



Jurnal Cakrawala Bahari

Journal homepage: <http://jurnal.poltekpelsubar.ac.id/index.php/jcb>

Analisa kinerja anak buah kapal untuk mengatasi keterlambatan penurunan sekoci di km. Sinabungandhika Kanishka

Bintang Novi^{1*}

¹ Program Studi Diploma III Studi Nautika, Indonesia

Article Info

Article history:

Received Jun 12th, 2020
Revised Aug 20th, 2020
Accepted Aug 25th, 2020

Keyword:

Analisa kinerja
Keterlambatan penurunan
Sekoci

ABSTRAK

Pelatihan pengoperasian sekoci penolong sangat penting dalam dunia pelayaran, karena ini merupakan suatu pengetahuan praktis bagi pelaut yang mengangkut bagaimana cara menyelamatkan diri sendiri maupun orang lain. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah agar para crew atau anak buah kapal dapat mengoperasikan dan menggunakan sekoci penolong di atas kapal. Penelitian ini dilaksanakan di atas KM. SINABUNG. Sumber data yang diperoleh adalah data primer yang diperoleh langsung dari tempat penelitian dengan cara obeservasi dan wawancara langsung dengan nakhoda, perwira dan anak buah kapal serta literatur-literatur yang berkaitan dengan penelitin ini. Hasil yang didapat dari penelitian ini menunjukkan bahwa pengetahuan tentang pengoperasian atas penggunaan sekoci penolong di atas kapal masih kurang, untuk kedepannya disarankan kepada nakhoda yang merupakan pemegang komando tertinggi di atas kapal agar selalu mengadakan pelatihan sekoci penolong bagi seluruh crew atau anak buah kapal.



© 2020 The Authors. Published by Politeknik Pelayaran Sumatera Barat.
This is an open access article under the CC BY-NC-SA license
(<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0>)

Corresponding Author:

Novi, B.,
Program Studi Diploma III Studi Nautika, Indonesia
Email: Novibintng234@gmail.com

Pendahuluan

Lihan sekoci penolong dalam proses penyelamatan dilaut adalah merupakan pengetahuan praktis pelaut yang menyangkut bagaimana cara menyelamatkan diri maupun orang lain dalam keadaan darurat di laut. Seperti mengalami tubrukan, kebakaran, kandas dan lain sebagainya. Proses penyelamatan ini baik para penolong maupun yang ditolong harus tahu dan paham benar cara-cara atau teknik pengoprasian sekoci penolong yang ada di kapal. Dalam proses pelaksanaan penyelamatan-penyelamatan ini baik penolong maupun yang ditolong harus tahu dan benar-benar paham bagaimana cara menggunakan berbagai alat penolong yang ada dikapalnya. Persiapan dan tindakan-tindakan pada waktu menaiki sekoci serta bagaimana cara menggunakan sarana yang tersedia didalam sekoci penolong. Namun demikian pada kenyataannya masih ada anak buah kapal yang tidak dapat melaksanakan tugas dan tanggung jawab sebagaimana mestinya. Dari kejadian tersebut diatas dapat dilihat bahwa karena kurangnya latihan dan pengetahuan tentang sekoci maka terjadi keterlambatan penurunan sekoci di KM. Sinabung. Ukuran dan daya angkut dari pada sekoci adalah panjang 7,3 meter (24 kaki) dan berat maksimum 20 ton

(perlengkapan+daya angkut 150 orang). Adapun jumlah sekoci di KM. SINABUNG sebanyak 12 buah yaitu, dua (2) buah dengan kapasitas 60 orang penumpang dan sepuluh (10) buah dengan kapasitas 150 orang penumpang.

Pengertian sekoci Penolong

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

Sesui Bab III SOLAS 1974, sekoci penolong yang di ijin kan ada beberapa tipe, yaitu, Sekoci terbuka (*Open Life Boat*), Sekoci tertutup sebahagian (*Partially Enclosed*), Sekoci tertutup sebahagian secara otomatis (*Self Righting Partially Enclosed*), Sekoci tertutup (*Totally Enclosed*), Sekoci dengan system udara otomatis (*Self Contained Air Support System*), dan Sekoci dengan pelindung tahan api (*Fire Protected*)

Dilihat dari penggeraknya sekoci di bedakan menjadi sekoci dengan penggerak dayung dan layar, sekoci mekanik yaitu tenaga penggerak secara mekanik dan bukan motor, dan sekoci motor. Pada umumnya sekoci yang dilengkapi motor di luar badan sekoci dapat digunakan untuk "Rescue Boat" bila memenuhi persyaratan sebagaimana diatur dalam aturan 47 Bab III SOLAS 1974.

