

PERANAN LATIHAN PENURUNAN SEKOCI PENOLONG DALAM MENUNJANG KESELAMATAN JIWA DI LAUT PADA MT. EDRICKO 8

Muh Ramadhanu Djauhari¹⁾ Arlizar Djamaan²⁾ Muhlis Muhayyung³⁾

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Jalan Tentara Pelajar No. 173 Makassar, Kode pos. 90172
Telp. (0411) 361697975; Fax (0411) 3628732
E-mail: pipmks@pipmakassar.com

ABSTRAK

Pelatihan pengoperasian sekoci penolong sangat penting dalam dunia pelayaran, karena ini merupakan suatu pengetahuan praktis bagi pelaut yang menyangkut 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 MV.SINAR KUDUS mulai tanggal 13 Januari 2006 sampai dengan 14 Januari 2007. 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 penelitain 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.

1. PENDAHULUAN

Memahami pentingnya alat keselamatan di atas kapal maka seluruh crew kapal diwajibkan mengetahui pengoperasian alat-alat keselamatan yang ada di kapal, ini menyangkut bagaimana cara menyelamatkan diri maupun orang lain dalam keadaan darurat di laut, seperti setelah mengalami tubrukan, kebakaran, kandas, bocor dan tenggelam. Dalam proses penyelamatan baik para penolong maupun yang ditolong harus tahu dan paham benar-benar cara-cara atau teknik menggunakan berbagai alat penolong yang ada di kapal.

Semua tindakan ini dimaksudkan agar setiap orang dalam keadaan bahaya atau darurat dapat menolong dirinya sendiri maupun orang lain secara cepat dan tepat, baik pada waktu terjun ke laut maupun

waktu bertahan terapung di laut, untuk mencapai suatu keberhasilan yang maksimal didalam proses penyelamatan di laut diperlukan kesiapsiagaan baik personil maupun awak kapal yang dalam keadaan bahaya, serta perlengkapan dan alat-alat penolong di atas kapal. Menyangkut kesiapsiagaan para awak kapal konvensi internasional STCW '78 resolusi no. 19, telah memberikan rekomendasi mengenai porsi latihan bagi para pelaut dalam tehnik penyelamatan manusia di laut. Resolusi tersebut mengharuskan semua pelaut untuk memahami bahwa sebelum ditempatkan di atas kapal harus diberi latihan yang sungguh-sungguh mengenai tehnik penyelamatan manusia di laut. Penyelamatan di laut akan memerlukan beberapa hari atau mungkin beberapa minggu dimana kita harus berusaha untuk tetap hidup dalam keadaan darurat. Oleh sebab itu pengetahuan tentang bahaya yang utama terhadap penyelamatan diri harus diketahui. Tetapi dalam kenyataannya di lapangan pada saat taruna melaksanakan praktek laut masih banyak anak buah kapal belum mengetahui tehnik menggunakan berbagai alat penolong yang ada di kapal.

Adapun pokok masalah yang akan dibahas yaitu bagaimana ketarampilan anak buah kapal dalam menurunkan sekoci penolong di MT. EDRICKO 8.

2. TINJAUAN PUSTAKA

Sebagai pedoman umum, bahwa kapal dimana tempat para pelaut bekerja, adalah alat atau tempat yang paling aman untuk berlindung selama pelayaran di laut.

Para pelaut wajib senantiasa mempertahankan tetap tinggal di atas kapal dalam keadaan darurat bagaimanapun perahnya. Namun demikian dalam batas tertentu kapal tidak dapat lagi dipertahankan sebagai tempat belindung dan tidak lagi sebagai tempat tinggal. Satu-satunya yang dapat dilakukan untuk menyelamatkan jiwa di laut agar tetap

dapat bertahan hidup bila terjadi musibah adalah dengan cara meninggalkan kapal (*Abandon Ship*).

