

MENGANALISIS PELAKSANAAN PELATIHAN PENGGUNAAN ALAT KESELAMATAN DI KAPAL MV. MERATUS KARIANGAU

Asyraf Rizaldy R¹⁾ Suwarno Waldjoto²⁾ Subehana Rachman³⁾

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

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui sejauh mana pengetahuan atau keterampilan anak buah kapal mengenai cara menggunakan alat keselamatan. dari contoh latihan keadaan darurat sekoci penolong yaitu pada tanggal 25 Oktober 2017, jam 09.00 – 09.30 LT tepatnya pada saat kapal Anchorage di pelabuhan (Kupang) 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 pengoperasian sekoci penolong yang sesuai dengan prosedur. Penelitian ini termasuk jenis penelitian kualitatif dengan mengacu pada kualitas pemahaman dan keterampilan *crew*. Subjek dalam penelitian ini adalah kru MV. Meratus Kariangau. Penelitian ini dilakukan pada tahun 2017-2018. Teknik pengumpulan data dilakukan dengan observasi dan interview. Ini dilakukan untuk mengetahui pemahaman dan keterampilan anak buah kapal. Hasil penelitian menunjukkan bahwa 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 dan kurangnya pelaksanaan atau pelatihan *crew* atau anak buah kapal dalam pengoperasian sekoci penolong di atas kapal.

Kata kunci: Alat Keselamatan, Sekoci Penolong, ABK

1. PENDAHULUAN

Memahami pentingnya alat keselamatan di atas kapal maka seluruh kru 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 tehnik 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.

Apabila terjadi keadaan darurat maka keterampilan *crew* atau anak buah kapal dalam menggunakan alat-alat keselamatan di atas kapal sangat menentukan dari contoh latihan keadaan darurat sekoci penolong yaitu pada tanggal 25 Oktober 2017, jam 09.00 – 09.30 LT tepatnya pada saat kapal Anchorage di pelabuhan (Kupang) 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 pengoperasian sekoci penolong yang sesuai dengan prosedur. Seharusnya sekoci diturunkan dalam waktu 3 – 5 menit dengan pengetahuan dan keterampilan *crew* atau anak buah kapal, akan tetapi pada kenyataannya sekoci penolong dapat diturunkan setelah memerlukan waktu 7 – 8 menit.

Adapun pokok masalah yang akan dibahas sejauh mana pengetahuan atau keterampilan anak buah kapal mengenai cara menggunakan alat keselamatan di MV. Meratus Kariangau.

2. TINJAUAN PUSTAKA

A. Dasar Peraturan Keselamatan Di Laut

Keselamatan Pelayaran didefinisikan sebagai suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan dan kepelabuhanan. Terdapat banyak penyebab kecelakaan kapal laut; karena tidak diindahkannya keharusan tiap kendaraan yang berada di atas kapal untuk diikat (lashing), hingga pada persoalan penempatan barang yang tidak memperhitungkan titik berat kapal dan gaya lengan stabil. Dengan demikian penyebab kecelakaan sebuah kapal tidak dapat disebutkan secara pasti, melainkan perlu dilakukan pengkajian.

Peraturan perundang tentang keselamatan antara lain :

1. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974
2. International Convention on Standards of Training, Certification dan Watchkeeping for Seafarers, tahun 1978 dan terakhir diubah pada tahun 1995.
3. International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979
4. International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR) dalam 3 jilid

Tugas ABK dalam Menurunkan Sekoci dapat diuraikan sbb :

Cara mempersiapkan sekoci penolong sangat tergantung dari type dewi-dewi, perlengkapan sekoci, dan letak serta penempatan dewi-dewi di deck.

Menggunakan sekoci dengan dewi-dewi gaya barat (*gravity davit*). Pelaksanaan terdiri dari : 6 orang anak buah kapal

- a. Periksa dan cabut *harbour safety pins*.
- b. Lepaskanlah lasing / *grips sekoci*, (periksa triggers)
- c. Periksa tali penahan (*tricing pendants*)
- d. Dengan mengangkat handle rem, lengan dewi-dewi segera keluar, bersamaan dengan sekoci. setelah lengan dewi-dewi

segera keluar secara maksimum, block lopor sekoci terlepas dari kait ujung dewi-dewi. Selanjutnya sekoci diarea sampai ke geladak embarkasi.

