang pengoprasian sekoci penolong sangat kurang, sehingga didalam latihan mengenai keadaan darurat tidak terlaksana dengan baik sesuai dengan yang diharapkan seharusnya harus sering dilakukan latihan sekoci agar seluruh kru diatas kapal familiar dengan tugasnya saat latihan penurunan sekoci.

Pada saat selesai melaksanakan drill menurunkan dan menaikkan sekoci, Taruna mewawancarai Muallim I dan Muallim III mengenai latihan yang telah dilaksanakan. Taruna menanyakan bagaimana keterampilan awak kapal dalam menurunkan dan menaikkan sekoci. Kemudian Muallim I menjelaskan : “ Untuk crew sudah cukup terampil dalam kedisiplinan

kerja regu untuk penurunan sekoci namun pemahaman dan tanggung jawab masing-masing belum memenuhi standar dan kesadaran dalam menggunakan seluruh alat keselamatan saat penurunan sekoci harus diperbaiki ”.

Hal serupa saya tanyakan ke Mualim III. Mualim III menjelaskan : ” Crew kapal cukup baik dalam menurunkan sekoci penolong hanya masalah keterampilan dan pemahaman dalam tugas pribadi crew harus ditingkatkan “.

Taruna bertanya kepada Mualim I, pertanyaan selanjutnya apa saja kendala yang dihadapi awak kapal pada saat akan menurunkan dan mengembalikan sekoci?. Kemudian Mualim I menjelaskan : ” Para crew beranggapan bahwa ini hanya sekedar latihan saja, sehingga mereka masih kurang cekatan dan bertanggung jawab dengan latihan ini makanya masih ada saja yang harus terus diarahkan” . Hal serupa saya tanyakan ke Mualim III. Mualim III memberikan keterangan : “ Para awak kapal masih kurang tanggap, awak kapal beranggapan ini hanya latihan jadi mereka cukup santai menjalani drill ini. Faktor fisik mereka juga berpengaruh, ada yang baru selesai jaga dan ada yang masih bekerja. Faktor tersebut membuat penurunan sekoci kurang optimal sehingga mempengaruhi keterampilannya”.

Taruna bertanya kembali kepada Mualim I, pertanyaan selanjutnya : “bagaimana sikap dan tanggung jawab crew setelah menggunakan sekoci untuk menghindari adanya salah penempatan atau kerusakan setelah pemakaian sekoci yang menggunakan beberapa alat-alat untuk menurunkannya?”. Kemudian Mualim I menjelaskan : ” seluruh crew sudah memiliki tugas dan tanggung jawab masing-masing dan tetap harus melaksanakan tugasnya tersebut sampai kegiatan drill dinyatakan selesai dengan menjalankan dengan rasa tanggung jawab dan penuh

kesadaran demi menjaga alat keselamatan tersebut” . Hal serupa saya tanyakan ke Mualim III. Mualim III memberikan keterangan : “ Para crew kapal sudah melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya sesuai dengan aturan namun masih kurang optimal karna masih ada kesalahan ketika menaikkan sekoci dimana kurang fokus terhadap tugasnya berakibat tidak sesuai penempatan alat-alat yang digunakan untuk pelaksanaan drill”.

Dapat disimpulkan dari penjelasan Mualim I dan Mualim III bahwa Crew kapal sudah cukup terampil dalam menurunkan sekoci, namun masih ada kendala atau hambatan dalam melaksanakan latihan penurunan sekoci yaitu mengenai respon para Crew kapal ini dapat dilihat secara nyata dalam setiap pelaksanaan latihan keadaan darurat sering terjadi. Keterlambatan atau mundurnya waktu pelaksanaan latihan keadaan darurat dari waktu yang telah direncanakan. Hal tersebut karena awak kapal beranggapan hanya sekedar latihan berakibat pada tindakan para awak kapal yang cenderung lebih lambat dan akhirnya berakibat pada terlambatnya awak kapal tersebut dalam berkumpul di muster station serta latihan menjadi tidak tepat dari waktu yang telah direncanakan. Selain itu ketidaksiapan dan kurang pemahamannya akan tugas dan tanggung jawab masing-masing awak kapal dalam melaksanakan latihan dapat dilihat pada perlengkapan peralatan keselamatan yang harus dikenakan tidak sesuai dengan standar yang telah ditentukan dan pemeriksaan yang harus dilakukan setelah menggunakan sekoci yang memiliki alat untuk menurunkannya yang harus sesuai dengan tempatnya dan posisi semula agar tidak menimbulkan kerusakan dan kerugian demi menjaga alat keselamatan jiwa di kapal.