Alat Penurunan Sekoci

Alat penurunan sekoci ada 4 macam yaitu: dewi-dewi puffing (*Hiffing Devits*), dewi-dewi lengan tunggal (*Single Arm Devits*), dewi-dewi gaya berat (*Gravity Davits*) dan peluncur otomatis (*Free Fall Arrangement*). Dewi-dewi lengan tunggal digunakan untuk menurunkan sekoci yang kaku. Dewi-dewi gaya berat dan "Hiffing" digunakan untuk menurunkan sekoci jenis terbuka atau jenis sebahagian terbuka yang dikerjakan secara manual dan dengan system mekanik dengan bantuan udara bertekanan. Peluncur otomatis dapat digunakan untuk meluncurkan sekoci tertutup. Pemegang otomatis dapat digunakan untuk mengikat sekoci tertutup. Sekoci penolong yang dilengkapi dengan alat ini akan terkembang dan lepas dari ikatannya kemudian terapung di air akan terjadi secara otomatis bila mana kapal tenggelam pada waktu tertentu.

Daya Angkut Sekoci

1. Sekoci yang diijinkan adalah sekoci yang daya angkutnya tidak lebih dari 150 orang.
2. Selain daya angkut yang ditentukan berdasarkan kapasitas (volume) sekoci bagaimana aturan dari *SIMPSON'S Rule* sesuai dengan SOLAS 1947 amandemen 1997 penentuan daya angkut sekoci adalah sebagai berikut :
 - Sedikit mungkin dengan acuan jumlah orang dengan berat rata-rata 75 kg semuanya menggunakan rompi penolong, dapat dengan normal tanpa mengganggu operasi mesin atau pendayung.
 - Sedikit mungkin dengan acuan ruang gerak tiap orang cukup bebas dan jarak antara injakan kaki dengan tempat duduk tidak kurang dari 35 cm.
3. Letak dan posisi tempat duduk harus secara jelas diketahui.

Persyaratan Untuk Sekoci Penolong Bermotor

Dalam buku Penyelamatan Jiwa manusia di laut (SOLAS 1974) 1988 : 11. pada kapal penumpang harus tersedia 1 buah sekoci penolong pada tiap sisi kapal (maksimum 30 orang persekoci). Pada kapal barang 1600 GRT atau lebih harus ada minimal 1 buah sekoci penolong bermotor. Sekoci penolong bermotor harus memenuhi persyaratan sebagai berikut :

1. Dilengkapidengan motor bertekanan tinggi
2. Siap digunakan setiap saat
3. Bisa dihidupkan dalam keadaan apapun

4. Tersedia bahan bakar untuk berlayar terus menerus selama 24 jam dengan kecepatan minimal 6 mil/jam.
5. Bermotor yang tertutup dengan baik dan dalam cuaca buruk dapat bekerja dengan baik. Tutup motor harus tahan api dan dilengkapi dengan alat untuk mundur.
6. Jika dimuati penuh berikut perlengkapannya, harus dapat menempu kecepatan 6 mil/jam di laut tenang (bagi yang ada di kapal penumpang, kapal tangki, dan kapal barang). Pada sekoci penolong bermotor lainnya minimal 4 mil/jam.

