

Optimalisasi Perawatan Sekoci Penolong Sebagai Penunjang Keselamatan Awak Kapal

Kevin Pratama^{a*}, Arleiny^b, Eko Nugroho Widjatmoko^c

^{a,b,c} Politeknik Pelayaran Surabaya
*Email: pratamakepin211@gmail.com

ABSTRAK

Alat Keselamatan merupakan aspek penting dalam penunjang keamanan suatu pelayaran. Pentingnya keberadaan alat keselamatan khususnya Sekoci Penolong di atas kapal menjadi hal serius yang tidak bisa disepelekan. Melaksanakan perawatan teratur terhadap alat keselamatan adalah merupakan upaya dalam mencegah dan menanggulangi kecelakaan transportasi laut. Pemeliharaan dan pengoperasian sekoci bukan hanya sekedar rutinitas, namun merupakan rangkaian kegiatan bagi awak kapal yang membutuhkan banyak perhatian dan ditopang oleh manajemen tenaga kerja yang baik. Tujuan dari penelitian ini adalah mendeskripsikan tingkat pengetahuan awak kapal mengenai perawatan skoci serta dampaknya terhadap keselamatan awak kapal. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif, pengumpulan data dilaksanakan dengan wawancara kepada awak kapal, dokumentasi, dan mengadakan observasi untuk memperoleh data primer dan selanjutnya akan dijadikan pedoman untuk mengambil kesimpulan penelitian. Hasil penelitian menunjukkan bahwa perawatan alat keselamatan sekoci penolong sesuai prosedur memiliki pengaruh penting dalam mengurangi risiko kecelakaan dan korban jiwa.

Kata Kunci: alat keselamatan, sekoci penolong, perawatan

ABSTRACT

Safety equipment is an important aspect in supporting the security of a voyage. The importance of having safety equipment, especially Lifeboats on board, is a serious matter that cannot be underestimated. Carrying out regular maintenance of safety equipment is an effort to prevent and overcome marine transportation accidents. The maintenance and operation of lifeboats is not just a routine, but is a series of activities for the crew that requires a lot of attention and is supported by good manpower management. The purpose of this study was to describe the level of knowledge of the crew regarding the maintenance of lifeboats and their impact on the safety of the crew. This study uses qualitative methods, data collection is carried out by interviewing the crew, documentation, and conducting observations to obtain primary data and will then be used as guidelines for drawing conclusions. The results showed that the maintenance of lifeboat safety equipment according to procedures had an important influence in reducing the risk of accidents and fatalities.

Keywords: safety equipment, lifeboat, maintenance

I. PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan yang terdiri dari pulau-pulau yang dipisahkan oleh laut. Oleh karena itu, diperlukan suatu sarana konektivitas sarana transportasi untuk membawa barang dan orang ke pulau-pulau tersebut. Transportasi pada dasarnya adalah perpindahan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain. Langkah ini bertujuan untuk mencapai dan

meningkatkan kepraktisan dan efisiensi. Transportasi dapat berupa transportasi darat, laut atau udara, tetapi walaupun moda transportasi banyak, transportasi laut tetap diperlukan. Transportasi laut banyak digunakan karena terdapat wilayah yang dipisahkan oleh selat dan laut yang tidak dapat dijangkau oleh transportasi darat, dan transportasi udara tidak efisien karena muatan yang

terbatas atau relatif ringan (Alvan, N, 2020).

Transportasi meliputi darat, laut dan udara. Dari ketiga moda transportasi tersebut, transportasi laut tetap menjadi cara terbaik untuk memindahkan orang. Selain lebih terjangkau, pelayaran laut juga menjangkau daerah-daerah terpencil. Transportasi dapat mengatasi isolasi yang disebabkan oleh letak geografis antar pulau (Velasco, 2016). Dalam hal transportasi, khususnya transportasi laut, keselamatan kapal merupakan faktor utama yang menjadi perhatian perusahaan yang bergerak di bidang transportasi laut. Untuk itu, kelaikan laut kapal sebagai alat angkut harus terjamin, dan harus dapat beroperasi dengan aman, tertib, bersih dan nyaman.