Ketidakdisiplinan dan tidak dilakukannya pemeriksaan ulang oleh para awak kapal MV.SEAWIND dalam pelaksanaan emergency drill tersebut dapat mengakibatkan kerugian pada dirinya sendiri. Kerugian itu dapat dirasakan apabila keadaan emergency itu benar-benar terjadi di atas kapal. Dari hal tersebut dapat diketahui bahwa anak buah kapal kurang merespon atau memperhatikan apa yang menjadi tugas-tugasnya pada saat dalam pelaksanaan emergency drill.

2. Mengetahui alat-alat penurunan sekoci

Perlunya pemahaman yang didapat oleh anak buah kapal tentang sekoci penolong Sesuai ketentuan dalam *Internasional Convention On "Standarts Of Training Certification And Watch Keeping For Seafarer"* 1978 regulation VI/2, diwajibkan bagi para nahkoda, Mualim, Kepala Kamar Mesin, Masinis, dan personel yang ditugaskan untuk dinas penurunan sekoci wajib memiliki sertifikat khusus keterampilan kapal bantuan/survival dan kapal penyelamat (certificate of profisice of survival craft and rescue boat), sesuai dengan ketentuan Konvensi Internasional tentang "Standar Sertifikasi Pelatihan Dan Jaga Jaga Bagi Pelaut" 1978 peraturan VI/2. Namun pada kenyataannya di MV.SEA WIND masih terdapat anak buah kapal yang tidak memahami prosedur penurunan sekoci yang sesuai.

Hal Ini secara mendasar berpengaruh pada proses penurunan sekoci. Apabila pengetahuan atau keterampilan personil belum memadai maka prosedur penurunan akan membutuhkan waktu yang lebih lama yang berpengaruh pada keselamatan *crew* kapal maka dari itu *crew* kapal harus mengetahui tentang alat – alat penurunan sekoci. pada questioner yang penulis sebarkan kepada responden yang berisi beberapa pertanyaan maka penulis mengambil dari setiap pertanyaan dengan data sebagai berikut :

Tabel 4.1 Prosedur Menurunkan Sekoci

No	Menurunkan Sekoci	Dilaksanakan	
		Ya	Tidak
1.	Mengecek painternya masih terikat dengan benar disekoci dari railing kapal	✓	
2.	Melepaskan pengunci Hand Brake pada Boat Winch dengan cara mencabut Toggle Pinnya	✓	
3.	Naik ke sekoci ketika diperintahkan, duduk serta gunakan sabuk pengaman	✓	
4.	Melepaskan Cradle Stopper Handle dari penahannya dengan cara mencabut Toggle Pin		✓
5.	Melepaskan Trigger Line dan Lashing Line dari Release Hook terhadap badan sekoci agar tidak tersangkut		✓
6.	Tarik tali Remote Control Wire dari dalam sekoci untuk memutar keluar dan menurunkan sekoci.	✓	
7.	Setelah sekoci sudah berada di atas permukaan laut segera lepaskan tali Remote Control Wire dari dalam sekoci		✓

Tabel 4.2 Hal-hal yang harus di perhatikan saat penurunan sekoci

No	Hal-hal yang harus diperhatikan pada saat penurunan sekoci	Dilaksanakan	
		Ya	Tidak
1.	Orang yang berada di muka dan belakang dewi-dewi harus berhati-hati, karena kemungkinan sekoci meluncur secara mendadak yang dapat membahayakan.	✓	
2.	Pada saat sekoci meluncur, semua orang yang berada di sekoci harus berpegang pada tali monyet (<i>life line</i>) dan tidak berpindah-pindah. Apabila sebahagian lambung sekoci telah menyentuh air, hempasan ombak dapat membahayakan orang yang berada di sekoci untuk harus berhati-hati		✓
3.	Tali pengikat sekoci yang bercakril harus bebas dari semua peralatan kapal lainnya di kait dengan baik dan di pasang serendah-rendahnya dan sejauh mungkin ke depan.	✓	
4.	Jangan lupa menutup <i>pro</i> sekoci	✓	
5.	Periksa apakah semua perlengkapan sekoci telah terikat baik atau belum	✓	
6.	Sewaktu sekoci sedang meluncur kemungkinan sekoci dengan kapal saling berbenturan, yang dapat mengakibatkan kerusakan pada sekoci untuk itu sediakan dapra.	✓	
7.	Siapkan tangga monyet dan tali-tali yang	✓	

	dipasang dengan kuat di lambung kapal.		
8.	Kalau sekoci penolong bermotor ujilah mesin atau alat penggeraknya dengan maju atau mundur.		✓
9.	Pada saat menurunkan sekoci diusahakan agar sekoci tidak terlampaui berayun. Untuk itu perlu dipasang tali atau kawat perangkum lopor sekoci.	✓	