Perlengkapan Sekoci

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

1. Spesifikasi sekoci penolong bermotor: Dengan mesin pembakaran kompresi, harus bisa di star setiap saat, Bahan bakar paling sedikit harus cukup untuk 24 jam dengan kecepatan penuh terus menerus, Harus bisa bergerak mundur, Mesin dan alat-alatnya harus terlindung pada saat di pakai waktu udara jelek, dan Kecepatan maju dengan kecepatan penuh pada air tenang 6 knots.
2. Mechanically Propeller: 1) Harus mempunyai tenaga yang cukup untuk segera menjauh dari lambung kapal ketika sekoci diturunkan dan harus bisa memperhatikan haluan dalam segala cuaca, 2) Harus bisa di gerakkan orang yang tidak terlatih dan 3) Harus dilengkapi oleh alata-alat pengubah putaran (maju menjadi mundur) oleh juru mudi setiap saat
3. Tulisan-tulisan pada badan sekoci penolong: Nama pelabuhan induk, Kapasitas sekoci penolong, Ukuran-ukuran sekoci dan Nomor sekoci.
4. Cara Pemberian Nomor sekoci: di mulai dari muka ke belakang, nomor ganjil di lambung kanan, nomor genap di lambung kiri dan nomor di tulis di kedua lambung haluan sekoci.
5. Syarat Penyimpanan Sekoci: jauh dari haluan dan buritan kapal, bisa di turunkan ketika kapal kosong, kapal miring 15° dan harus bisa diturunkan dalam waktu 3 menit.
6. Guna sekat peluncur, menahan benturan sekoci dengan badan kapal dan membantu penurunan sekoci ketika kapal miring lebih besar dari 15° .
7. Perlengkapan sekoci.
 - Daya apung dengan 2 cadangan
 - Dayung kemudi 1.5 set keleti dengan rantai pengikatnya
 - Ganco (*boat hook*)
 - Dua prop (sumbat) untuk setiap lubang beserta rantai pengikatnya. Bagi sekoci yang di lengkapi dengan sumbat otomatis tidak dilengkapi dengan sumbat biasa
 - Dua buah ember dari bahan mental
 - kemudi dengan tangkainya (*celaga*)
 - Dua buah kampak, satu pada masing-masing ujungnya
 - Lampu beserta minyaknya cukup untuk 24 jam
 - Dua kotak korek api yang disimpan dalam kemasan kedap air
 - Tiang dengan labran di kawat tahan karat beserta layar berwarna orange.
 - Kompas beserta penerangannya.
 - Tali penolong (*life line*) terikat sekeliling luar sekoci.
 - Jangkar/jangkar air.
 - Dua buah tali pangolin (*tonnage painter*) dimuka dan dibelakang diikat kuat dengan cakil.
 - Makanan disimpan dalam kemasan kedap air.
 - Air tawar 3 liter tiap orang.
 - Empat buah cerawat payung (*parachute flare*).
 - Enam buah cerawat tangan (*red hand flare*)
 - Dua isyarat orange (*smoke signal*) untuk siang hari.
 - Obat-obatan pada kemasan kedap air.
 - Senter yang bisa dipakai untuk mengirim isyarat morse, dengan baterai dan bolamnya.

- Cermin untuk isyarat siang hari.
- Pisau lipat (*jack knife*) beserta pembuka kaleng yang selalu terikat pada badan sekoci dan rantai.
- Dua buah tali buangan yang terbung.
- Pompa tangan.
- Satu set alat pancing.
- Terpal pelindung yang berwarna orange.
- Khusus sekoci motor harus ada pemadam api untuk jenis kebakaran minyak.
- Radio jinjing/*emergency portable* radio pada salah satu sekoci.
- Merkah pada sekoci
- Ukuran (Dimensi) sekoci; panjang, lebar, dan jumlah orang yang dapat diangkut.
- Nama kapal dan pelabuhan dimana kapal didaftarkan.
- Nomor sekoci.

Metode

Penelitian dilaksanakan di KM. Sinabung yang merupakan salah satu kapal penumpang yang dimiliki oleh PT. PELNI (Pelayaran Nasional Indonesia) alamat Jl. Gajah Mada No. 14 Jakarta Dan metode yang digunakan dalam pengumpulan data adalah sebagai berikut : Metode lapangan (*field research*), yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara mengadakan tinjauan langsung pada obyek yang diteliti. Data dan informasi dikumpulkan melalui Metode Observasi, yaitu dengan cara mengadakan pengamatan secara langsung pada objek yang diteliti (Pengoprasian Sekocidi KM. Sinabungg, Metode Interview, yaitu dengan cara mengadakan Tanya jawab secara langsung kepada Nahkoda, Perwira beserta anak buah kapal yang ada di KM. Sinabung dalam upaya mengumpulkan informasi yang berkaitan dengan cara mengoprasikan sekoci penolong yang sesuai dengan prosedur agar tidak mengalami keterlambatan penurunan sekoci di KM. Sinabung. Metode Studi Pustaka, Penelitian yang dilakukan dengan cara membaca dan mempelajari literature, buku-buku dan tulisan-tulisan yang berhubungan dengan masalah yang dibahas. Untuk memperoleh landasan teori yang akan digunakan dalam membahas masalah yang akan diteliti.