Setiap individu yang terlibat dalam penyelamatan diri di laut harus memiliki kesadaran yang tinggi bahwa keselamatan jiwa dirinya sangat tergantung dari orang lain. Sebagai contoh, apabila seorang dalam operasi penyelamatan harus terjun ke laut kemudian harus menaiki sekoci atau rakit penolong. Pertama ; orang tersebut harus mampu melakukan terjun kelaut dengan benar. Kedua ; ia harus mampu mencapai dan menaiki sekoci. Orang lain wajib membantunya untuk dapat naik ke sekoci. Apabila gagal naik di atas sekoci atau rakit penolong, kemungkinan adalah bahwa ia tidak mampu bertahan hidup di laut. Kemungkinan lain yang lebih fatal yaitu apabila ia salah dalam melakukan prosedur menaiki sekoci atau rakit penolong terbalik. Sehingga dapat membahayakan jiwa orang banyak.

Konvensi internasional tentang keselamatan jiwa di laut (SOLAS) 1974 pada Bab II membahas tentang persyaratan minimal yang harus dimiliki oleh kapal-kapal, baik kapal barang dan kapal penumpang. Hal ini juga yang ditetapkan pada SOLAS peraturan no. 10 paragraf 2, 3, 4 dan 5 Bab II : semua kapal harus :

- a. Ada personil yang terlatih dalam jumlah yang cukup untuk melayani alat-alat keselamatan dan pembantu orang-orang yang tidak terlatih.
- b. Ada beberapa perwira atau personil yang memiliki sertifikat yang mampu mengoperasikan, menurunkan alat-alat penolong dan perlengkapan untuk kegiatan meninggalkan kapal (*Abandon ship*) sampai semua orang terevakuasi.
- c. Setidaknya ada orang perwira atau orang yang memiliki kualifikasi setara memimpin penurunan dan pengopersian suatu penolong. Ia harus memiliki daftar nama orang masuk pada alat penolong yang

menjadi tanggung jawabnya dan meyakinkan bahwa setiap anggota memahami tugasnya masing-masing.

Dari semua bahasan di atas, dapat ditarik kesimpulan bahwa :

- a. Tiap individu harus memahami dan menyadari pentingnya keselamatan di laut baik untuk diri sendiri maupun orang lain.
- b. Tiap individu harus memahami peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan keselamatan jiwa di laut baik peraturan-peraturan internasional maupun nasional.
- c. Tiap individu yang terkait atau terlibat dalam penyelamatan jiwa di laut harus memahami prinsip-prinsip dasar penyelamatan di laut secara benar.
- d. Setiap anak buah kapal dan penumpang harus memahami prosedur meninggalkan kapal secara benar.

3. METODE PENELITIAN

Adapun penelitian ini akan dilaksanakan pada KM Edrico 8 PT. Bitumen Marasende. Adapun waktu penelitian selama 12 bulan atau selama proyek laut dilaksanakan.

Metode pengumpulan data dan informasi yang diperlukan dalam penulisan proposal penelitian ini adalah observasi, Interviewn dan metode studi pustaka

Data yang diperoleh dalam bentuk variable berupa informasi-informasi sekitar pembahasan baik secara lisan maupun tulisan. Data dalam bentuk lisan ini diperoleh dari hasil wawancara yang dilakukan terhadap Nakhoda kapal, Perwira dan Anak buah kapal yang berada disalah satu kapal milik PT. Bitumen Marasende.

Selain itu, data dan informasi yang didapat dalam bentuk tulisan diperoleh dari berita-berita, majalah-majalah mengenai PT. Bitumen Marasende baik itu cetak maupun elektronik.

4. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan dari data observasi (pengamatan) di MT. EDRICKO 8 bahwa masih terdapat hambatan – hambatan teknis juga pelatihan serta perhatian *crew* atau anak buah kapal pada saat dilakukan pelatihan penurunan sekoci di atas kapal sebagai penyebab terlambatnya penurunan sekoci. (Daftar ABK dapat dilihat pada tabel 1)

Tabel 1. Daftar nama crew KM. Edrico 8

No.	Nama	Jabatan	Sesuai	Tidak sesuai
1	Capt. Saifuddin	Nahkoda	✓	
2	Syiratin Syahrir	Mualim I	✓	
3	Destianto Ramsah	Mualim II	✓	
4	Dwi Moeliati Mahdin	Mualim III	✓	
5	Anwar Baharuddin	KKM	✓	
6	Indar	Masinis II	✓	
7	Yusran Yusuf	Masinis III	✓	
8	Syahril Arief	Bosun	✓	
9	Trikson D Salmon	Mandor	✓	
10	Edward T	AB I	✓	
11	Jamal Mirda	AB II	✓	
12	Adi Malbeth	AB III	✓	
13	Sahido	Oiler I	✓	
14	Fery	Oiler II	✓	
15	Purba	Oiler III	✓	
16	Marthen	Koki		✓
17	Sandiarto	OS		✓
18	Sugis Radifan	Cadet Deck 1	✓	
19	Muh. Ramadhanu Dj	Cadet Deck 2	✓	
20	Rian Firmansyah	Cadet Deck 3	✓	

Sumber Data : Data Dari Hasil Pengamatan / Survey di MT.EDRICKO 8

Berdasarkan dari hasil pengamatan/survey diperoleh bahwa keterampilan ABK dalam menurunkan sekoci penolong, masih terdapat kru yang tidak sesuai dengan aturan SOLAS 1974 sehingga mengakibatkan hambatan – hambatan teknis dalam menurunkan sekoci penolong (Lihat tabel 1).

Sedangkan dari studi pustaka dijelaskan hal-hal yang harus diketahui sebelum mengoperasikan sekoci penolong di atas kapal bagi yang belum mengerti tentang pengoperasiannya yaitu :

1. Prosedur menurunkan dan menaikkan sekoci penolong.

Cara menyiapkan sekoci penolong :

- a. Menyiapkan sekoci dengan dewi-dewi gaya berat (*Gravity davit*)
 - 1) Periksa dan cabut *harbour safety pins*
 - 2) Lepaskan *lashing grips* sekoci (periksa *trigger*)
 - 3) Periksa tali penahan (*tricing pendants*)
 - 4) Dengan mengangkat *handle* rem, lengan dewi-dewi segera keluar secara maksimum, block lopor sekoci terlepas dari kait ujung dewi-dewi. Selanjutnya sekoci bebas di area sampai ke geladak *embarkasi*.
 - 5) Pasang *bowsing tackle* dan rapatkan sekoci ke lambung kapal.
 - 6) Laksanakan *tricing pendants* (dengan melepaskan *pelican hook*).
 - 7) Penumpang dan anak buah kapal segera naik/masuk ke sekoci (dahulukan anak-anak dan perempuan) duduk di tempat yang rendah dengan tenang.
 - 8) Area *browsing tackle*, lepaskan dari *block* tali kopor dan lemparkan ke kapal.
 - 9) Turunkan sekoci sampai ke permukaan air, perhatikan ombak.