Menurut hasil responden pada tabel hal-hal yang perlu diperhatikan dalam pelaksanaan penurunan sekoci dan terdapat 70% responden yang memperhatikan dan 30% yang tidak memperhatikan penurunan sekoci maka dapat dikategorikan ada beberapa anak buah kapal atau kru kapal yang blum terampil.

Diliat dari tabel diatas masih ada yang belum dilaksanakan sesuai prosedur ada beberapa kru yang belum mengetahui alat-alat untuk menurunkan sekoci sehingga pada saat penurunan sekoci terjadi keterlambatan.

Langkah-langkah untuk mengatasi ketidaksesuaian keterampilan crew kapal dalam hal penggunaan sekoci penolong.

a. Memberikan pemahaman mengenai sekoci penolong

Gambar 4.2 Muster station



Sumber : MV.SEA WIND

Memberikan pemahaman dan keterampilan mengenai alat-alat keselamatan khususnya mengenai sekoci penolong baik berupa teori maupun praktek tentang cara perawatan sampai cara penggunaan sekoci penolong.

Setelah crew kapal mendapatkan pemahaman tentang sekoci penolong, diharapkan pada saat telah melaksanakan latihan sekoci penolong crew kapal tersebut lebih terampil dan cepat dalam melaksanakan latihan sekoci penolong dan juga mengetahui alat-alat yang digunakan serta fungsinya.

Dalam kenyataan di atas kapal, latihan sekoci belum dilakukan secara maksimal. Ada juga kendala yang dihadapi dari crew kapal. Setiap sebulan sekali diadakan safety meeting dengan diberikan

pengarahan oleh nahkoda atau perwira senior. Isi dari pengarahan sering sekali tentang cara latihan alat-alat keselamatan. Prosedur penggunaan alat keselamatan terutama sekoci penolong di jelaskan kadang kala pengarahan tidak tepat waktunya. Pernah safety meeting diadakan tetapi pelaksanaan pelatihan menurunkan sekoci dua hari kemudian sehingga crew kapal akan lupa dengan apa saja yang dijelaskan oleh atasan. Kemudian dilakukan latihan sekoci tetapi pada saat diadakan latihan ada saja kesalahan yang dilakukan oleh crew kapal, baik itu pada saat berkumpul maupun pada saat menurunkan sekoci. Bahkan masih terdapat crew kapal yang tidak mengetahui tugas dan tanggung jawabnya ketika proses penurunan sekoci yang dapat dilihat pada muster list dibawah ini.