Hasil dan Pembahasan

Keterampilan Crew atau Anak Buah Kapal

Apabila terjadi keadaan darurat maka keterampilan *crew* atau anak buah kapal dalam menggunakan alat-alat di atas kapal sangat menentukan dari contoh latihan keadaan darurat sekoci penolong yaitu pada tanggal 25 September 2005, jam 09.00 – 09.30 LT tepatnya pada saat kapal *anchorage* di pelabuhan Tg. Priuk (Jakarta), dimana keadaan cuaca pada saat itu cerah. Latihan sekoci penolong dalam menyelamatkan jiwa dalam keadaan darurat. Pada saat latihan masih banyak *crew* atau anak buah kapal yang belum mengetahui cara pengoprasian sekoci penolong yang sesuai dengan prosedur.

Seharusnya sekoci diturunkan dalam waktu 3-7 menit dengan pengetahuan dan keterampilan *crew* atau anak buah kapal, akan tetapi pada kenyatannya sekoci penolong dapat diturunkan setelah memerlukan waktu 10-15 menit. Disini terlihatnya bahwa kurangnya pengetahuan dan keterampilan dalam pengoperasian sekoci penolong di KM. Sinabung. Dimana perincian dari latihan tersebut adalah sebagai berikut :

Pukul 09.00 LT	: <i>General alarm</i> dibunyikan (7 pendek 1 panjang kurang \pm 1 menit)
Pukul 09.05 LT	: Regu sekoci segera menuju <i>master station</i> masing-masing.
Pukul 09.15 LT	: Sekoci diturunkan sampai dek embarkasi/ <i>stationary</i> .
Pukul 09.20 LT	: Diarea sampai di air.
Pukul 09.30 LT	: Latihan selesai.

Adapun perlengkapan yang digunakan adalah :

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

Dari contoh diatas terlihat dengan jelas bahwa keterampilan *crew* atau anak buah kapal tentang pengoprasian sekoci penolong sangat kurang, sehingga didalam latihan mengenai keadaan darurat tidak terlaksana sesuai dengan yang diharapkan. Agar dapat memperjelas bahwa tingkat pengetahuan anak buah kapal tentang sekoci penolong sangat minim, pada quistionnare (terlampir) yang penulis sebarakan kepada responden yang berisi beberapa pertanyaan maka penulis mengambil persentase dari setiap pertanyaan tersebut dengan data sebagai berikut :

Tabel 1. Data *Crew* atau Anak Buah Kapal yang Bekerja Diatas Kapal KM. Sinabung Berdasarkan Tingkat Ijasah

Tingkat ijasah	Jumlah	%
PSCRB	28	21 %
BST	102	79 %
Total	130	100 %

Sumber: data yang telah diolah

Dari tabel diatas didapat bahwa anak buah kapal yang mempunyai ijasah BST (*Basic Safety Training*) adalah 102 orang sehingga dapat disimpulkan bahwa sertifikat tentang sekoci penolong PSCRB (*Proficiency Survival Craft And Rescue Boat*) belum dimiliki. Dapat dilihat pada lampiran *crew list*.

Berdasarkan dari hasil jawaban responden yang ada pada pertanyaan poin pertama maka penulis mengambil kesimpulan bahwa tingkat pengetahuan anak buah kapal tentang penurunan sekoci penolong masih kurang. Agar lebih jelas dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 2. Tingkat pengetahuan anak buah kapal pada saat penurunan sekoci

Jawaban responden	jumlah	%
Ya	16	32 %
Tidak	34	68 %
Total	50	100 %

Menurut jawaban responden pada tabel di atas dapat disimpulkan bahwa tingkat pengetahuan anak buah kapal tentang penurunan sekoci masih kurang sebab terdapat 16 responden (32%) yang menjawab ya dan 34 responden (68%) yang menjawab tidak.