- e. Pasang *bowsing tackle* dan rapatkan sekoci ke lambung kapal.
- f. Lepaskan *tricing pendants* (dengan melepaskan pelican hook).
- g. Penumpang dan ABK segera naik / masuk ke sekoci (dahulukan anak-anak, perempuan dan orang tua), duduk ditempat yang rendah dengan tenang.
- h. Area *bowsing tackle*, lepaskan dari blok tali lopor, dan lemparkan kekapal.
- i. Turunkan sekoci sampai dipermukaan air, perhatikan ombak.
- j. Lepaskan ganco tali lopor (*hook falls*), dahulukan yang diburitan atau bersama dan segera pasang kemudi dan celaga (*rudder and tailler*).
- k. Lepaskan / cabut pasak tali tangkap (*toggle painter*), kemudian tarik tali tangkap untuk memberi laju terhadap sekoci. petugas ganco dihaluan sekoci segera menolak tangga dan lambing kapal agar sekoci bebas dari lambung kapal.

Dayung sekoci menjauh dari kapal untuk menghindari pengisapan jika kapal tenggelam, perhatikan arus dan pasang jangkar apung (*sea anchor*), selanjutnya menunggu bantuan / pertolongan.

Pelaksanaan penurunan sekoci dipimpin oleh ABK senior dan dibantu oleh ABK yang telah ditunjuk.

Jika hendak menaikkan sekoci pada kedudukan semula, maka pekerjaan tersebut di atas dilaksanakan sesuai urutan kebalikannya.

Hal - hal yang perlu diperhatikan pada waktu penurunan sekoci adalah :

Dalamwebsite <http://www.pelautonline.com/2015/12/prosedur-penurunan-sekoci-dari-dalam.html> mengemukakan bahwa :

1. Painternya masih terikat dengan benar di sekoci atau *railing* kapal, dan tidak kencang atau tegang terlambat di *railing* agar penurunan sekoci nanti tidak tertahan
2. Lepaskan pengunci *hand brake* pada *boat winch* dengan cara mencabut *toggle pinnya*
3. Semua awak kapal naik dan masuk kedalam sekoci kecuali orang yang memiliki tugas untuk menurunkan sekoci
4. Berdiri dengan benar pada *stage* untuk melepaskan *cradle stopper handle* dari penahannya dengan cara mencabut *toggle pin*
5. Lepaskan *trigger line* dan *lashing line* dari *release hook* terhadap badan sekoci agar tidak tersangkut
6. Orang yang bertugas menurunkan sekoci selanjutnya naik dan masuk kedalam sekoci, kemudian menutup semua pintu sekoci
7. Tarik tali *remote control wire* dari dalam sekoci untuk memutar keluar dan menurunkan sekoci. Dalam penarikan tali *remote control wire* harus dilakukan dengan hati hatidengan menariknya secara perlahan karena hal ini akan menyebabkan terjadi oleng pada sekoci. Akibatnya dapat membahayakan orang yang berada dalam sekoci tersebut.
8. Ketika sekoci hampir mencapai permukaan laut, orang yang bertugas menarik tali *remote control wire* harus mengurangi kecepatan penurunan dengan cara sedikit mengendurkan tarikan terhadap tali *remote control wire* hingga sekoci bersentuhan langsung dengan permukaan laut secara perlahan
9. Setelah sekoci sudah berada diatas permukaan laut segera lepaskan tali *remote control wire* dari dalam sekoci

10. Lepaskan sekoci dari kedua *boot hooknya* dan lepaskan juga sekoci dari *painternya*

3. METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan yakni Kualitatif yaitu data yang diperoleh dalam bentuk variabel berupa informasi - informasi tentang pelaksanaan pelatihan penggunaan alat keselamatan di MV. Meratus Kariangau baik secara lisan maupun tulisan.

Desain penelitian merupakan rencana dan struktur penyelidikan terhadap pengumpulan data serta rencana untuk memilih sumber - sumber dan jenis informasi yang dipakai sehingga dapat menjawab pertanyaan dalam penelitian.

Variabel dalam penelitian ini dibedakan dalam dua kategori utama, yaitu variabel bebas (independen), dan variabel terkait (dependen). Variabel bebas adalah variabel perlakuan atau sengaja dimanipulasi untuk mengetahui intensitas atau pengaruhnya terhadap variabel terkait. Variabel terkait adalah variabel yang timbul akibat variabel bebas, oleh sebab itu variabel terkait menjadi indikator keberhasilan variabel bebas.