Gambar 4.3 Muster list

MUSTER LIST MV.SEA WIND				
GENERAL 		MOB 		
FIRE ALARM 		GAS 		
RANK	ABANDON SHIP ALARM + VERBAL ORDER	FIRE	MAN OVERBOARD	SUBST RANK
	GO TO DESIGNATED LIFERAFT / LIFEBOAT	GO TO THE MUSTER STATION		
01. MASTER	OVERALL COMMAND ON THE BRIDGE, COMMUNICATE VHF/DCS- MAYDAY, ORDER TO ABANDONSHIP, IN CHARGE OF LIFE RAFT No 1	OVERALL COMMAND ON THE BRIDGE DIRECT OPERATION	OVERALL COMMAND, MANOUVRE VESSEL	CH OFF
02. CH. OFF	IN CHARGE OF LIFE RAFT NO 2 LAUNCHING OPR, HEAD COUNT, BRING DECK LOGBOOK	HEAD COUNT, INCHARGE OF OPERATION	IN CHARGE OF RECOVERY OPERATION	CH ENG
03. CH. ENG	IN CHARGE OF LIFE RAFT NO 2 LAUNCHING OPR, BRING ER LOG BOOK	INCHARGE IN ER, CUT OFF POWER SUPPLY IN AFFECTED AREA, STOP VENTS, RELEASE CO2 BY MASTER ORDER	OPERATEOF RESCUE BOAT CRANE, ASSIST CHIEF OFFICER ON DECK	2nd ENG
04. 2nd ENG	IN CHARGE OF LIFE RAFT NO 1, ASSIST MASTER, BRING PYROTECHNICS	DEPUTY OF HEAD COUNT, CLOSE FIRE FLAPS/DAMPERS BRIDGE DECK, MAIN DECK, START EMERGENCY FIRE PUMP	START HYDR OF RB, ASSIST CHIOFF TO LAUNCH/PICK- UP RB, IN RB OPERATE MOTOR, FOLLOW CHIOFF ORDER	Mechanic
04. SEAMAN 1	LIFE RAFT NO 1, ASSIST TO LAUNCHING OPR, BRING OMDSS VHF AND SART	FIREMAN No 1, WEAR FIRE SUIT AND BIA, FIGHT FIRE BY CHMATE ORDER, REPORT TO CHMATE.	BRING SPARE LIFE JACKETS,ASSIST CHMATE TO LAUNCH/PICK UP RB, BOARD RB, FOLLOW CHIOFF ORDER	Seaman 2
06. SEAMAN 2	LIFE RAFT NO 2, ASSIST LAUNCHING OPS, BRING OMDSS VHF AND EPIRB	FIREMAN No 2, WEAR FIRE SUIT AND BIA, FIGHT FIRE BY CHMATE ORDER, REPORT TO CHMATE.	HOIST SIGNAL FLAG "O" ON BRIDGE, HELMSMAN	Seaman 3
08. SEAMAN 3	LIFE RAFT NO 1 LAUNCHING OPERATION	RIG FIRE HOSE, BOUNDARY COOLING, BRING SPARE B.A. BOTTLE, LAUNCHING LIFE RAFT NO 1 IF FIRE CAN'T CONTROL	ASSIST CHMATE TO LAUNCH/PICK UP RB, BOARD RB, FOLLOW CHIOFF ORDER	Messman 1
07. MECHANIC	LIFE RAFT NO 2, BRING PIROTECHNICS, FOLLOWING CHIOFF ORDER	ASSIST 2/ENG, CLOSE FIRE FLAPS BRIDGE DECK, MAIN DECK, LAUNCHING LIFE RAFT NO 2 IF FIRE CAN'T CONTROL	LOWER PILOT LADDER OR RESCUE NET, STAND BY TO PICK UP VICTM	Messman 2
08. CH. COOK	LIFE RAFT NO 2 BRING BLANKETS, WATER, FOOD	ASSIST FIREMAN No 1, RIG FIRE HOSE AND GIVE TO FIREMAN, HOLD FIREMAN NO.1 LIFE LINE	LOWER PILOT LADDER OR RESCUE NET, STAND BY TO PICK UP VICTM	ch/off order
09. 2nd COOK	BRING BLANKETS, WATER, FOOD LIFERAFT NO.1	ASSIST FIREMAN No 2, RIG FIRE HOSE AND GIVE TO FIREMAN, HOLD FIREMAN NO.2 LIFE LINE	LOWER PILOT LADDER OR RESCUE NET, STAND BY TO PICK UP VICTM	ch/off order
10. MESSMAN 1	LIFE RAFT NO 2, BRING BLANKETS WATER, FIRST AID KIT,	BRING STRETCHER FIRST AID KIT, AED, FOLLOWING CHMATE ORDER	ON BRIDGE, LOOKOUT P/B	ch/off order
11. MESSMAN 2	LIFE RAFT NO 1, BRING BLANKETS WATER, FIRST AID KIT.	BRING FIRE AXE AND PORTABLE EXTINGUISHERS, FOLLOWING CHMATE ORDER. PREPAR LIFERAFTS TO LAUNCH	ON BRIDGE, LOOKOUT S/B	ch/off order
ALL PERSONNEL ON BOARD MUST BE COUNTED AT THE MUSTER STATION. CREWMEMBER/VISITORS NOT MENTIONED ON THE LIST MUST PROCEED TO MUSTER STATION FOR ORDERS. IF A CREWMEMBER BECOMES DISABLED OR MISSING THE NEXT RANK IS TO TAKE OVER.ALL SAFETY EQUIPMENT IS CHECKED AND MAINTAINED BY CHIEF MATE/CHIEF ENG.				
LIFE RAFT NO.1 = STARBOARD LIFE RAFT		LIFE RAFT NO.2 = PORT LIFE RAFT		

Sumber : MV.SEA WIND

b. Melaksanakan latihan sekoci penolong secara rutin di atas kapal.