Sekoci adalah alat keselamatan di kapal yang digunakan untuk meninggalkan kapal jika terjadi keadaan darurat dan ketidakmampuan untuk bertahan hidup di kapal. Sekoci tidak lagi terbuat dari kayu atau logam, yang sangat berat dan membutuhkan perawatan khusus (Hairuddin, 2014). Sekoci modern terbuat dari fiberglass sintesis ringan atau bahan lain yang sangat kuat dan ringan. Perawatan dan pengoperasian sekoci itu sendiri seringkali diremehkan dan sering diabaikan. Pemeliharaan dan pengoperasian sekoci bukan hanya sekedar rutinitas, merupakan rangkaian kegiatan bagi awak kapal, tetapi membutuhkan banyak perhatian dan ditopang oleh manajemen tenaga kerja yang baik (Kuncowati, 2016; Faturachman, 2015). Berdasarkan latarbelakang yang dijabarkan, maka penelitian ini dilakukan dengan tujuan mendeskripsikan tingkat pengetahuan awak kapal mengenai perawatan skoci serta dampaknya terhadap keselamatan awak kapal.

II. METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan penulis adalah deskriptif kualitatif. Bahtianul (2020)

mengungkapkan bahwa Penelitian kualitatif adalah penelitian yang cenderung deskriptif dan menggunakan teknik analisis yang rasional digunakan sebagai pedoman untuk membantu peneliti memfokuskan penelitiannya sesuai dengan fakta di lapangan. Teknik pengumpulan data dilakukan dengan metode observasi secara langsung di atas kapal, wawancara kepada Nakhoda dan Mualim III, serta studi pustaka. Untuk teknik analisis data, peneliti menggunakan teknik reduksi data, penyajian data, dan menarik kesimpulan. Penelitian dilakukan di KMP DLN Batu Layar merupakan kapal dengan tipe Roro dengan IMO number 9895056 yang dibuat tahun 2018. Kapal ini memiliki ukuran panjang 109,49 meter, lebar 21,60 meter, *gross tonnage* 9.187, draft maksimal 4,50 meter, serta kapasitas muatan 550 orang dan 160 unit kendaraan campuran.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada tanggal 18 Januari 2022 KMP DLN Batu Layar sedang melakukan latihan meninggalkan kapal di wilayah labuh jangkar Lembar, Lombok NTB. Cuaca cerah, keadaan laut *smooth*, Kegiatan latihan *drill* di lakukan pukul 08.00 WITA. Kegiatan latihan meninggalkan kapal berjalan dengan lancar sampai Nakhoda memerintahkan untuk kegiatan selesai. Pada proses merapat ke kapal, sekoci penolong tersebut mengalami mati mesin. Sekoci sempat tidak terkendali dan terseret arus yang mengakibatkan sekoci hampir menabrak KMP DLN Batu Layar, Juru Mudi mencoba untuk menyeimbangkan dan mengatur olah gerak sekoci, Masinis III dibantu Bosun yang berada di dalam sekoci mencoba memperbaiki bagian dari motor dan kemudi sekoci penolong, beberapa menit setelah dilakukan pengecekan dan perbaikan akhirnya mesin sekoci dapat hidup kembali.

Pada tanggal 8 Juni 2022 KMP DLN Batu Layar kembali melaksanakan latihan dengan kegiatan penurunan

sekoci penolong. Pelatihan ini dilakukan dengan menurunkan sekoci penolong ke permukaan. Tujuan dari latihan ini adalah untuk mengaplikasikan penggunaan sekoci yang tepat dalam keadaan darurat di mana semua awak kapal harus meninggalkan kapal. Latihan ini dipimpin langsung oleh Nakhoda dari anjungan dengan melihat jalannya *boat drill* ini. Latihan berjalan kurang lancar mulai dari pelepasan pin sampai penurunan sekoci penolong ke laut, karena saat sekoci turun terjadi kemacetan pada dewi-dewi, sehingga kapal mengalami kendala untuk menurunkan sekoci. Kurang optimalnya perawatan sekoci penolong menjadi penyebab utama kejadian. Saat dilakukan pemeriksaan pada motor dewi-dewi, terdapat kerusakan pada *gear* dewi-dewi sehingga pelaksana *boat drill* tidak dapat maksimal.

Penerapan tali sandar guna menghindari putusannya tali di KMP DLN Batu Layar dapat dianalisis terjadinya putusannya tali. Faktor pertama adalah rendahnya pemahaman awak kapal tentang perawatan sekoci. Perawatan alat pengaman sekoci tidak berjalan sesuai prosedur sehingga mengakibatkan berbagai kendala seperti macet saat proses penurunan dan mesin mati saat sekoci beroperasi. Pemeliharaan harus dilakukan. Perencanaan perawatan secara berkala dan pemeliharaan juga harus dilakukan sesuai dengan prosedur yang berlaku. Mualim III bertanggung jawab untuk merencanakan pemeliharaan peralatan keselamatan, memverifikasi peralatan keselamatan, serta pelaksanaan latihan. Mualim I serta Nakhoda juga wajib memastikan semua berjalan sesuai prosedur (Rudiana, Retno Wulandari 2020).