Berdasarkan dari hasil jawaban responden yang ada pada pertanyaan poin kedua maka penulis mengambil kesimpulan bahwa latihan sekoci penolong tidak dilaksanakan sesuai dengan jadwal. Agar lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 3:

Menurut jawaban responden pada tabel di atas dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan latihan sekoci penolong jarang dilaksanakan sebab terdapat 15 responden (30%) yang menjawab ya dan 35 responden (70%) yang menjawab tidak.

Tabel 3. Pelaksanaan latihan sekoci penolong

Jawaban responden	jumlah	%
Ya	15	30 %
Tidak	35	70 %
Total	50	100 %

Sumber: data yang telah diolah

Berdasarkan dari hasil hipotesis di atas data observasi (pengamatan) di KM. Sinabung bahwa kurangnya pemahaman dan pelatihan *crew* atau anak buah kapal pada saat dilakukan pelatihan pengoprasian sekoci di atas kapal sebagai penyebab terlambatnya penurunan sekoci. Oleh karena itu dibawah ini akan diuraikan langkah-langkah untuk mengatasi kurangnya pengetahuan dari anak buah kapal tentang cara menggunakan sekoci penolong :

1. Penyebab kurangnya pengetahuan atau keterampilan anak buah kapal tentang sekoci penolong.
 - a. Kurangnya pendidikan 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 amandemen 1995 (SCTW 1978 amandemen 1995) regulation VI/2, diwajibkan bagi para nakhoda, perwira dek, kepala kamar mesin, masinis dan personil yang ditugaskan dalam pelayanan penurunan sekoci penolong mempunyai sertifikat khusus kecakapan/keterampilan pesawat luput maut dan sekoci penyelamat (*certificate proficiency in survival craft and recue boat*). Namun pada kenyataannya di KM. SINABUNG hanya terdapat 28 orang anak buah kapal yang memiliki sertifikat PSCRB, sementara 102 orang lainnya hanya memiliki sertifikat BST, sehingga sebagian besar dianggap tidak memahami prosedur penurunan sekoci yang sesuai. Hal ini secara mendasar berpengaruh pada proses penurunan sekoci. Apabila pengetahuan atau keterampilan personil kurang memadai maka prosedur penurunan akan membutuhkan waktu yang lebih lama yang berpengaruh pada keselamatan penumpang.
 - b. Jarangnya dilaksanakan latihan sekoci penolong di atas kapal
Salah satu faktor yang juga sangat mempengaruhi kurangnya pengetahuan atau keterampilan dari anak buah kapal adalah jarangnya dilaksanakan latihan sekoci penolong di atas kapal secara rutin sesuai dengan jadwal yang telah dibuat oleh mualim 1. Bila latihan sekoci penolong jarang dilaksanakan maka akan membuat anak buah kapal menjadi tidak terbiasa dan tidak terampil lagi dalam menggunakan sekoci penolong. Pengetahuan tentang cara menggunakan sekoci penolong yang telah didapat selama bekerja di atas kapal lama kelamaan akan berkurang sehingga pada saat latihan dilaksanakan anak buah kapal akan lambat atau kurang terampil dalam pelaksanaannya.
2. Langkah-langkah untuk mengatasi kurangnya pengetahuan anak buah kapal dalam hal penggunaan sekoci penolong
 - a. Memberikan pendidikan atau kursus sekoci penolong oleh pihak perusahaan.
Cara memberikan pendidikan dan keterampilan sekoci penolong yaitu disaat para anak buah kapal yang mengambil cuti diberikan kesempatan mengikuti pendidikan atau kursus yang dilaksanakan oleh diklat yang menyelenggarakan program tentang alat-alat keselamatan khususnya mengenai sekoci penolong dengan begitu anak buah kapal akan mendapatkan pengetahuan secara teori maupun praktek sesuai dengan program STCW 1974 dari mulai pengenalan alat, cara perawatan sampai dengan cara penggunaannya. Sesuai ketentuan dalam *internasional convention on "Standarts Of Training Certification And Watch Keeping For Seafarer"* 1979 amandemen 1995 (STCW 1978 amandemen 1995) reulation VI/2, diwajibkan bagi para nakhoda, perwira dek, kepala kamar mesin, masinis dan personil yang ditugaskan dalam pelayanan penurunan sekoci dan rakit penolong mempunyai sertifikat khusus/keterampilan pesawat luput maut dan sekoci penyelamat (*Certificate Proficiency In Survival Craft And Rescue Boat*). Kursus ini menyajikan kepada peserta suatu cara yang aman dan terpercaya dalam penyelamatan jiwa di laut bila kapal mengalami keadaan darurat yang mengakibatkan pelaut (pelayar) terpaksa harus meninggalkan kapalnya. Setelah anak buah kapal mendapat pendidikan sekoci penolong melalui kursus yang diikutinya, diharapkan pada saat latihan sekoci penolong yang nantinya dilaksanakan di atas kapal