- 10) Lepaskan ganco tali lopor (*hook falls*), dahulukan yang diburitan atau bersamaan, dan segera pasang kemudi dan celaga (*rudder and tiller*).
 - 11) Lepaskan/cabut pasak tali tangkap (*toggle painter*) kemudian tarik tali tangkap untuk membeikan laju terhadap sekoci. Tukang ganco di haluan segera menolak tangga atau lambung kapal agar sekoci bebas dari lambung.
 - 12) Dayung sekoci untuk menjauh dari kapal untuk menghindari pengisapan jika kapal tenggelam, perhatikan arus dan pasang jangkar apung (*sea anchor*), selanjutnya menunggu bantuan/pertolongan.
- b. Menyiapkan sekoci dengan dewi-dewi ulir atau *quadrantal* (*luffing quadrant davit*).
- 1) Lepaskan *grip*/tali lashing dan bebaskan sekoci dari bantalan (*chocks*).
 - 2) Putar engkol agar dewi-dewi terdorong keluar sampai sekoci bebas dari lambung kapal.
 - 3) Turunkan sekoci sampai ke sisi geladak embarkasi.
 - 4) Pasang *bowsing* tackle untuk merapatkan sekoci ke lambung kapal.
 - 5) Penumpang dana anak buah kapal segera naik/masuk ke sekoci.
 - 6) *Area browsing tackle* dan lepaskan dari block tali lopor.
 - 7) Turunkan sekoci sampai ke permukaan air perhatikan ombak.
 - 8) Lepaskan ganco tali lopor, pasang kemudi dan celaga.
 - 9) Lepaskan/cabut pasak (*toggle*) tali tangkap kemudian tarik tangkap untuk memberikan laju terhadap sekoci. Tukang ganco di haluan sekoci segera menolak rangka kapal atau lambung kapal agar sekoci bebas dari lambung kapal.

- 10) Dayung sekoci menjauh dari kapal untuk menghindari pengisapan jika kapal tenggelam perhatikan arus dan pasang jangkar apung selanjutnya menunggu bantuan pertolongan, selanjutnya menunggu pertolongan.
- c. Menyiapkan sekoci dengan dewi-dewi radial (*radial davit*).
- 1) Lepaskan tali lashing/*grips* dan bebaskan sekoci dari bantalannya.
 - 2) Tarik gay belakang dan area gay depan buritan sekoci segera keluar.
 - 3) Tarik gay belakang dan area gay depan, haluan sekoci akan keluar.
 - 4) Tarik gay ke belakang dan area gay depan hingga sekoci berada pada posisi tengah-tengah dari kedua dewi-dewi, pasang kemudi dan celaga.
 - 5) Turunkan sekoci sampai ke sisi geladak embarkasi, dengan mengarea tali lopor yang dibeli pada *bitts*.
 - 6) Tarik gay depan dan area gay belakang, sekoci akan merapatke lambung kapal, selanjutnya pasang *bowsing tackle* dan ikat kuat agar sekoci terayung dan memudahkan naik ke sekoci.
 - 7) Penumpang dan anak buah kapal segera naik ke sekoci.
 - 8) Lepaskan *bowsing tackle*, tarik gay belakang dan *area gay* depan sampai sekoci berada pada posisi tengah-tengah dewi-dewi.
 - 9) Turunkan sekoci sampai ke permukaan air dengan mengarea tali lopor secara bersamaan.
 - 10) Lepaskan block tali lopor. Dahulukan yang di buritan atau bersamaan.
 - 11) Lepaskan/cabut pasak tali tangkap muka belakang tolak haluan sekoci keluar dan segera dayung sekoci menjauh

dari kapal, turunkan jangkar apung, sambil menunggu bantuan/ pertolongan.

- d. Menyiapkan sekoci dengan dewi-dewi tunggal (*single arm davit*).
 - 1) Lepaskan tali *lashing/grips*, hibob tali lopor untuk membebaskan sekoci dari bantalannya.
 - 2) Putar dewi-dewi keluar sampai sekoci bebas dari lambung kapal segera turunkan sekoci sampai ke permukaan laut.
 - 3) Bebaskan tali lopor, dan pasang tangga monyet.
 - 4) Lepaskan/cabut pasak tali tangkap, tolak haluan sekoci keluar dan segera dayung menjauh dari kapal, turunkan jangkar apung selanjutnya menunggu bantuan/pertolongan

Cara menurunkan sekoci :

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

Cara menaikkan sekoci :

- a. Siapkan sistim pengendalian dan pengoperasian mesin penurunan/penaikan sekoci dengan cara mengaktifkan Main Switch daripada Starter, kemudian menghubungkan Control Switch Box (remote) dengan Receptacle.

