

**UPAYA PENINGKATAN KETERAMPILAN DAN PENGETAHUAN
ANAK BUAH KAPAL TERHADAP ALAT KESELAMATAN
SEKOCI GUNA MENGHADAPI KEADAAN DARURAT
DI MV. DK 01**



SKRIPSI

**Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar
Sarjana Terapan Pelayaran**

**Disusun Oleh : GALIH ANGLING WISARSA
NIT. 51145116 N**

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG**

2019

HALAMAN PERSETUJUAN

UPAYA PENINGKATAN KETERAMPILAN DAN PENGETAHUAN
ANAK BUAH KAPAL TERHADAP ALAT KESELAMATAN SEKOCI
GUNA MENGHADAPI KEADAAN DARURAT DI MV. DK 01

DISUSUN OLEH :

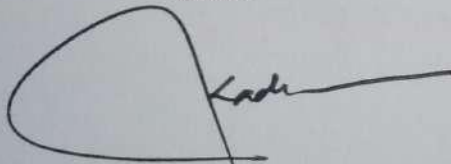
GALIH ANGLING WISARSA
NIT. 51145116 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

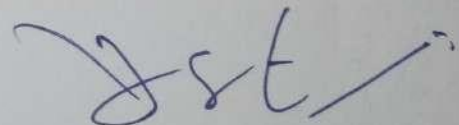
Semarang, Februari 2019

Dosen Pembimbing I
Materi



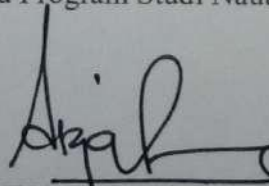
Capt. I KADEK LAJU, S.H., MM., M.Mar
Penata Tk. I(III/d)
NIP. 19730203 200212 1 002

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan



YUSTINA SAPAN, S.ST., M.M.
Penata (III/c)
NIP. 19771129 200502 2 001

Mengetahui:
Ketua Program Studi Nautika



Capt. ARIKA PALAPA, M.Si, M.Mar
Penata Tk.I, (III/d)
NIP. 19760709 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

**UPAYA PENINGKATAN KETERAMPILAN DAN PENGETAHUAN
ANAK BUAH KAPAL TERHADAP ALAT KESELAMATAN SEKOCI
GUNA MENGHADAPI KEADAAN DARURAT DI MV. DK 01**

DISUSUN OLEH:

GALIH ANGLING WISARSA

NIT. 51145116 N

Telah diujikan dan disahkan oleh Dewan Penguji

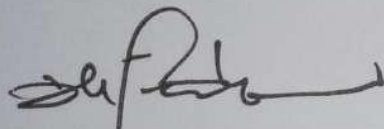
Serta dinyatakan Lulus dengan nilai

Pada tanggal2019

Penguji I

Penguji II

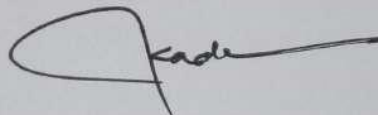
Penguji III



Capt. DODIK WIDARBOWO, M.T.

Pembina (IV/a)

NIP. 19670629 199808 1 002



Capt. I KADEK LAJU, S.H., MM., M.Mar

Penata Tk. I(III/d)

NIP. 19730203 200212 1 002



H. SUHARSO, S.H., S.Pd., S.E., M.M

Pembina (IV/a)

NIP. 19580324 198403 1 002

Dikukuhkan oleh:

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc., M.Mar.

Pembina (IV/a)

NIP. 19670605 199808 1 001

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : GALIH ANGLING WISARSA

NIT : 51145116 N

Jurusan : NAUTIKA

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul “Upaya Peningkatan Keselamatan dan Pengetahuan Anak Buah Kapal Terhadap Alat Keselamatan Sekoci Guna Menghadapi Keadaan Darurat DI MV. DK 01” adalah benar hasil karya saya bukan jiplakan/ plagiat skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang, Februari 2019

Yang menyatakan,



GALIH ANGLING WISARSA
NIT. 51145116 N.

HALAMAN MOTTO

“Pertemukanlah antara Usaha dan Do’a maka kamu akan mendapat hasil lebih dari yang kamu kira.”

“Tidak ada yang namanya kegagalan, itu hanya ujian dan antrean kamu dalam memperoleh apa yang di sebut keberhasilan.”

“Seorang pahlawan adalah dia yang berusaha di balik layar tanpa pamrih untuk kebaikan bersama.”



HALAMAN PERSEMBAHAN

Segala puji syukur kepada Allah SWT yang telah memberikan rahmat serta hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Dalam penyusunan skripsi ini penulis banyak mendapatkan bimbingan dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu pada kesempatan ini penulis ingin mempersembahkan skripsi ini kepada:

1. Bapak dan Ibu tercinta, Bapak Mustari dan Ibu Wiwik Winarni, yang selalu memberikan cinta dan kasih sayang, serta adik laki-laki saya Gilang Aula' Wisarsa.
2. Yth. Bapak Capt. I Kadek Laju., M.M., M.Mar., selaku Dosen Pembimbing Materi dalam skripsi ini.
3. Yth. Ibu Yustina Sapan., S.ST., M.M., selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan dalam skripsi ini.
4. Seluruh teman-teman angkatan LI terutama teman-teman dari daerah Bojonegoro dan Madiun yang selalu memberikan semangat dan motivasi.
5. Seluruh *crew* MV. DK 01 yang telah menerima dan mengajari saya pada saat melaksanakan praktek laut.
6. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang tempat dimana penulis menimba ilmu.
7. Para pembaca yang budiman.

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah rabbil'alamin, segala puji syukur hanya kepada Allah SWT Yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang karena berkat kehendak-Nya tugas skripsi dengan judul “Upaya Peningkatan Keterampilan dan Pengetahuan Anak Buah Kapal Terhadap Alat Keselamatan Sekoci Guna Menghadapi Keadaan Darurat di MV. DK 01” dapat diselesaikan dengan baik. Skripsi ini disusun dengan tujuan untuk memenuhi salah satu syarat dan kewajiban bagi taruna Program Diploma IV Program Studi Nautika yang telah melaksanakan praktek laut dan sebagai persyaratan untuk mendapatkan gelar Sarjana Terapan Pelayaran di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Pada kesempatan ini, penulis ingin menyampaikan rasa teima kasih dan penghargaan setinggi-tingginya kepada, Yth:

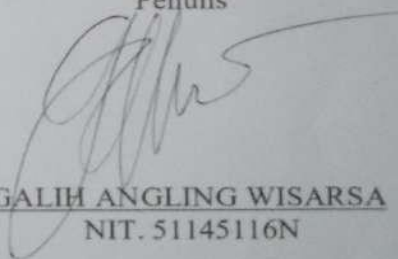
1. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofiq, M.Sc., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak Capt. I Kadek Laju, S.H., M.M., M.Mar., selaku Dosen Pembimbing Materi dalam skripsi ini.
3. Ibu Yustina Sapan., S.ST., M.M., selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan dalam skripsi ini.
4. Bapak dan Ibu Orang Tua tercinta, yang telah memberikan dukungan moral dan spiritual kepada penulis selama penyusunan skripsi ini.
5. PT. Karya Sumber *Energy* yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk melakukan penelitian.

6. Seluruh *crew* MV. DK 01 yang telah memberikan inspirasi dan dukungan dalam menyelesaikan skripsi ini.
7. Teman-teman angkatan LI yang selalu mendukung dan membantu dalam memberikan saran serta pemikiran sehingga skripsi ini dapat diselesaikan.
8. Semua pihak yang telah membantu hingga skripsi ini diselesaikan, yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Penulis menyadari bahwa dalam skripsi ini terdapat masih banyak kekurangan, sehingga penulis mengharapkan kritik dan saran agar pada saat yang akan datang dapat membuat karya yang lebih baik. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat dan menambah wawasan serta pengetahuan bagi para pembaca.