maka anak buah kapal tersebut dapat lebih terampil dan cepat dalam melaksanakan latihan sekoci penolong dan juga mengetahui alat-alat yang digunakan serta fungsinya.

- b. Mengadakan latihan sekoci penolong secara rutin di atas kapal dan pemberian motivasi 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, anak buah kapal dan seluruh penumpang 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.

Tujuan lain yang dapat dicapai dengan memberi latihan-latihan sekoci dan rakit penolong secara rutin yaitu agar anak buah kapal dapat lebih terampil dalam menggunakan sekoci dengan cepat dan benar. Apabila anak buah kapal terampil dalam menggunakan sekoci penolong pada akhirnya dapat memberikan penerangan kepada seluruh penumpang di atas kapal. 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 anak buah kapal yang tidak menggunakan kelengkapan alat-alat keselamatan pada waktu latihan serta mengambil tindakan tegas bila ada anak buah kapal yang tidak hadir dalam latihan.

Nakhoda sebagai penanggung jawab tertinggi di atas kapal harus senantiasa memberikan motivasi kepada anak buah kapalnya dalam hal pelaksanaan latihan alat-alat keselamatan agar bertambah pengetahuannya. Hal tersebut dapat berupa penerangan atau tetap muka. Dalam tatap muka seharusnya Nakhoda dapat memberikan motivasi kepada seluruh anak buah kapal yaitu dengan cara memutar video tentang cara menggunakan sekoci penolong atau memutar video tentang berbagai kejadian yang dialami oleh kapal yang mengalami kecelakaan.

Dengan pemutaran video ini diharapkan agar anak buah kapal dapat termotivasi untuk lebih memahami dan mengerti tentang arti pentingnya alat-alat keselamatan dalam hal ini sekoci penolong, sehingga pada saat kapal mengalami kecelakaan yang tidak diinginkan pada anak buah kapal lebih siap untuk proses penyelamatan dengan menggunakan sekoci penolong yang ada di kapal

Dalam tatap muka tersebut, Nakhoda dapat juga memberikan informasi/masukan pengetahuan tentang sekoci yaitu dengan tidak menganggap remeh alat-alat keselamatan tersebut. Dalam sekilas anak buah kapal sering menganggap remeh alat-alat keselamatan yang biasa terpasang pada tempat-tempat yang strategis, mereka menganggap bahwa penanganannya mudah serta tidak perlu dipelajari secara khusus.

Simpulan

Kesimpulan yang didapatkan dari hasil penelitian ini adalah sebagai berikut: 1) Kurangnya pengetahuan *crew* atau anak buah kapal tentang peralatan sekoci penolong sehingga timbul kesulitan dalam mengoperasikan sekoci penolong yang mengakibatkan latihan tidak terlaksana sebagaimana yang diharapkan. 2) Kurangnya pelaksanaan atau pelatihan *crew* atau anak buah kapal dalam pengoperasian sekoci penolong di atas kapal.

Referensi

International safety guide for oil tanker and terminal : Witherbyand Co.LTD 32/2 Aylesbury Steet
London, Ecir Oet, England.

Rozaimi Jatim Dan Rahardjo, Olah Sekoci, Yayasan Neptunus, Semarang, 1980

Soerjono. HS Capt, Perlengkapan Kapal, Yayasan Venus, Ujung Pandang, Tanpa Tahun

Tim BPLP, Penyelamatan Jiwa Manusia Dilaut, Yayasan Venus, Ujung Pandang, 1998