Metode dalam pengumpulan data dan informasi yang diperlukan dalam penulisan proposal penelitian ini adalah sebagai berikut :

- a. Metode Observasi

Yaitu dengan cara mengadakan pengamatan secara langsung pada objek yang diteliti sehingga penulis akan bisa menggambarkan, menganalisa untuk pembuatan proposal ini.

- b. Metode Interview

Yaitu dengan cara mengadakan tanya jawab secara langsung kepada Nakhoda, Perwira beserta anak buah kapal yang berada di MV. Meratus Kariangau

- c. 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.

4. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

Gangguan pelayaran pada dasarnya dapat berupa gangguan yang dapat langsung diatasi, bahkan perlu mendapat bantuan langsung dari pihak tertentu, atau gangguan yang mengakibatkan Nakhoda dan seluruh anak buah kapal harus terlibat baik untuk mengatasi gangguan tersebut atau untuk harus meninggalkan kapal.

Apabila terjadi keadaan darurat maka keterampilan *crew* atau anak buah kapal dalam menggunakan alat-alat keselamatan di atas kapal sangat menentukan dari contoh latihan keadaan darurat sekoci penolong yaitu pada tanggal 25 Oktober 2017, jam 09.00 – 09.30 LT tepatnya pada saat kapal Anchorage di pelabuhan (Kupang) 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 pengoperasian sekoci penolong yang sesuai dengan prosedur.

Seharusnya sekoci diturunkan dalam waktu 3 – 5 menit dengan pengetahuan dan keterampilan *crew* atau anak buah kapal, akan tetapi pada kenyataannya sekoci penolong dapat diturunkan setelah memerlukan waktu 7 – 8 menit. Di sini terlihat bahwa kurangnya pengetahuan dan keterampilan di dalam pengoperasian sekoci penolong di MV. MERATUS KARIANGAU.

Dimana perincian dari latihan tersebut adalah sebagai berikut :

- | | |
|------------------|--|
| Pukul 09.00 LT : | General alarm dibunyikan (tujuh pendek satu panjang ± 1 menit) |
| Pukul 09.05 LT : | Regu sekoci seger menuju <i>muster station</i> masing-masing. |
| Pukul 09.10 LT : | Sekoci diturunkan sampai deck <i>embarkasi/stationary</i> |

Pukul 09.25 LT : Diarea sampai di air

Pukul 09.30 LT : Latihan selesai

Adapun perlengkapan yang digunakan adalah :

- a. *Life Jacket*
- b. *Helmet*
- c. *Handy Talky / Walky Talky*

Dari contoh terlihat dengan jelas bahwa keterampilan *crew* atau anak buah kapal tentang pengoperasian sekoci penolong sangat kurang, sehingga di dalam latihan menangani keadaan darurat terlaksana sesuai dengan yang diharapkan.

Dari hasil penelitian menunjukkan bahwa di atas MV. MERATUS KARIANGAU sangat jarang dilakukan latihan/*drill* keadaan darurat sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan di atas kapal maupun ketentuan SOLAS 1974, adapun jadwal latihan terlampir. Dan akibat kurangnya dilakukan latihan/*drill* dapat mengakibatkan kurangnya kemampuan *crew* atau anak buah kapal dalam menanggulangi keadaan darurat seperti pada contoh latihan/*drill* sekoci penolong.

Tabel 1 Pengetahuan dan Kemampuan *Crew* atau anak buah kapal dalam pengoperasian Sekoci Penolong di MV. MERATUS KARIANGAU.

No.	Nama	Jabatan	Pengetahuan		Keterampilan		Pelaksanaan	
			Baik	Kurang	Baik	Kurang	Baik	Kurang
1	Capt. Sugianto	Master	✓		✓		✓	
2	Ivan Sudjoko	C O	✓			✓		✓
3	Agus Novantoro	2 O	✓		✓		✓	
4	Moh Sahid	3 O		✓	✓			✓
5	Ahmad Qomar	C E	✓			✓	✓	
6	Nugroho	2 E	✓		✓		✓	
7	Yustinus Mardiyansyah	3 E	✓			✓	✓	
8	Adam Abdul Rachman	4 E		✓	✓			✓
9	Suwanto	Boatswain	✓		✓		✓	
10	Moh Yusuf F	AB		✓		✓		✓