Semarang,2019

Penulis



GALIH ANGLING WISARSA
NIT. 51145116N

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN	.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN	.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN	.....	iv
HALAMAN MOTTO	.....	v
PERSEMBAHAN	.....	vi
KATA PENGANTAR	.....	vii
DAFTAR ISI	.....	ix
ABSTRAKSI	.....	xi
BAB I. PENDAHULUAN		
A. Latar Belakang Masalah	.....	1
B. Perumusan Masalah	.....	2
C. Tujuan Penelitian		3
D. Pembatasan Masalah	.....	4
E. Sistematika Penulisan	.....	4
BAB II. LANDASAN TEORI		
A. Tinjauan Pustaka	.....	8
B. Kerangka Berfikir	.....	20
BAB III METODE PENELITIAN		
A. Metode Penelitian	.....	23

B.	Waktu dan Tempat Penelitian.....	25
C.	Sumber Data.....	26
D.	Metode Pengumpulan Data.....	27
E.	Teknik Analisa Data.....	29
F.	Prosedur Penelitian.....	31

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A.	Gambaran Umum Objek Penelitian.....	33
B.	Analisa Masalah.....	40
C.	Pembahasan Masalah.....	47

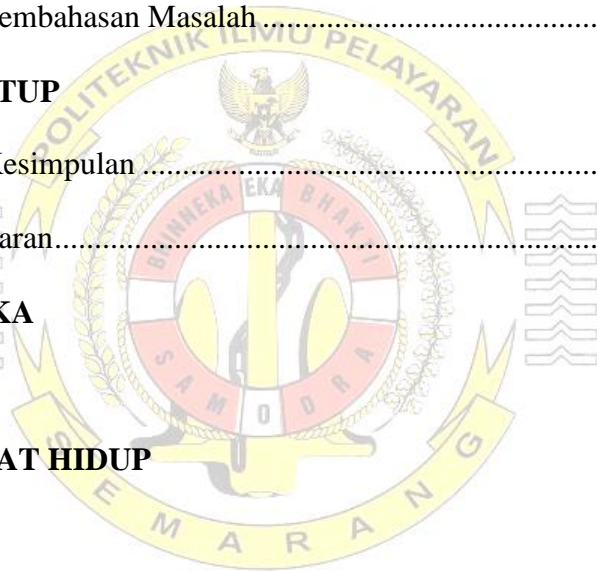
BAB V PENUTUP

A.	Kesimpulan.....	60
B.	Saran.....	61

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



ABSTRAKSI

Galih Angling Wisarsa, 2019, NIT: 51145116 N, “Upaya Peningkatan Keterampilan dan Pengetahuan Anak Buah Kapal Terhadap Alat Keselamatan Sekoci Guna Menghadapi Keadaan Darurat di MV. DK 01”. Skripsi Program Studi Nautika, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. I Kadek Laju., S.H., M.M., M.Mar, Pembimbing II: Yustina Sapan, S.ST., M.M.

Keterampilan dan pengetahuan terhadap alat keselamatan sekoci harus dimiliki oleh Anak Buah Kapal. Tetapi dalam kenyataan masih ada anak buah kapal yang belum memiliki pengetahuan dan keterampilan yang memadai mengenai alat keselamatan sekoci tersebut. Tujuan dari penulisan dalam skripsi ini adalah Untuk mengetahui apakah keterampilan dan pengetahuan Anak Buah Kapal terhadap alat keselamatan sekoci guna menghadapi keadaan darurat perlu ditingkatkan serta apa saja upaya dalam meningkatkan pengetahuan dan keterampilan Anak Buah Kapal terhadap alat keselamatan sekoci guna menghadapi keadaan darurat.

Metode penelitian yang digunakan oleh penulis dalam penyampaian masalah adalah metode deskriptif kualitatif, untuk menggambarkan dan menguraikan objek yang diteliti. Dalam penelitian skripsi ini, Penulis menggunakan tiga macam metode analisa data yang mana akan dibahas yaitu reduksi data, penyajian data, dan menarik kesimpulan.

Berdasarkan pada permasalahan dan hasil penelitian maka dapat diambil beberapa kesimpulan bahwa keterampilan dan pengetahuan Anak Buah Kapal terhadap alat keselamatan sekoci dalam menghadapi keadaan darurat di MV.DK 01 perlu di tingkatkan. Anak buah kapal kurang terampil dan mengerti terhadap alat keselamatan sekoci, sehingga akan beresiko membahayakan *crew* kapal ketika kapal menghadapi keadaan darurat.Upaya dalam meningkatkan keterampilan dan pengetahuan Anak Buah Kapal terhadap alat keselamatan sekoci di MV.DK 01 dapat dilakukan dengan meningkatkan kesadaran Anak Buah Kapal dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab terhadap alat keselamatan sekoci, dengan cara melaksanakan latihan – latihan keselamatan diatas kapal secara rutin. Serta dengan melakanakan pemutaran film mengenai keselamatan (*Safety Movie*).

Kata kunci: alat keselamatan sekoci, keadaan darurat.

ABSTRACT

Galih Angling Wisarsa, 2019, NIT: 51145116 N, *"Efforts to Increase the Ability and Knowledge of ship crew Against Safety Equipment for Lifeboats to Face Emergency Situations in the MV. DK 01 "Nautical Study Mini Thesis Program, Diploma IV Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic, Advisor I: Captain I Kadek Laju., S.H., M.M., M.Mar, Advisor II: Yustina Sapan, S.ST., M.M.*

The skills and knowledge of lifeboat safety equipment must be owned by the crew. But in reality there are still crew members who do not have sufficient knowledge and skills regarding the lifeboat's safety equipment. The purpose of writing in this paper is to find out whether the skills and knowledge of the Ship's Fruit to lifeboat safety equipment to deal with emergencies need to be improved as well as any efforts to increase the knowledge and skills of the Ship's Crew to lifeboat safety equipment to deal with emergencies.

The research method used by the author in delivering the problem is a qualitative descriptive method, to describe and describe the object under study. In this thesis research, the author uses three kinds of data analysis methods which will be discussed, namely data reduction, data presentation, and drawing conclusions.

Based on the problems and the results of the study, it can be concluded that the skills and knowledge of the ship's crew on lifeboat safety equipment in the face of an emergency in MV.DK 01 need to be improved. The crew of the ship is less skilled and understands about the safety of the lifeboat, so it will run the risk of endangering the crew when the ship is in an emergency. Efforts to improve the skills and knowledge of the Ship's crew against the lifeboat safety equipment in the MV. in carrying out the duties and responsibilities of lifeboat safety equipment, by routinely carrying out safety exercises on board. And by conducting a film screening about safety (Safety Movie).

Keywords: lifeboat safety tools, emergencies.



PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2019

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi laut merupakan suatu unsur yang sangat penting dalam dunia perdagangan, sehingga kebutuhan akan transportasi khususnya dibidang kelautan sangat besar, karena pada saat ini transportasi laut merupakan transportasi yang paling efisien, sebab dapat mengangkut barang atau penumpang dari suatu tempat ketempat yang lain dengan menempuh jarak yang jauh dengan biaya yang relatif murah.

Seiring dengan berkembangnya zaman yang semakin modern terutama dalam bidang industri, membuat kebutuhan tenaga listrik semakin meningkat. Listrik dihasilkan dengan memanfaatkan sumber daya alam yang ada di Indonesia salah satunya batubara. Batubara digunakan sebagai bahan bakar untuk menghasilkan uap, uap inilah yang digunakan PLTU sebagai energi pembangkit listrik. Muatan batubara umumnya diangkut menggunakan kapal untuk menuju ke pelabuhan dan selanjutnya akan di bawa oleh truk menuju ke PLTU. Kapal yang digunakan untuk memuat batubara antara lain kapal Tongkang dan kapal *bulk carrier*. Kapal *bulk carrier* adalah sebuah kapal yang digunakan untuk memuat muatan curah (muatan tanpa kemasan).

Salah satu fungsi kapal bulk carrier adalah untuk mengangkut muatan melalui laut dengan aman sehingga mendapat keuntungan yang maksimal,

untuk keamanannya sebuah pelayaran maka alat keselamatan harus dapat berfungsi dengan baik, jika tidak dapat berfungsi dengan baik, maka kapal tersebut dinyatakan tidak laik laut.

Salah satu faktor penunjang keselamatan dalam suatu pelayaran adalah alat – alat keselamatan di kapal, termasuk alat keselamatan sekoci yang di gunakan 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 yang belum memiliki pengetahuan dan keterampilan yang memadai mengenai alat keselamatan sekoci tersebut.

Mengingat pentingnya keterampilan dan pengetahuan mengenai sekoci, maka penulis akan mencoba membahas tentang alat keselamatan sekoci. Oleh karena itu skripsi ini penulis memberi judul:

**“UPAYA PENINGKATAN KETERAMPILAN DAN
PENEGETAHUAN ANAK BUAH KAPAL TERHADAP ALAT
KESELAMATAN SEKOCI GUNA MENGHADAPI KEADAAN
DARURAT DI MV.DK 01”**

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan judul dan latar belakang yang telah diuraikan sebelumnya, maka rumusan masalah yang akan dibahas dalam skripsi ini adalah:

1. Apakah keterampilan dan pengetahuan Anak Buah Kapal terhadap alat keselamatan sekoci dalam menghadapi keadaan darurat di MV.DK 01 perlu di tingkatkan ?