Untuk meningkatkan pengetahuan dan keterampilan anak buah kapal maka Nakhoda sebagai pimpinan tertinggi di atas kapal yang bertanggung jawab penuh terhadap keselamatan di kapal, muatan dan semua crew kapal supaya melaksanakan latihan-latihan alat keselamatan secara rutin. Dengan melakukan latihan-latihan keselamatan, diharapkan pemahaman akan pentingnya latihan keselamatan jiwa dilaut akan meningkat, dan keseriusan serta ketertarikan mengikuti latihan keselamatan akan tercipta suatu team keselamatan yang solid.

Di kapal latihan sekoci dan latihan kebakaran harus dilakukan minimal 1 kali sebulan. Untuk meningkatkan pengetahuan dan keterampilan anak buah kapal maka Nakhoda sebagai pimpinan tertinggi di atas kapal yang bertanggung jawab penuh terhadap keselamatan di kapal, muatan, dan crew kapal supaya melaksanakan latihan-latihan alat keselamatan secara rutin.

Tujuan lain yang dapat dicapai dengan memberi latihan-latihan sekoci dan rakit penolong secara rutin yaitu agar crew kapal dapat lebih terampil dalam menggunakan sekoci dengan cepat dan benar. Latihan-latihan yang dilaksanakan harus dilakukan sebaik-sebaiknya dan ditulis pada *log book*, bila tidak dilaksanakan maka jangan diisi pada *log book*. Nakhoda harus betul-betul tegas dalam memberikan latihan serta bisa melakukan hal-hal yang bisa diteladani terutama pelaksanaannya. Nakhoda harus tegas dalam memberikan teguran kepada crew kapal yang tidak menggunakan kelengkapan alat-alat keselamatan pada waktu latihan serta mengambil tindakan tegas bila ada crew kapal yang tidak hadir dalam latihan.

Dalam penurunan sekoci di atas kapal selalu terdapat prosedur agar kegiatan menjadi lancar dan teratur. Pada prinsipnya semua prosedur penurunan sekoci di setiap kapal sama dan untuk mencegah terjadinya suatu yang tidak diinginkan.

MV.SEA WIND ketika akan melaksanakan latihan penurunan sekoci, mualim 1 mempersiapkan *muster list* guna para crew mengerti akan tugas masing-masing anak buah kapal.

Pada saat melakukan latihan penurunan sekoci dengan keadaan darurat seperti kebakaran atau kapal mengalami kecelakaan yang mengakibatkan kapal akan tenggelam, Nahkoda akan memberikan pengumuman melalui PAS atau Public Announcement System yang dapat di dengar diseluruh ruangan di dalam kapal. Apabila Nahkoda memerintahkan untuk meninggalkan kapal atau abandon ship, Nahkoda akan membunyikan alarm sebagai berikut:

- 1) Abandon Ship alarm : seven short blast followed by one long blast repeated at least three times atau tujuh bunyi pendek diikuti dengan satu bunyi panjang diulang minimal 3 kali.
- 2) Fire Alarm : one short one long sounded three times and repeated continuously with announcement atau satu pendek satu panjang diulang tiga kali dan dilanjutkan berkesinambungan diikuti pengumuman dari anjungan/bridge.
- 3) Setelah mendengar alarm tersebut setiap crew yang bertugas hendaknya melakukan tugas seperti apa yang tertera pada muster list atau assignment dari mualim 1 atau Nahkoda.

Ketika alarm kapal yang ditinggalkan berbunyi, awak kapal yang sedang bertugas diharapkan melapor ke tempat mereka, mengenakan pakaian hangat, mengenakan jaket pelampung, dan pergi ke stasiun induk untuk melakukan tugas yang ditugaskan (rekan ke-2 memeriksa

kondisi kapal). jaket pelampung dan keberadaan kru). Para kru mulai menaiki sekoci setelah semuanya dianggap siap dan perahu siap berangkat. Setelah itu, sekoci diturunkan, dan saat perahu bertemu dengan permukaan air, bowsing tackle otomatis lepas dari kail.