- b. Kuncilah Hand Brake dan Hand Brake Lever daripada Boat Winch dengan cara menempatkan kembali Toggle Pin-nya masing-masing pada posisi yang benar.
- c. Pasanglah Sling Link pada Boat Hook dengan baik dan benar, dimana posisi Wire Stopper ditempatkan pada sisi laut. Pastikan pula bahwa di dalam sekoci, safety pin daripada Release Boat Hook sudah terpasang dengan baik dan benar.
- d. Gunakan Boat Winch untuk mengangkat sekoci dengan cara menekan tombol pada Control Switch Box (remote). Perlu diperhatikan, bahwa adalah lebih baik dan aman bila mengangkat sekoci dengan hanya ditambah dua orang di dalamnya.
- e. Di dalam proses pengangkatan sekoci, sangatlah penting mengatur kesamaan/keimbangan panjang daripada Boat Fall antara bagian depan dengan bagian belakang sekoci. Hentikanlah menekan tombol Control Switch Box (remote) sesaat setelah Cradle Head hampir tersentuh oleh puncak kepala Sling Block, periksalah jarak bebas antara bagian depan dengan bagian belakang Boat Fall sekoci.
- f. Jika jarak bebasnya tidak sama / tidakimbang, aturlah kesamaan / keseimbangan Boat Fall tersebut dengan Adjust Block hingga sama/imbang.
- g. Untuk memeriksa atau memastikan baiknya pelaksanaan pekerjaan pengembalian sekoci, tempatkan dua orang pengamat / anak kapal yang mana masing-masing untuk mengamati bagian depan atau belakang sekoci dari Stage.
- h. Pada saat cradle hampir sampai pada posisi terakhir penempatan sekoci dan selanjutnya menyentuh Limit Switch,

maka Limit Switch itu bekerja untuk langsung menghentikan kerja Boat Winch.

- i. Setelah itu, pelaksanaan penempatan sekoci kembali dilakukan dengan menggunakan Manual Handle untuk mengengkol. Penggunaan Manual Handle untuk mengengkol harus sedemikian rupa sehingga sesuai dengan instruksi dari dua orang pengamat / anak kapal yang ditempatkan di Stage tadi.
- j. Bersamaan dengan tanda-tanda yang ditunjukkan oleh kedua pengamat / anak kapal tersebut tentang Cradle yang bersentuhan dengan Upper Stopper Frame, maka hentikanlah pengengkolan dengan Manual Handle tadi.
- k. Pastikan bahwa cradle benar-benar bersentuhan dengan Upper Stopper Frame, baik yang di bagian depan maupun yang di bagian belakang. Jika salah satunya tidak menyentuh, maka gunakan Adjust Block untuk menyamakan persentuhannya.
- l. Jangan pernah lakukan pengengkolan bila Cradle sudah bersentuhan dengan Upper Stopper Frame, sebab hal ini akan membuat kerusakan yang fatal oleh karena tegangan yang berat terhadap mekanisme / cara kerja Boat Fall atau Dewi-dewi.
- m. Lepaskan/bebaskan Manual Handle dari Boat Winch.
- n. Pasanglah Cradle Stopper Handle dan dikunci dengan Toggle Pin-nya. Ketika melakukan hal ini, pastikan bahwa ujung dari Release Hook ditempatkan pada bagian dalam dari batang bulat penampang Cradle Stopper Handle.
- o. Setelah membenahi Cradle Stopper Handle, cabut sebentar Toggle Pin-nya Hand Brake Lever dan Hand Brake dari Boat Winch perlahan kemudian kendurkan sedikit untuk menurunkan

sedikit Boat Fall-nya, dan pastikan bahwa kepala Sling Block tertahan oleh Horn, hal ini dimaksudkan agar Boat Fall terlindungi sedemikian rupa oleh kepala Sling Block dari tegangan akibat berat sekoci.