2. Apa saja upaya dalam meningkatkan keterampilan dan pengetahuan Anak Buah Kapal terhadap alat keselamatan sekoci di MV.DK 01 ?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penulisan yang di tuangkan dalam skripsi ini adalah:

- a. Untuk mengetahui apakah keterampilan dan pengetahuan Anak Buah Kapal terhadap alat keselamatan sekoci guna menghadapi keadaan darurat perlu dilakukan peningkatan
- b. Untuk mengetahui apa saja upaya dalam meningkatkan pengetahuan dan keterampilan Anak Buah Kapal terhadap alat keselamatan sekoci guna menghadapi keadaan darurat.

Dan seperti halnya tujuan penulisan diatas, adapun kegunaan dari penulisan skripsi ini adalah:

- a. Untuk penulis
Memenuhi persyaratan kelulusan dari program Diploma IV jurusan nautika di Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang dengan sebutan Sarjana Transportasi Pelayaran (S.Tr.Pel).

- b. Untuk pihak kapal

Sebagai acuan dan masukan agar perwira dan awak kapal dapat menerapkan hasil dari penelitian tentang upaya peningkatan keterampilan dan pengetahuan ini dalam dunia kerja.

- c. Untuk lembaga pendidikan PIP Semarang

Bagi Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, hasil penelitian ini diharapkan dapat meningkatkan mutu pendidikan dan pengetahuan bagi pembaca agar dapat menghasilkan sumber daya manusia yang

benar-benar handal dan terampil dalam bidangnya sehingga dapat bersaing di dunia kerja.

D. Pembatasan Masalah

Berangkat dari perumusan masalah di atas, maka penulis membatasi masalah pada :

1. Keterampilan dan pengetahuan anak buah kapal mengenai alat keselamatan sekoci pada saat terjadi keadaan darurat.
2. Peningkatan keterampilan dan pengetahuan anak buah kapal mengenai alat keselamatan sekoci

E. Sistematika Penulisan

Untuk memudahkan pembaca memahami skripsi ini, maka penulis menyusun sistematika penulisan sebagai berikut:

1. **BAB I PENDAHULUAN**
 - a. Latar belakang
menjelaskan mengenai uraian yang melatar belakangi pemilihan judul serta dasar dari di ambilnya judul tersebut oleh penulis.
 - b. Perumusan masalah
Pada bagian ini penulis menjabarkan tentang pokok masalah yang akan di bahas.
 - c. Tujuan penelitian
Berisi tentang tujuan dan kegunaan penelitian secara praktis bagi tiap orang yang ada di atas kapal atau suatu badan yang menjalaninya.

d. Pembatasan masalah

Penulis membuat batasan yaitu pada lingkungan kerja awak kapal MV.DK 01

e. Sistematika penulisan

Dibuat untuk memudahkan pembaca dalam mengikuti dan memahami penulisan skripsi ini sehingga dapat menentukan kesimpulan dari skripsi ini.

2. BAB II LANDASAN TEORI

a. Tinjauan pustaka.

Tinjauan pustaka memuat uraian mengenai ilmu yang terdapat dan ilmu pengetahuan pendukungnya, serta menjelaskan teori-teori yang relevan dengan masalah yang diteliti.

b. Kerangka pemikiran

Pada prinsipnya kerangka pemikiran diturunkan dari beberapa dalil, hukum, dan teori yang relevan dengan masalah yang diteliti sehingga memunculkan asumsi asumsi.

3. BAB III METODE PENELITIAN

a. Waktu dan tempat penelitian

Menyajikan tentang waktu yang di habiskan penulis untuk menyelesaikan penelitian dan juga lokasi penelitian.

b. Teknik pengumpulan data

Pada bagian ini penulis mengemukakan akan metode yang digunakan dalam mengumpulkan data

c. Populasi dan sampel

Pada bagian ini penulis memaparkan tentang sumber pengambilan sampel penelitian dan juga mengemukakan bagian kecil data penelitian yang di anggap dapat mewakili keseluruhan data yang dianalisis.

d. Teknik analisis

Mengemukakan tentang metode yang akan digunakan dalam menganalisis data.

4. BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

a. Deskriptif data

Berisi tentang fakta-fakta hasil survei dan pengolahan data

b. Analisis data

Berisi tentang penganalisaan data dengan alat-alat yang digunakan.

c. Alternatif pemecahan masalah

Bagaimana cara untuk memecahkan masalah yang telah di tentukan.

d. Evaluasi pemecahan masalah

Melakukan evaluasi terhadap alternative pemecahan masalah yang telah ditemukan.

5. BAB V PENUTUP

a. Kesimpulan

Merupakan jawaban atau hasil terhadap masalah penelitian tersebut berdasarkan hasil analisis dan pembahasan pada bab sebelumnya.

b. Saran

Merupakan usulan bagi penyelesaian masalah yang dihadapi oleh objek penelitian atau manusia pada umumnya berdasarkan hasil penelitian.



BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

Untuk memudahkan pemahaman yang berhubungan dengan penulisan skripsi ini maka ada beberapa istilah–istilah atau pengertian–pengertian yang dikutip oleh penulis berdasarkan buku atau teori–teori, yaitu :

1. Pengertian Upaya

- a. Menurut Wahyu Baskoro (2005 ; 902), upaya adalah usaha atau syarat untuk menyampaikan sesuatu maksud.
- b. Menurut Torsina (1987 ; 4), upaya adalah kegiatan untuk mencapai tujuan yang diinginkan.
- c. Menurut Tim Penyusun Bahasa Indonesia (1995 ; 1109), upaya adalah tindakan, cara, metode langkah yang dilakukan untuk melakukan suatu hal.
- d. Menurut Sriyanto (1994 ;7), upaya adalah suatu usaha untuk mencapai sesuatu.

Dari pengertian diatas penulis mengambil kesimpulan yang dimaksud dengan upaya adalah suatu tindakan untuk menghadapi sesuatu.

2. Pengertian Peningkatan

- a. Menurut Wahyu Baskoro (2005 ; 840), peningkatan adalah suatu proses atau cara untuk membuat lebih dari sebelumnya.

- b. Menurut Tim Penyusun Kamus Bahasa Indonesia (1995 : 1060), peningkatan adalah suatu proses untuk membuat jadi naik, membuat jadi, cara untuk meningkatkan (usaha, kegiatan).

Dari pengertian diatas maka penulis mengambil kesimpulan yang dimaksud dengan peningkatan adalah suatu proses atau kondisi untuk membuat jadi lebih baik dari yang sebelumnya.

3. Pengertian Keterampilan

- a. Menurut Wahyu Baskoro (2005 ; 825), keterampilan adalah kecakapan yang dimiliki seseorang untuk menyelesaikan suatu tugas.
- b. Menurut Komoruddin (1983 ; 239), keterampilan adalah kesanggupan, kemampuan teknis atau kecakapan khusus dalam suatu bidang.
- c. Menurut Tim Penyusun Kamus Bahasa Indonesia (1995; 1088), keterampilan adalah kecekatan, kecakapan atau kemampuan untuk melakukan sesuatu dengan baik dan cermat.

Dari pengertian diatas maka penulis mengambil kesimpulan yang dimaksud dengan keterampilan adalah kecakapan khusus dalam suatu bidang untuk melakukan sesuatu dengan baik dan cermat.

4. Alat Keselamatan Sekoci

Sekoci atau perahu penyelamat adalah perahu tegar (*rigid*) atau mengembang (*inflatable*) yang dirancang untuk menyelamatkan nyawa manusia jika terjadi masalah di laut. Sekoci umumnya

merujuk pada kendaraan yang dibawa oleh kapal yang lebih besar untuk digunakan oleh penumpang dan awak kapal dalam keadaan darurat. (2011, <https://id.wikipedia.org/wiki/Sekoci>, diakses pada tanggal 23 Januari 2019 pada pukul 22.29).