Faktor kedua adalah kurang optimalnya perawatan sekoci penolong, kemacetan yang terjadi pada dewi-dewi sekoci penolong disebabkan perawatan masih kurang optimal. Hal ini diketahui dengan adanya kerusakan pada *gear* motor dewi-dewi yang merupakan komponen yang sangat vital dalam suatu

motor. *Gear* dalam suatu motor merupakan suatu poros utama untuk menggerakkan *blok wrapping drum*, sehingga *wire rope* yang melilit di *wrapping drum* tersebut dapat diarea atau dihibob untuk proses menurunkan dan menaikkan sekoci penolong (Saputra, 2018; Musfiqon, 2012). Dari fakta II juga dapat diketahui bahwa pada kerusakan *gear* tersebut tidak langsung diperbaiki ataupun diganti dengan *gear* yang baru. Hal ini disebabkan tidak ada suku cadang untuk *gear* motor dewi-dewi. Oleh karena itu, upaya perawatan motor dewi-dewi tidak efektif dan apabila terjadi kerusakan pada pengoperasian dewi-dewi juga akan menghambat pelaksanaan *abandon ship drill* di KMP DLN Batu Layar (Supendi and Sugiyarto, 2022).

Dari apa yang telah diuraikan pada bab sebelumnya, maka pemecahan masalah dengan pembahasan sebagai berikut. Meningkatkan pengetahuan kru tentang peralatan keselamatan, awak kapal yang baru naik perlu mengetahui tugas dan tanggung jawab mereka untuk fokus pada keadaan darurat, dan memiliki pemahaman yang baik tentang siapa yang akan bekerja dengan pasukan penyelamat di laut. *Familiarization* menurut *STCW 1995 Reg. I/14 "Responsibility of Shipping Companies"* yang berisi tentang familiarisasi bagi anak buah kapal (ABK) yang akan bertugas di atas kapal terutama alat keselamatan (Prayogo D.; Supendi S.; et al, 2022). Hal ini senada dengan hasil penelitian sebelumnya, bahwa untuk meningkatkan pengetahuan dan keterampilan awak kapal dilakukan familiarisasi khususnya untuk awak kapal yang baru pertama kali naik kapal, agar dapat beradaptasi dengan lingkungan kapal juga beradaptasi dengan anggota tim kerjanya (Wahyuni, et al, 2022; Zhang, et al, 2021; Simalungun, 2018).

Rutin melaksanakan *safety meeting* yang salah satu tujuannya untuk memberikan pengarahan tentang tugas dan tanggung jawab awak kapal

(Mandaku, 2012). Sebisa mungkin *safety meeting* dilaksanakan tiap 1 bulan sekali untuk selalu me-refresh kembali tugas dan tanggung jawabnya untuk menghindari kesalahan-kesalahan ketika melaksanakan tugas. Selain itu fungsi *safety meeting* juga untuk mengevaluasi kinerja seluruh kru kapal, apakah sudah berjalan dengan baik apa belum. Dan fungsi Nakhoda disini adalah untuk memberikan wawasan mengenai perawatan sekoci penolong (Prayogo, D.; Ndori, A; Andromeda, VF, et al, 2022). Sehingga ketika melaksanakan kegiatan selanjutnya tidak terjadi kesalahan yang dapat merugikan kapal, kru kapal, maupun perusahaan.

Pemeriksaan menyeluruh pada sekoci penolong, inspeksi harus dilaksanakan secara rutin agar tidak mengganggu pelaksanaan pelatihan sekoci dan apabila ada bagian sekoci yang tidak bisa diperbaiki oleh pihak kapal, maka harus dilaporkan kepada pihak perusahaan (Chong & Lee, 2006; Pranata Rhama, 2017). Dalam pengecekan dan perawatan sekoci di KMP DLN Batu Layar, meliputi seluruh bagian dari mulai perlengkapan di dalam sekoci, perlengkapan bertahan hidup di dalam sekoci, bagian mesin serta kemudi, dan juga dewi-dewi serta kabel baja.

IV. SIMPULAN

Kondisi sekoci penolong dan perangkatnya yang kurang baik disebabkan oleh kurangnya pengetahuan awak kapal mengenai perawatan berkala sekoci penolong yang sesuai prosedur. Keterbatasan suku cadang dari respon perusahaan dan jam operasi kapal yang tinggi mengakibatkan perawatan menjadi tidak sesuai dan tidak optimal. Untuk itu penulis memberi saran guna peningkatan perawatan sekoci penolong di atas kapal, yaitu dengan membuat jadwal kerja yang rutin serta efisien untuk pelaksanaan perawatan sekoci penolong di atas kapal, mengadakan rapat (*safety meeting*) dan familiarisasi mengenai alat-alat keselamatan.