- p. Pastikan bahwa Hand Brake daripada Boat Winch terkunci oleh Toggle Pin-nya.
- q. Masukkan ring/cincin daripada kedua Lashing Line dan Trigger Line ke Release Hook, selanjutnya kencangkan Lashing Line dan Trigger Line tadi untuk menahan sekoci dari olengan dengan memutar Turnbuckle-nya masing-masing, baik di bagian depan maupun di bagian belakang.

5. PENUTUP

A. Kesimpulan

Kesimpulan yang didapatkan dari hasil penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Kurangnya perawatan pada sekoci penolong yang mengakibatkan hambatan – hambatan teknis pada saat melaksanakan *drill*.
2. Kurangnya pelaksanaan *safety meeting* yang berguna untuk menambah pengetahuan serta penjelasan tentang prosedur penurunan sekoci.

B. Saran

Adapun saran-saran yang dapat penulis sampaikan dalam penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut :

1. Sesuai ketentuan dalam STCW 1978 amandemen 1995 *Regulation VI/2*, diwajibkan bagi para *crew* atau anak buah kapal yang ditugaskan dalam pelayanan penurunan sekoci penolong mempunyai sertifikat khusus kecakapan/keterampilan sekoci penyelamat (*Certificate Proficiency in Survival Craft and Resque*

Boat), sehingga *crew* atau anak buah kapal memiliki pengetahuan tentang pengoperasian sekoci.

2. Berdasarkan dari ketentuan SOLAS 1974 bagi kapal-kapal penumpang, pelatihan (*drill*) sekoci penolong harus dilaksanakan sesuai dengan prosedur, harus memperagakan bagaimana mempergunakan alat-alat keselamatan di atas kapal (sekoci penolong). Sehingga *crew* atau anak buah kapal benar-benar terlatih pada saat penurunan sekoci.
3. Upaya dalam meningkatkan pengetahuan akan pentingnya keterampilan *crew* kapal yaitu memberikan safety meeting bersama sebelum dan sesudah latihan sangat diperlukan sehingga para anak buah kapal sebelumnya mengetahui gambaran latihan yang akan dilaksanakan dan familiarisasi terhadap tugas dan tanggung jawab jabatan, letak peralatan keselamatan, serta anak buah kapal mengetahui gambaran cara – cara menggunakan alat keselamatan sesuai dengan prosedurnya dan dalam pertemuan ini akan saling koreksi serta saran untuk kelancaran operasi kapal secara keseluruhan. Sesuai dengan aturan pelaksanaan keadaan darurat yang terdapat dalam SOLAS 2009 dan pelaksanaan yang teratur dari awak kapal dalam mengikuti latihan keadaan darurat akan menjaga dan meningkatkan keterampilan yang mereka miliki. Sehingga pelaksanaan latihan berjalan sesuai dengan rencana yang telah dibuat dan para awak kapal dapat membiasakan diri dengan situasi keadaan darurat yang terjadi maupun dapat mengantisipasi hal – hal yang tidak diinginkan.

DAFTAR PUSTAKA

- [1]. Badan Diklat Perhubungan, Personal Survival Techniques (Teknik Penyelamatan Diri), 2000.
- [2]. Badan Diklat Perhubungan, Survival Craft and Rescue Boats (Rakit dan Perahu Penyelamatan), 2000.
- [3]. Istopo, Perlengkapan Kapal, Jilid IV.
- [4]. Rozaimi Jatim dan Raharjo, Olah Sekoci, 1980.
- [5]. Safety Of Life At Sea, Solas, 1974.
- [6]. Yayasan Venus, Penyelamatan Jiwa Manusia di Laut, 1988.
- [7]. (<https://zodized.blogspot.com/2016/04/cara-menyusun-safety-meeting.html>)