Sekoci adalah sebagian dari perlengkapan pelayaran yang harus dipenuhi pada syarat-syarat pembuatan kapal, termasuk konstruksi, mekanis perlengkapannya untuk menurunkan dan mengangkat sekoci. Sekoci penolong adalah jenis sekoci yang terbuka dengan lambung tetap dan disisi dalamnya terdapat kotak-kotak udara. (2011, <https://www.maritimeworld.web.id/2011/02>, di akses pada tanggal 30 Januari 2019 pada pukul 12.37)

Dari kutipan di atas penulis mengambil kesimpulan yang di maksud Alat Keselamatan Sekoci adalah perahu penyelamat yang merupakan bagian dari perlengkapan pelayaran serta di rancang untuk menyelamatkan nyawa manusia jika terjadi keadaan darurat dan menyebabkan crew kapal harus meninggalkan kapal.

a. Konstruksi Sekoci Penolong

Menurut Solas 1974, Bab III, Bagian A-Umum aturan 5:

- 1) Semua sekoci penolong harus dikonstruksi secara layak dan harus dengan bentuk dan perbandingan-perbandingan yang sedemikian sehingga memiliki stabilitas cukup memadai di laut berombak, dan lambung timbul cukup bilamana dimuati penuh dengan orang-orang yang diizinkan

perlengkapannya secara lengkap. Semua sekoci penolong harus dapat mempertahankan stabilitas positif bilamana berada di laut dalam keadaan dimuati penuh dengan orang-orang yang diizinkan dan perlengkapannya secara penuh.

- 2) Semua sekoci penolong harus memiliki lambung tegar dan hanya dengan adanya daya apung dalam sekoci. Badan pemerintah dapat menyetujui sekoci-sekoci penolong dengan pelindung tegar, dengan ketentuan bahwa pelindung harus dapat dibuka dengan cepat dari dalam maupun dari luar, dan tidak mengganggu kecepatan embarkasi ke air dan penanganan sekoci penolong.
- 3) Tidak ada sekoci penolong manapun yang dapat disetujui yang beratnya bilamana dimuati penuh dengan orang-orang yang perlengkapannya melampaui 20.300kg (20 ton) atau yang memiliki daya tampung yang dihitung sesuai dengan peraturan 7 bab ini >150 orang.
- 4) Semua sekoci penolong yang diizinkan mengangkut lebih dari 60 orang tetapi tidak lebih dari 100 orang harus sekoci-sekoci penolong bermotor yang memenuhi syarat-syarat peraturan 8 bab ini atau sekoci-sekoci penolong yang dipasang sarana penggerak mekanik yang memenuhi syarat-syarat peraturan 10 bab ini.

- 5) Semua sekoci penolong harus cukup kuat untuk memungkinkan sekoci-sekoci penolong diturunkan ke air dengan selamat bilamana dalam keadaan penuh orang-orang yang diturunkan dengan perlengkapan-perlengkapan. Semua sekoci penolong harus sedemikian kuatnya sehingga sekoci-sekoci penolong tidak akan terjadi perubahan-perubahan membahayakan jika dikenakan beban lebih banyak 25%.
- 6) Semua sekoci penolong harus memiliki lengkung membujur rata-rata sedikit-dikitnya 4% dari panjang sekoci. Lengkung membujur harus mempunyai kurang lebih menyerupai parabola.
- 7) Di sekoci penolong yang diizinkan mengangkut 100 orang atau lebih, volume ruang daya apung harus diperbesar yang diizinkan badan pemerintah.
- 8) Semua sekoci-sekoci penolong harus memiliki ruang apung terpadu atau harus dipasang ruang-ruang udara kedap air atau bahan-bahan apung tahan karat lain yang sepadan yang tidak kena pengaruh yang merugikan oleh minyak ato hasil-hasil minyak cukup untuk mengapungkan sekoci dan perlengkapannya bilamana sekoci tergenang dan masih dapat melaut. Volume tambahan kotak-kotak udara kedap air atau bahan karat lain yang sepadan yang tidak kena

pengaruh minyak atau hasil minyak sekurang-kurangnya sama dengan volume sekoci harus juga diadakan. Badan pemerintah dapat mengizinkan kotak-kotak udara kedap air diisi dengan bahan apung tahan karat yang tidak boleh kena pengaruh yang merugikan oleh minyak atau hasil minyak.

9) Semua sengkang (papan duduk melintang) dan dudukan-dudukan samping harus dipasang serendah mungkin dalam sekoci.

10) Koefisien blok dari kapasitas kubik sebagaimana yang ditentukan sesuai dengan peraturan 6 bab ini dari sekoci penolong kecuali sekoci-sekoci penolong kayu yang dibuat dari papan, tidak boleh $<0,64$, dengan ketentuan bahwa setiap sekoci penolong demikian boleh memiliki koefisien blok $<0,46$, jika Badan pemerintah meyakini metasenter dan lambung timbul yang cukup bilamana sekoci penolong dimuati penuh dengan orang-orang yang diizinkan dan perlengkapan-perengkapan.

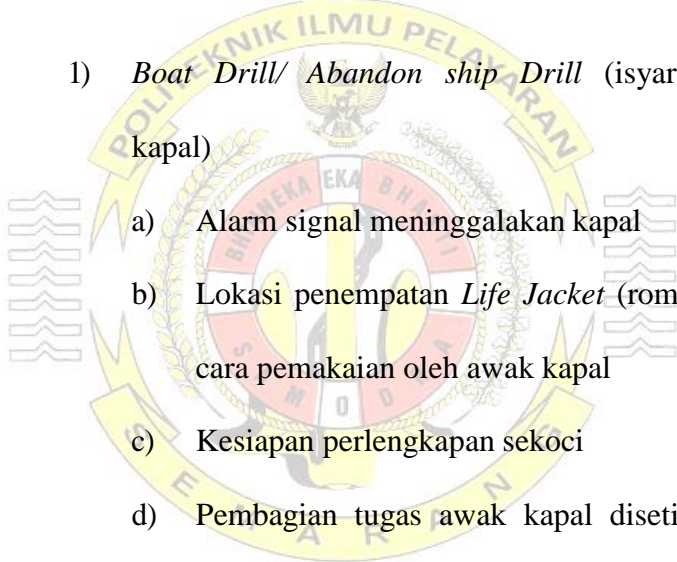
b. Isyarat Sekoci / meninggalkan kapal

Dalam keadaan darurat yang menghendaki Nahkoda dan seluruh anak buah kapal harus meninggalkan kapal maka kode isyarat yang dibunyikan adalah melalui bel atau suling kapal sebanyak 7 (tujuh) pendek dan satu panjang secara terus menerus seperti berikut :



Latihan sekoci dalam keadaan darurat secara individual dimaksudkan untuk menguasai bahkan memiliki segala aspek yang menyangkut karakteristik daripada penggunaan pesawat-pesawat penyelamat yang meliputi pengetahuan dan keterampilan tentang:

1) *Boat Drill/ Abandon ship Drill* (isyarat meninggalkan kapal)

- 
- a) Alarm signal meninggalkan kapal
 - b) Lokasi penempatan *Life Jacket* (rompi penolong) dan cara pemakaian oleh awak kapal
 - c) Kesiapan perlengkapan sekoci
 - d) Pembagian tugas awak kapal disetiap sekoci terdiri dari komandan dan wakil komandan, juru motor, juru mudi, membuka *lashing* dan penutup sekoci, memasang tali air, membawa selimut, membawa kotak P3K, membawa *log book* (buku harian kapal yang berisi laporan setiap kegiatan/kjadian yang terjadi diatas kapal), dan mengarea / mengulur sekoci.

2) *Fire Drill* (isyarat kebakaran)

- a) *Alarm signal* kebakaran dikapal

b) Pembagian tugas awak kapal terdiri dari :

Pemimpin pemadam, membawa selang, botol api, kapak, linggis, pasir, *fireman outfit*, sedangkan perwira jaga, jurumudi dianjungan, menutup pintu dan jendela kedap air, membawa *log book*, instalasi CO2, menjalankan pompa pemadam kebakaran, dan alat P3K

5. Keadaan Darurat

- a. Menurut Agus Hadi P, Emergency Prosedur dan SAR (2004; 01), 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. Keadaan darurat menurut David A. Colling adalah segala situasi yang memerlukan respon dengan segera dikarenakan bencana yang tidak dapat diduga, tidak diharapkan dan tidak memuaskan yang dapat menyebabkan kerusakan yang besar dan kerusakan lainnya.