11	Andi Budiarjo	AB	✓		✓			✓
12	Faisal Tanjung	AB		✓		✓		✓
13	Dwi Puguh Prasetyo	Oiler		✓		✓		✓
14	Moh Ali Hasan	Oiler		✓		✓		✓
15	Sapari	Oiler		✓	✓		✓	
16	Taufiq Abdul Rohman	Cook		✓	✓			✓
17	Revi Andika	C Deck		✓		✓		✓
18	Rizki Rochyat	C Engine		✓		✓		✓
19	Asyraf Rizaldy R	C Deck		✓		✓		✓
20	Zinal			✓		✓		✓

Sumber Data : Data dari Hasil Pengamatan / Survey di MV. MERATUS KARIANGAU

Dari hasil pengamatan dan survey tentang pengetahuan keterampilan dan pelaksanaan *crew* adalah sebagai berikut :

a. Pengetahuan

- Yang baik :

$$\frac{8}{20} \times 100\% = 40\%$$

- Yang kurang :

$$\frac{12}{20} \times 100\% = 60\%$$

b. Keterampilan

- Yang baik :

$$\frac{9}{20} \times 100\% = 45\%$$

- Yang kurang :

$$\frac{11}{20} \times 100\% = 55\%$$

c. Pelaksanaan

- Yang baik :

$$\frac{7}{19} \times 100\% = 36\%$$

- Yang kurang :

$$\frac{12}{19} \times 100\% = 64\%$$

Jadi dari hasil pengamatan/survey diperoleh bahwa pengetahuan, keterampilan dan pelaksanaan *crew* atau anak buah kapal MV. MERATUS KARIANGAU dalam pengoperasian Sekoci Penolong masih kurang.

B. Pembahasan

Berdasarkan dari hipotesis atas data observasi (pengamatan) di MV. MERATUS KARIANGAU bahwa kurangnya pemahaman, pelatihan serta perhatian *crew* atau anak buah kapal pada saat dilakukan pelatihan pengoperasian sekoci di atas kapal sebagai penyebab terlambatnya penurunan sekoci

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

1. Latihan menurunkan dan menaikkan sekoci penolong

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 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.

5. PENUTUP

A. Simpulan

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.

B. Saran

1. Untuk mengatasi kurangnya pengetahuan anak buah kapal tentang peralatan sekoci penolong yaitu dengan sharing informasi antara perwira dan anak buah kapal tentang pengoperasian sekoci penolong dan melaksanakan latihan sesuai dengan jadwal yang ditetapkan.
2. Untuk mengatasi kurangnya pelaksanaan atau pelatihan pengoperasian sekoci penolong, maka para perwira harus mengikuti prosedur pelaksanaan *safety drill* yang dilakukan setiap bulan di kapal, dengan itu anak buah kapal dapat mengetahui peranan mereka dalam sibil keadaan darurat.

DAFTAR PUSTAKA

- [1]. Badan Diklat Perhubungan, 2000, *Personal Survival Techniques* (Teknik Penyelamatan Diri).
- [2]. Badan Diklat Perhubungan, 2000, *Survival Craft and Rescue Boats* (Rakit dan Perahu Penyelamatan).
- [3]. Istopo, 1977, *Perlengkapan Kapal*, Jilid IV.
- [4]. Rozaimi Jatim dan Raharjo, 1980, *Olah Sekoci*.
- [5]. *Safety Of Life At Sea*, SOLAS, 1974.
- [6]. Yayasan Venus, 1988, *Penyelamatan Jiwa Manusia di Laut*.
- [7]. Sammy Rosadi, 2002, *SOLAS (The International Convention For The Safety Of Life At Sea, 1997)*, Yayasan Bina Citra Samudera, Jakarta.
- [8]. Waroka. (2002). *Hukum Maritim*, Yayasan Sunter Podomoro, Jakarta 2002
- [9]. C. H. Wright. (2002). *Survival at Sea* ; Brown, Son, & Ferguson LTD, Glasgow International Maritime Organization. (1974). *Safety of Life at Sea* consulated edition 2002, International Organization Maritime London.
- [10]. <http://www.pelautonline.com/2015/12/prosedur-penurunan-sekoci-dari-dalam.html>. Diakses tanggal 04/04/2017,
- [11]. https://id.wikipedia.org/wiki/Keselamatan_pelayaran
Diakses tanggal 20/06/2019
- [12]. Fajar, 1995 *Macam – macam Alat Keselamatan diatas Kapal*, <http://pelayarannautika.blogspot.com/2011/05/macam-macam-alat-keselamatan-diatas.html/m=1>