Sekoci bergerak menjauh dari kapal utama setelah diluncurkan ke laut untuk mencegah ditarik ke laut saat kapal tenggelam. Untuk menghindari mabuk perjalanan selama berada di sekoci, awak kapal secara keseluruhan diberikan obat antimabuk atau tablet mabuk perjalanan. Sekoci kemudian mengitari kapal induk saat tenggelam untuk memastikan tidak ada korban selamat yang terlewatkan atau tidak ditemukan.

Setiap 24 jam sekali, air minum diberikan dalam bentuk paket kecil berisi 0,5 liter per orang per hari. Makanan yang diberikan berupa biskuit yang tinggi kalori. Alat tangkap digunakan untuk menangkap ikan di laut jika tidak ada lagi makanan yang tersedia. Penumpang dapat mengumpulkan embun di pagi hari dan mengawetkannya, serta mengumpulkan curah hujan sebanyak mungkin, seandainya pengemudi kehabisan air minum dalam keadaan darurat.

Itulah hal utama yang harus diketahui dalam teknik menurunkan rakit yang harus diketahui dan dilaksanakan oleh masing-masing kelompok dalam mengantisipasi krisis siap dan mencegah penundaan dalam menurunkan rakit.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Keterbatasan keterampilan *Crew* kapal melaksanakan Drill sekoci sehingga timbul kesulitan dalam mengoperasikan sekoci penolong yang mengakibatkan penurunan sekoci 10-15 menit ke permukaan air, seharusnya menurut aturan SOLAS 1974 BAB III tentang pelaksanaan latihan sekoci minimal 1 kali sebulan dan latihan menurunkan sekoci dalam jangka waktu 7 menit ke permukaan air.

B. Saran

Sebaiknya latihan sekoci penolong diatas kapal dilaksanakan minimal 1 kali sebulan sesuai aturan SOLAS 1974 guna meningkatkan kedisiplinan agar anak buah kapal memiliki keterampilan sehingga tidak terjadi keterlambatan penurunan sekoci ketika terjadi keadaan darurat.

DAFTAR PUSTAKA

- Ahmad, K. (2004). *Dasar-dasar manajemen Investasi dan Portofolio*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Badan Diklat Perhubungan. (2000). *Personal Survival Techniques (Teknik Penyelamatan Diri): Basic Safety Training (BST) Modul-1*. Jakarta: Balai Diklat Perhubungan.
- Baskoro, W. (2006). *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia dengan Ejaan yang Disempurnakan Edisi Lux*. Jakarta: Setia xKawan Press.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI). (2016). *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI)*. Kementerian Pendidikan Dan Budaya.
- Presiden Republik Indonesia. (2007). *Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2007 tentang Penganggulangan Bencana*. Jakarta: Sekretariat Negara.
- Presiden Republik Indonesia. (2008). *UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*. Jakarta: Badan Pendidikan dan Pelatihan.
- Purwantomo, A. H. (2004). *Teknik pengendalian & olah gerak kapal*. Makassar: Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
- Sugiyono. (2012). *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta.
- Widiastuti, S. (2010). *The Students' Ability and Problems in Writing a Research Proposal*. Universitas Pendidikan Indonesia.

RIWAYAT HIDUP



MUHAMMAD DEDE ASRAF, Lahir di Bone, 22 Februari 2000. Merupakan anak pertama dari pasangan bapak "SIRAJUDDIN" dan ibu "PASIHA". Penulis pertama kali menempuh Pendidikan Sekolah Dasar diselesaikan tahun 2012 di SD INPRES BUNG MAKASSAR dan melanjutkan Pendidikan Sekolah Menengah Pertama di SMP NEGERI 25 MAKASSAR diselesaikan pada tahun 2015. Dan pada tahun yang sama penulis melanjutkan Pendidikan Sekolah Menengah Atas di SMA NEGERI 15 MAKASSAR dan menekuni jurusan Ilmu Pengetahuan Alam (IPA) diselesaikan pada tahun 2018. Pada tahun yang sama, Penulis mulai mengikuti Pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Makassar dan mengambil jurusan Nautika sebagai Angkatan XXXIX. Selama semester V dan VI Penulis melaksanakan Praktek Laut (Prala) di Perusahaan SEA EAGLES SHIPPING LLC pada Kapal MV.SEA WIND selama 12 Bulan. Akhir kata penulis mengucapkan rasa syukur yang sebesar-besarnya atas terselesaikannya skripsi yang berjudul "ANALISIS IMPLEMENTASI LATIHAN SEKOCI DI MV.SEA WIND"