Dari pengertian diatas, maka penulis mengambil kesimpulan yang dimaksud dengan Keadaan Darurat adalah keadaan yang lain dari keadaan normal yang mempunyai kecenderungan atau potensi tingkat yang membahayakan baik bagi keselamatan manusia, harta benda maupun lingkungan.

c. **Macam-Macam Keadaan Darurat di Kapal**

Menurut Agus Hadi P, Emergency Prosedur dan SAR (2004; 03) Macam-macam keadaan darurat yang sering terjadi diatas kapal yang harus mendapatkan perhatian dari crew kapal adalah:

1) **Kebakaran/Ledakan**

Kebakaran/ledakan adalah keadaan darurat yang terjadi di tempat-tempat yang rawan di atas kapal, yang mempunyai tingkat kecenderungan akan dapat membahayakan keselamatan jiwa manusia dan harta benda yang ada di atas kapal

2) **Tubrukan**

Adalah keadaan darurat yang disebabkan karena terjadinya tubrukan antar kapal, tubrukan kapal dengan benda terapun,maupun tubrukan kapal dengan dermaga yang mempunyai tingkat kecenderungan akan menyebabkan bahaya terhadap keselamatan jiwa manusia.

3) **Kandas**

Kandas adalah keadaan darurat yang disebabkan karena kandasnya kapal pada dasar perairan baik yang dilakukan secara tidak di sengaja maupun sengaja yang mempunyai

tingkat kecenderungan akan dapat membahayakan keselamatan jiwa manusia dan harta benda yang ada di atas kapal.

4) Kebocoran

Kebocoran adalah keadaan darurat yang disebabkan karena terjadinya kebocoran pada lambung kapal di mana kekuatan pompa tidak sebanding dengan masuknya air ke ruangan kapal yang mempunyai kecenderungan membahayakan jiwa.

5) *Man Over Board*

Adalah keadaan darurat yang disebabkan karena terjadinya orang jatuh ke laut baik dalam situasi *immediate action situation*, *delayed action situation* maupun *person missing situation* yang mempunyai tingkat kecenderungan untuk dapat membahayakan keselamatan jiwa manusia dari satu orang tersebut sehingga harus di atasi dengan secepatnya.

6) Pencemaran

Adalah keadaan darurat yang terjadi karena terjadinya pembuangan limbah dan sampah yang melebihi ambang batas yang telah di tentukan yang mempunyai tingkat kecenderungan akan dapat membahayakan keselamat jiwa

manusia dan harta benda yang ada di atas kapal serta lingkungan dimana kapal mengalami musibah yang harus diatasi dengan secepat mungkin.

d. Sijil Berkumpul dan Petunjuk Organisasi Keadaan Darurat

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

Dalam keadaan darurat atau bahaya setiap anak buah kapal wajib bertindak sesuai dengan ketentuan sijil darurat, oleh sebab itu sijil darurat senantiasa dibuat dan diinformasikan pada seluruh awak kapal. Sijil darurat dikapal perlu digantungkan ditempat yang strategis, sesuai, mudah dicapai, mudah dilihat dan mudah dibaca oleh seluruh awak kapal dan memberikan perincian prosedur dalam keadaan darurat, seperti:

- 1) Tugas-tugas khusus yang harus ditanggulangi didalam keadaan darurat oleh setiap anak buah kapal.
- 2) Sijil darurat selain menunjukkan tugas-tugas khusus, juga tempat berkumpul (kemana setiap awak kapal harus pergi).
- 3) Sijil darurat bagi setiap penumpang harus dibuat dalam bentuk yang ditetapkan oleh pemerintah.
- 4) Sebelum kapal berangkat, sijil darurat harus sudah dibuat dan salinannya digantungkan di beberapa tempat yang strategis dikapal, terutama diruang ABK.

- 5) Didalam sibil darurat juga diberikan pembagian tugas yang berlainan bagi setiap ABK, misalnya :
- a) Perlengkapan sekoci penolong termasuk perangkat radio jinjing maupun perlengkapan lainnya
 - b) Menurunkan sekoci penolong
 - c) Persiapan umum alat-alat penolong / penyelamatan lainnya
 - d) Tempat berkumpul dalam keadaan darurat
 - e) Alat-alat pemadam kebakaran termasuk *control panel* kebakaran

Sibil darurat harus membedakan secara khusus semboyan-semboyan panggilan bagi ABK untuk berkumpul di sekoci penolong, di rakit penolong atau ditempat berkumpul untuk memadamkan kebakaran. Isyarat bunyi untuk berkumpul dalam keadaan darurat terdiri dari 7 (tujuh) tiup pendek yang diikuti 1(satu) tiup panjang dengan menggunakan suling kapal atau sirine dan sebagai tambahan isyarat bunyi ini, boleh dilengkapi dengan bunyi bel atau gong secara terus menerus. Jika isyarat ini berbunyi, itu berarti semua orang diatas kapal harus mengenakan pakaian hangat dan baju renang dan menuju ke tempat darurat mereka. ABK melakukan tugas mereka sesuai dengan apa yang tertera didalam sibil keadaan darurat dan selanjutnya Anak Buah Kapal menunggu perintah dari *captain* atau *Chief Officer*. Setiap

juru mudi dan anak buah kapal menuju kesekoci dan mengerjakan:

- i. Membuka tutup sekoci, lipat dan masukkan kedalam sekoci.
- ii. Dua orang didalam sekoci masing-masing seorang didepan untuk memasang tali penahan sekoci yang berpasak (cakil) dan seorang yang dibelakang untuk memasang pro sekoci.
- iii. Tali penahan yang berpasak tersebut dipasang sejauh mungkin kedepan tetapi sebelah dalam dari lopor sekoci dan disebelah luar tali-tali lainnya, lalu dikencangkan.
- iv. Memeriksa apakah semua anak buah kapal sudah memakai rompi keselamatan dengan benar atau tidak.
- v. Selanjutnya siap menunggu perintah.

Untuk mampu bertindak dalam situasi darurat maka setiap awak kapal harus mengetahui dan terampil menggunakan perlengkapan keselamatan jiwa dilaut dan mampu menggunakan sekoci dan peralatannya. Sijil berkumpul dan petunjuk keadaan darurat.

B. Kerangka Pikir

Berdasarkan landasan teori yang telah dilihat diatas kapal ada beberapa permasalahan mengenai kurangnya pengetahuan dan keterampilan dalam pengoperasian alat-alat keselamatan diatas kapal yang menyebabkan kecelakaan yang merugikan semua pihak baik perusahaan,

seluruh awak kapal dan juga lingkungan disekitar kapal. Untuk mengatasi keadaan darurat diatas kapal maka dari itu diperlukan pengetahuan dan keterampilan dalam mengoperasikan alat-alat keselamatan dengan cara melaksanakan latihan-latihan keadaan darurat yang dilaksanakan dalam jangka waktu yang sesuai dengan konvensi tentang keselamatan jiwa dilaut (SOLAS 2001 bab III Regulasi 19 tentang pelatihan keadaan darurat).

Ada beberapa faktor yang mempengaruhi kurangnya pengetahuan dan keterampilan Anak Buah Kapal dalam mengoperasikan alat-alat keselamatan diatas kapal yaitu:

1. Pengetahuan

Dapat ditingkatkan dengan cara mengikutsertakan Anak Buah Kapal didalam kursus-kursus keterampilan dan pelatihan untuk para pelaut mengenai alat-alat keselamatan.