Tujuannya adalah mengevaluasi kekurangan-kekurangan dari sekoci penolong, sehingga apabila sewaktu-waktu digunakan dapat berfungsi dengan baik dan dalam keadaan siap.

V. DAFTAR PUSTAKA

- Alvan, N. P. (2020). *Mengoptimalkan Keterampilan Awak Kapal Dalam Menggunakan Sekoci Penolong di KM. Gerbang Samudera*. (Skripsi, Unimar Amni, 2020) <http://repository.unimar-amni.ac.id/2768/>
- Bahtianul, M. (2020). *Optimalisasi Perawatan Sekoci Penolong Di Mt. Sungai Gerong*. (Skripsi, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 2020). <https://onesearch.id/Record/IOS15573.2368#holdings>
- Chong, D. Y., & Lee, Y. C. (2006). A Study on Free-fall Lifeboat for Prevention the Human's Life On Board Ship. In *Proceedings of the Korean Society of Marine Engineers Conference* (pp. 185-186). The Korean Society of Marine Engineering.
- Faturachman, D., Muslim, M., & Sudrajat, A. (2015). Analisis Keselamatan Transportasi Penyeberangan Laut dan Antisipasi terhadap Kecelakaan Kapal di Merak-Bakauheni. *Jurnal Teknik Mesin Untirta*, 1(1), 15-21. <https://jurnal.untirta.ac.id/index.php/jwl/article/view/515>
- Hairuddin, I. (2014). *Alat Keselamatan di Atas Kapal*. Bina Cipta.
- Mandaku, H. (2012). Analisis Kebutuhan Transportasi Penyeberangan Pada Lintasan Hunimua-Waipirit, *Jurnal Arika*, 4(1).
- Musfiqon. (2012). *Panduan Lengkap Metode Penelitian Pendidikan*. PT. Prestasi Pustakarya.

- Pranata, Rhama. (2017). *Peningkatan Pengoperasian Sekoci Penolong Secara Aman Dan Effisien Di Kapal MV. Karya Nusantara* 88. <https://id.scribd.com/document/366357840/Kti-Peningkatan-Pengoperasian-Sekoci-Penolong-Secara-Aman-Dan-Efisien-Di-Kapal-Mv-Karya-Nusantara-88> Diakses Juli 2022
- Prayogo, D., Ndori, A., Andromeda, V. D., Kurnianing Sari, D., Hartoyo, H., & Sulistiyowati, E. (2022). Assessment of factors contributing to the risks of accident. *TransNav: International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, 16.
- Prayogo D., Supendi S., Antoro D., Huda S., Fitriyaningsih A., Surjaman F., Purwantono P., Choeroni M., Sugiyarto S. (2022). Maritime Education after COVID-19 Era. *TransNav, the International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, Vol. 16, No. 2, doi:10.12716/1001.16.02.04, pp. 227-231, 2022
- Rudiana, Retno Wulandari dan Junita, R. (2020). Optimalisasi Perawatan Dan Pengoperasian Alat Keselamatan Sekoci Sebagai Penunjang Keselamatan Di MV Kartini Baruna. *Meteor STIP Marunda*, <http://ejournal.stipjakarta.ac.id/index.php/meteor/article/view/142>.
- Saputra, D. P. (2018). *Prosedur Darurat Dan SAR*. Deepublish.
- Simalungun. (2018). *Kemenhub Bagikan 5.000 Lifejacket Kepada Operator Kapal*. Solotrust.com. <https://www.solotrust.com/read/8282/Kemenhub-Bagikan-5000-Life-Jacket-Kepada-Operator-Kapal?id=8282>
- Velasco Indonesia. (2016). *Perawatan Alat Keselamatan Kapal, Begini Caranya*. <https://velascoindonesia.com/perawatan-alat-keselamatan-kapal/>
- Wahyuni, T., Ricardianto, P., Harits, A., Thamrin, M., Liana, E., Anggara, D., ... & Endri, E. (2022). The implementation of minimum service standards on ship operational performance: Empirical evidence from Indonesia. *Uncertain Supply Chain Management*, 10(4), 1297-1304.
- Zhang, R., Liu, J., & Gu, Z. (2021, December). Research on crew-level maintenance strategy for ship equipment based on risk-based decision. In *2021 14th International Symposium on Computational Intelligence and Design (ISCID)* (pp. 87-90). IEEE.