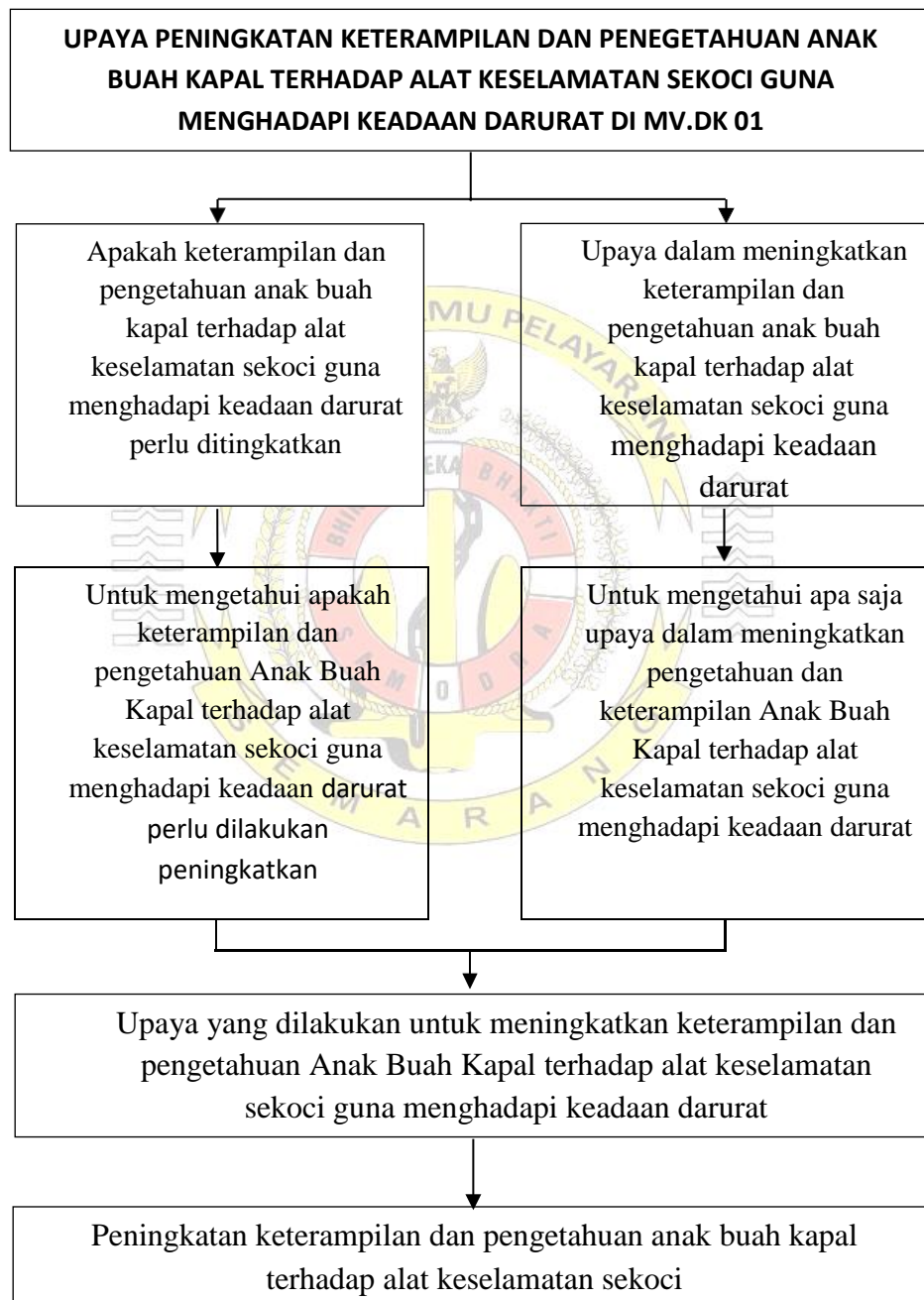
2. Kemampuan

Dapat ditingkatkan dengan cara melakukan latihan diatas kapal terhadap pengoperasian alat-alat keselamatan secara rutin dan terjadwal.

3. Perilaku

Dapat ditingkatkan dengan cara pendekatan nahkoda dengan ABK, sehingga nantinya ABK akan termotivasi untuk meningkatkan pengetahuan dan keterampilan mengoperasikan alat-alat keselamatan

Dalam penulisan skripsi ini penulis menuangkan pokok-pokok pikiran kedalam sebuah kerangka berpikir yang dirangkai pada suatu skema alur adalah sebagai berikut:



Gambar 2.1 Kerangka Pikir Penelitian

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan pada permasalahan dan hasil penelitian di lapangan serta dari hasil uraian pembahasan yang telah diuraikan mengenai keterampilan serta pengetahuan Anak Buah Kapal terhadap alat keselamatan sekoci dalam menghadapi keadaan darurat di MV. DK 01, maka dapat diambil beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Keterampilan dan pengetahuan Anak Buah Kapal terhadap alat keselamatan sekoci dalam menghadapi keadaan darurat di MV.DK 01 perlu di tingkatkan. Anak buah kapal kurang terampil dan mengerti terhadap alat keselamatan sekoci, sehingga akan beresiko membahayakan *crew* kapal ketika kapal menghadapi keadaan darurat. Di dalam keterampilan serta pengetahuan terhadap alat-alat keselamatan bagi seluruh Anak Buah Kapal, maka diperlukan kerjasama baik antara perwira, bawahan dan juga pihak perusahaan dalam mengoperasikan alat-alat keselamatan. Tanpa adanya kerjasama ini, maka peningkatan pengetahuan dan keterampilan akan sulit dicapai.
2. Upaya dalam meningkatkan keterampilan dan pengetahuan Anak Buah Kapal terhadap alat keselamatan sekoci di MV.DK 01 dapat dilakukan dengan meningkatkan kesadaran Anak Buah Kapal dalam

melaksanakan tugas dan tanggung jawab terhadap alat keselamatan sekoci, dengan cara melaksanakan latihan – latihan keselamatan diatas kapal secara rutin. Serta dengan melaksanakan pemutaran film mengenai keselamatan (*Safety Movie*).

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas, penulis mengajukan beberapa saran tentang kesimpulan yang telah diambil atas permasalahan yang ada, saran-saran tersebut antara lain:

1. Anak Buah Kapal diharapkan dapat tumbuh rasa tanggung jawab secara moril untuk meningkatkan dan memperdalam pengetahuan dan keterampilannya terhadap alat keselamatan, serta diharapkan kepada perwira yang mempunyai tingkat pengetahuan lebih baik tentang alat-alat keselamatan diatas kapal dapat memberikan ilmu dan pengetahuan serta keterampilannya kepada Anak Buah Kapal, dengan begitu rasa tanggung jawab akan keterampilan dan pengetahuan Anak Buah Kapal dapat meningkat.
2. Alangkah baiknya manajemen di atas kapal lebih serius dan tegas dalam mengadakan rapat (*safety meeting*), serta dilakukan secara terjadwal atau *periodic*. Tujuannya agar Anak Buah Kapal memperhatikan dan tidak menganggap remeh terhadap *Safety Meeting* juga latihan keselamatan yang dilakukan, baik atas perintah *Captain* maupun dari Perusahaan.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

Badan Diklat perhubungan, 2000. *BST Modul-4 : Personil Safety and Sosial Responsibility (Keselamatan Individu dan Tanggung jawab Sosial)*, Cetakan Pertama : Jakarta.

Badan Diklat perhubungan, 2000. *Model Iternational Management Code (Kode management Keselamatan Internasional)* Cetakan Pertama : Jakarta.

Capt. Agus Hadi Purwantomo, SP. 1, M .Mar. 2018. *Prosedur Darurat & Sar*, PIP : Semarang.

Komaruddin. 1983. *Ensiklopedia Menejemen*. Bandung : Alumni

Kountour Ronny, 2004. *Metodologi Penelitian*. PPM : Jakarta.

Martopo Arso, 1999. *International Maritime Organization*. PIP : Semarang.

Margono, S. 2003. *Metodologi Penelitian Pendidikan*. Jakarta : Rineka cipta.

Moleong, Lexy J. 2002. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT.Remaja Rosdakarya.

Purwanto, 1989. *Keselamatan kerja* .PIP : Semarang.

Sugiono. 2012. *Metodologi penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfa Beta

Sulistijo, 2002. *Rangkuman International Safety Management Code*, PIP : Semarang.

Suryabrata Sumadi, 1983. *Metodologi Penelitian*. Rajawali Pers : Jakarta.

INTERNET

Sekoci atau perahu penyelamat, diakses pada tanggal 23 Januari 2019 pada pukul 22.29) <https://id.wikipedia.org/wiki/Sekoci>,

Sekoci penolong. di akses pada tanggal 30 Januari 2019 pada pukul 12.37 (2011, <https://www.maritimeworld.web.id/2011/02>)

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 *Ship Particular* MV. DK 01
- Lampiran 2 *Crew List* MV. DK 01
- Lampiran 3 Kerangka Pikir
- Lampiran 4 *Muster List*
- Lampiran 5 Gambar-Gambar
- Lampiran 6 *List of Life Boat Equipment* MV. DK 01
- Lampiran 7 *List of Crew life Boat* MV. DK 01
- Lampiran 8 Hasil Wawancara



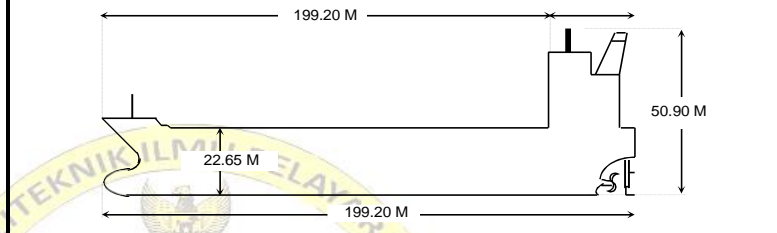


**PT. KARYA SUMBER ENERGY
SHIP'S PARTICULARS**

NAME	MV DK 01	KEEL LAID	08 February 1991	SATELLITE COMMUNICATION	
CALL SIGN	P O Z O	LAUNCHED	26 August 1991		
FLAG	INDONESIA	DELIVERED	07 November 1991	INM-C 452502595	
PORT OF REGISTRY	JAKARTA	SHIPYARD	KOYO DOCKYARD CO.LTD	E-MAIL	mv.dk01.kse@gmail.com
OFFICIAL NUMBER	17696	PHONE			
IMO NUMBER	9011193	FAX			
CLASS SOCIETY	BKI	TELEX			
CLASSIFICATION CHARACTER	MMSI 525021258				
P & I CLUB	RAETS MARINE MARINE INSURANCE BV	EX. NAME SHIN			
				CS / FLAG PANAMA	

OWNERS	PT KYK LINES	TLP
OPERATORS	PT KARYA SUMBER ENERGY, JL KALI BESAR BARAT NO 37 JAKARTA BARAT - 11230 INDONESIA +62216910382, PIC SUHAFRINAL, MOBILE PHONE +6281381699009, EMAIL suha@indoshipping.com, dpa.kse1@gmail.com	

PRINCIPAL DIMENSIONS	
LOA	199.92 M
LBP	192.00 M
BREADTH	32.00 M
DEPTH (molded)	22.65 M
HEIGHT (maximum)	50.90 M
BRIDGE FRONT - BOW	172.710 M
BRIDGE FRONT - STERN	27.214 M



TONNAGE	
NET	16710 MT
GROSS	39219 MT
LIGHT SHIP	9730 MT

TANK CAPACITIES (cbm)			
GRAIN (M3)	CARGO HOLD CAPACITY		BLST TKS (100 %)
	BALE (M3)		F.P.Tk.
NO.1	16680.98	NO.1	NO.1P/S 1464.86 M³
NO.2	17752.98	NO.2	NO.2P/S 2762.90 M³
NO.3	16705.54	NO.3	NO.3P/S 1027.88 M³
NO.4	13626.95	NO.4	NO.4P/S 1319.00 M³
NO.5	16629.14	NO.5	NO.5P/S 1079.58 M³
NO.6	18157.13	NO.6	APT 391.45 M³
			NO.4CH 13626.95 M³
TOTAL	99552.72	TOTAL	TOTAL 24020.59

LOAD LINE INFORMATION	FREEBOARD	DRAFT	DWT
TROPICAL FRESH	8.171 M	11.496 M	48265 MT
FRESH	8.400 M	11.267 M	46999 MT
TROPICAL	8.421 M	11.246 M	48298 MT
SUMMER	8.650 M	11.017 M	47002 MT
WINTER	8.879 M	10.788 M	45709 MT

MACHINERY / PROPELLER / RUDDER	
MAIN ENGINE	AKASAKA 6UEC52LS
M.C.O	10,200 ps x 115 rpm
C.S.O	8,670 ps x 109 rpm
MAX CRITICAL RANGE	5211 X 70 RPM
AUX. BOILER TYPE	composite boiler
GENERATOR (3 sets)	3 x 710 KW @ 900 rpm
EMER D.G.	1 x 82 KW @ 1800 rpm
PROPELLER	5-Blade, fix pitch, D= 5,600 mm
RUDDER	FUSO TYPE 360A

BUNKER TANKS	
1 FO TK	604.50 M³
2 FO TK	565.94 M³
3 FO TK	440.77 M³
4 FO TK	307.63 M³
5 FO TK	447.43 M³
TOTAL	2366.27 M³
DOT (P)	87.59 M³
2 DO Srv	5 M³
TOTAL	175.18 M³

WINCHES / WINDLASS / ROPES / EMERGENCY TOWING			
	FWD	AFT	PARTICULARS
WINCHES	2 (d.dr)	2 (d.dr)	14t x 15 m/min
MRG Ropes	6	6	70 mm x 200 mtr, polypropylene
Winch BHC			
WINDLASS	2	NIL	C.D 23.5t x 9.0 m/min, HD 14t x 15m/min
FIRE WIRE	N/A	N/A	
ANCHORE	2	0	Stockless, 6990 kgs x 2 set
EMG TOWING	2	N.A	24 mm X 100 m Wire Rope

BALLAST PUMPING SYSTEM				
MAIN PUMPS	NO.	CAPACITY	HEAD	RPM
BALLAST PUMP	1	800 m³	25 M	1800

LIFE BOATS	
2 x 25 Persons	
MAKER	
NISHI F CO LTD	
Totally enclosed	

FIRE FIGHTING SYSTEM	
E/RM	HALON FIRE EXTINGUISHING SYS, FOAM, CO2, POWDER
CARGO/ DK AREA	FIRE HYDRANT

LUBE OIL TANK M3	
1 CYL OIL TANK M/E	29 m³
2 CYL OIL TANK	-
1 SYS OIL TANK M/E	15 m³
2 SYS OIL TANK A/E	4,5 m³
TOTAL	

CRANES	
3 X 14.5 T	

CREW LIST
(Daftar Crew)

(Arrival) / Kedatangan
 (Departure) / Keberangkatan

Aug-2017

Page No. 1.2

1. Name of Ship (Nama Kapal)		2. Date of Arrival / Departure (Tanggal Kedatangan / Keberangkatan)		3. Nationality of Ship (Kebangsaan Kapal)		4. Previous Port (Pelabuhan Sebelumnya)	
MV. DK 01				INDONESIA			
5.No.	6. Name (Nama)	7. Rank or Rating (Jabatan)	8. Date of Birth (Tanggal Lahir)	9. Nationality (Kebangsaan)	10. ID Doc. NO. (Seamen's Passport) & Date of Expire Port / Date of Embarkation	11. Remarks	
1	Lanny	Master	19-Dec-56	Indonesia	E 157402 / B 606680 24.02.2020 / 07.02.2022 Cilacap, 08 April 2017		
2	Mohamad Ziabeli	C/O	10-Dec-84	Indonesia	A 005157 / A 9267061 09.01.2019 / 15.12.2019 Cilacap, 03 Aug 2016		
3	Muhammad Hanif N.	2/O	20-Aug-90	Indonesia	X 026919 / B 0382780 11.04.2020 / 13.02.2020 Cilacap, 01 March 2016		
4	Tegar Armianto	3/O	5-Oct-93	Indonesia	C 061799 / A 7897637 31.05.2019 / 03.04.2019 Cilacap, 08 April 2017		
5	Ismail Bin Daaru	C/E	2-Mar-60	Indonesia	E 080491 / A 8606618 02.05.2019 / 23.09.2017 Cilacap, 16 May 2017		
6	Alimi	2/E	20-Aug-57	Indonesia	B 034194 / A 7540082 16.01.2018 / 03.03.2019 Cilacap, 02 Nov 2016		
7	Yoniswanto Abas	3/E	17-Jul-60	Indonesia	E 101018 / A 9026828 05.10.2019 / 20.11.2019 Cilacap, 25 Des 2016		
8	Sulistyo Budi Prabowo	4/E	23-Feb-91	Indonesia	Y 035084 / B 1300968 11.05.2018 / 10.06.2020 Cilacap, 08 April 2017		
9	Slamet	Bosun	12-Nov-59	Indonesia	C 034986 / A 5271559 22.01.2017 / 14.05.2018 Cilacap, 01 June 2016		
10	Arin Putinha	AB	16-Jan-87	Indonesia	A 005606 / A 6801456 29.01.2017 / 22.11.2018 Cilacap, 26 April 2016		
11	Hermen	AB	27-Mar-65	Indonesia	E 034686 / A 6780581 10.11.2018 / 04.10.2018 Cilacap, 26 Feb 2017		
12	Muryani	AB	21-May-73	Indonesia	B 087403 / A 9166005 24.07.2018 / 18.09.2019 Cilacap, 26 Feb 2017		
13	Sunandar	Eng. Foreman	10-Apr-57	Indonesia	C 019661 / A 3403632 21.10.2018 / 16.07.2017 Cilacap 02 Oct 2015		
14	Rendi Dauhan	Oiler	24-Jan-94	Indonesia	B 031797 / A 4420192 07.01.2018 / 19.12.2017 Cilacap, 08 April 2017		
15	Asrul Malinrang	Oiler	17-Mar-86	Indonesia	D 042227 / A 9246992 02.02.2018 / 21.10.2019 Cilacap, 25 Dec 2016		
16	Jovan Indra P	Oiler	8-Dec-86	Indonesia	V 071325 / A 5406784 25.04.2019 / 26.04.2018 Cilacap, 26 April 2016		
17	Edi Purwanto	Ch. Cook	4-Apr-82	Indonesia	B 024333 / A 6023868 20.11.2017 / 23.07.2018 Cilacap, 25 Dec 2016		
21	Aditya Fathony W	D/Cadet	16-Apr-96	Indonesia	E 057379 / B 3324889 04.04.2019 / 04.03.2021 Bojonegara, 01 Sep 2016		
22	Galih Angling W	D/Cadet	28-Mar-97	Indonesia	E 057188 / B 3325841 23.03.2019 / 02.03.2021 Bojonegara, 01 Sep 2016		
23	Priyanga Aji Nugraha	D/Cadet	18-May-95	Indonesia	E 057105 / B 3325887 17.03.2019 / 02.03.2021 Bojonegara, 01 Sep 2016		
24	Alif Akbar	E/Cadet	16-Mar-97	Indonesia	E 057291 / B 3324735 22.03.2019 / 02.03.2021 Saonek, 03 Aug 2016		
25	Renaldo Malakauseiya	E/Cadet	18-Nov-95	Indonesia	E 057256 / B 3324830 05.03.2019 / 02.03.2021 Cilacap, 05 Aug 2016		

Total : 26 Persons

Signature

Master / Capt. Lanny

UPAYA PENINGKATAN KETERAMPILAN DAN PENEGETAHUAN ANAK BUAH KAPAL TERHADAP ALAT KESELAMATAN SEKOCI GUNA MENGHADAPI KEADAAN DARURAT DI MV.DK 01







21/07/2016 17:13



21/07/2016 17:14









LAMPIRAN 5

INTERVIEW I

Kepada : Narasumber 1 Tempat : MV. DK 01
Nama : - Tanggal : 25 Februari 2017

Beberapa pertanyaan yang diajukan pada *interview* adalah sebaga berikut:

1. Sudah berapa lama anda bekerja di kapal?
Jawab:
Saya telah bekerja di kapal kurang lebih selama 15 tahun.
2. Selama anda bekerja di atas kapal, pernahkah anda mengalami pengalaman dalam menghadapi keadaan darurat di MV. DK 01?
Jawab:
Selama puluhan tahun saya bekerja di atas kapal, saya belum pernah menghadapi keadaan darurat di kapal.
3. Apa yang anda ketahui mengenai alat keselamatan sekoci dan penggunaannya?
Jawab:
Yang saya ketahui mengenai alat tersebut yaitu suatu alat yang di gunakan pada saat kapal akan tenggelam, dan setiap crew kapal harus bisa mengoperasikan alat tersebut.
4. Menurut anda perlukah AB serta Bosun terampil dalam menggunakan Sekoci di atas kapal MV. DK 01?
Jawab:
Saya rasa tidak terlalu diperlukan karena ABK hanya mengikuti arahan serta perintah dari *Officer* di atas kapal. Jadi kami hanya perlu tahu saja tidak harus terampil dan ahli.
5. Apakah ada saran untuk manajemen kapal dalam upaya peningkatan terhadap pengetahuan dan keterampilan di atas kapal di MV. DK 01?
Jawab:
Menurut saya upaya peningkatan tidak di perlukan karena pada dasarnya ABK hanya mengikuti perintah serta order dari *Officer* di atas kapal MV DK 01.

INTERVIEW II

Kepada : Narasumber 2 Tempat : MV. DK 01
Nama : - Tanggal : 25 Februari 2017

Beberapa pertanyaan yang diajukan pada *interview* adalah sebaga berikut:

1. Sudah berapa lama anda bekerja di kapal?
Jawab:
Saya telah bekerja di kapal kurang lebih selama 10 tahun, sekitar 4 tahun di kapal ini.
2. Selama anda bekerja di atas kapal, pernahkah anda mengalami pengalaman dalam menghadapi keadaan darurat di MV. DK 01?
Jawab:
Untuk di kapal DK 01 saya belum pernah menghadapi keadaan darurat, tapi ketika di kapal sebelumnya saya pernah mengalami kandas di pelabuhan tanjung intan.
3. Apa yang anda ketahui mengenai alat keselamatan sekoci dan penggunaannya?
Jawab:
Sekoci itu alat keselamatan yang digunakan pada saat kapal akan tenggelam dan alarm bahaya di bunyikan, sehingga crew di atas kapal akan berkumpul di tempat berkumpul.
4. Menurut anda perlukah AB serta Bosun terampil dalam menggunakan Sekoci di atas kapal MV. DK 01?
Jawab:
Saya rasa untuk terampil tidak terlalu perlu, untuk anak buah kapal cukup hanya tahu bagaimana pengoperasiannya .
5. Apakah ada saran untuk manajemen kapal dalam upaya peningkatan terhadap pengetahuan dan keterampilan di atas kapal di MV. DK 01?
Jawab:
Kalau untuk saran saya rasa peningkatan keterampilan abk tidak terlalu diperlukan hanya saja alangkah baiknya lebih mementingkan perawatan sekoci di atas kapal.

INTERVIEW III

Kepada : Narasumber 3 Tempat : MV. DK 01
Nama : - Tanggal : 25 Februari 2017

Beberapa pertanyaan yang diajukan pada *interview* adalah sebaga berikut:

1. Sudah berapa lama anda bekerja di kapal?
Jawab:
Saya telah bekerja di kapal kurang lebih 20 tahun, di berbagai jenis kapal niaga, international maupun nasional.
2. Selama anda bekerja di atas kapal, pernahkah anda mengalami pengalaman dalam menghadapi keadaan darurat di MV. DK 01?
Jawab:
Saya pernah mengalami berbagai keadaan darurat di atas kapal, mulai dari kandas, kebakaran, serta pernah juga mengalami tubrukan dengan suatu tongkang larat .
3. Apa yang anda ketahui mengenai alat keselamatan sekoci dan penggunaannya?
Jawab:
Alat sekoci itu di gunakan pada saat mengalami keadaan darurat yang mengakibatkan crew kapal harus meninggalkan kapal menggunakan sekoci tersebut, selain sekoci di gunakan untuk itu biasanya juga di gunakan pada saat *Drill* di atas kapal.
4. Menurut anda perlukah AB serta Bosun terampil dalam menggunakan Sekoci di atas kapal MV. DK 01?
Jawab:
Saya rasa perlu itu det, karena penting menurut saya, tetapi karena melihat semakin canggihnya duniasaat ini sehingga hanya perlu di lakukan pembaharuan saja terhadap perlatan diatas kapal termasuk sekoci itu sendiri .
5. Apakah ada saran untuk manajemen kapal dalam upaya peningkatan terhadap pengetahuan dan keterampilan sekoci di atas kapal di MV. DK 01?
Jawab:
Untuk saya peningkatan keterampilan terhadap sekoci di atas kapal bisa dilakukan secara individu saja, yang terpenting kesadaram masing-masing karena jika dilaksanakan pelatihan pun jika crew kapal tidak terlalu peduli maka hasilnya pun akan nihil.

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Galih Angling Wisarsa

NIT : 51145116 N

Tempat, tanggal lahir : Bojonegoro 28 Maret 1997

Jenis Kelamin : Laki-laki

Agama : Islam

Alamat : Jl.Brawijaya RT09/RW02, Ds.Mejuwet, Kec.Sumberrejo,
Kab. Bojonegoro

Nomor Telepon : 0813-9089-3424

Nama Orang Tua

Nama Ayah : Mustari

Nama Ibu : Wiwik Winarni

Alamat : Jl. Brawijaya RT09/RW02, Ds. Mejuwt, Kec.Sumberrejo,
Kab. Bojonegoro

Riwayat Pendidikan

1. SDN Mejuwet I : Lulus tahun 2008
2. SMP Negeri I Baureno : Lulus tahun 2011
3. SMA Negeri I Sumberrejo : Lulus tahun 2014
4. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang : 2014 – sekarang

Pengalaman Praktek Laut

1. PT. Karya Sumber *Energy*, di MV. DK 01

