

## Pentingnya Pelatihan Penggunaan Sekoci di Kapal MT. GAS ONE

Miqdad Berahima<sup>1)</sup> Tri Iriani Eka Wahyuni<sup>2)</sup> Gradina Nur Fauziah<sup>3)</sup>

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar  
Program Studi Nautika

Jalan Tentara Pelajar No. 173 Makassar, Kode pos. 90172

E-mail: miqdadberahima0542@gmail.com<sup>1)</sup> triiriani27@gmail.com<sup>2)</sup>  
gradina.nur.f@pipmakassar.ac.id<sup>3)</sup>

### ABSTRAK

Tujuan penelitian ini adalah mengetahui bagaimana keterampilan anak buah kapal dalam menggunakan sekoci diatas kapal guna memaksimalkan keselamatan kru kapal ketika diharuskan meninggalkan kapal. Penelitian dilaksanakan di MT. GAS ONE, mulai tanggal 17 Oktober 2019 sampai tanggal 17 Oktober 2020. Penelitian menggunakan metode deskriptif. Pengumpulan data yang digunakan yaitu observasi, interview dan metode studi pustaka dan dokumentasi dengan cara membaca literatur, buku-buku dan tulisan-tulisan yang berhubungan dengan masalah dibahas. Hasil penelitian menunjukkan bahwa keterampilan anak buah kapal dalam pengoperasian sekoci di atas kapal masih kurang yang dikarenakan beberapa faktor, baik itu internal maupun eksternal sehingga perlu dilakukan evaluasi untuk meningkatkan keterampilan tersebut demi kepentingan dan keselamatan semua kru di atas kapal.

**Kata Kunci:** *Evaluasi, Faktor, Keterampilan.*

### 1. PENDAHULUAN

Memahami pentingnya alat keselamatan di atas kapal maka seluruh anak buah kapal diwajibkan mengetahui pengoperasian alat-alat keselamatan yang ada di kapal, hal ini tentunya berkaitan dengan proses menyelamatkan diri maupun orang lain dalam keadaan darurat di laut, dalam hal ini keadaan darurat seperti kapal kandas, kebocoran, tubrukan, dan tenggelam. Dalam proses penyelamatan baik tim penyelamat maupun yang diselamatkan harus tahu dan paham benar-benar cara-cara atau teknik menggunakan alat keselamatan 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 95 regulasi VI/2 amandemen Manila 2010 , telah

memberikan aturan standar kemampuan yang dimiliki oleh pelaut. Regulasi tersebut mengharuskan semua pelaut untuk memahami bahwa sebelum ditempatkan di atas kapal harus diberi latihan yang sungguh-sungguh mengenai teknik 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.

Berdasarkan uraian di atas rumusan masalah yang akan dikaji dalam penelitian ini adalah mengenai keterampilan anak buah kapal dalam menggunakan sekoci di atas kapal.

## **2. KAJIAN PUSTAKA**

Terkait dengan menjaga keselamatan, seorang pelaut harus memahami bahwa kapal merupakan tempat berlangsungnya kehidupan di laut. Hal ini menjadikan seorang pelaut harus memastikan kapal dalam kondisi yang baik guna menunjang kehidupan, sehingga dalam keadaan apapun seorang pelaut tetap dapat tinggal diatas kapal. Namun apabila keadaan tersebut sudah tidak memungkinkan, dalam hal ini kapal sudah tidak dapat menjadi tempat yang aman bagi seorang pelaut, maka pilihan terbaik adalah dengan meninggalkan kapal.

Selanjutnya, terkait dengan proses meninggalkan kapal, terdapat prosedur yang harus diikuti agar pelaksanaannya dapat terlaksana dengan baik sehingga keselamatan yang diinginkan dapat tercapai. Untuk hal itu, semua kru diatas kapal diwajibkan mampu dan mengetahui prosedur tersebut. Tentunya dalam melaksanakan tugas, setiap personal yang terlibat harus disiplin dalam setiap aspek yang dimaksud. Disiplin, merupakan tindakan yang menunjukkan perilaku tertib dan patuh pada berbagai ketentuan dan peraturan, serta dilaksanakan dengan penuh ketegasan .

Setiap orang yang meninggalkan kapal harus sadar bahwa keselamatan jiwa tergantung dari kemampuan diri sendiri dan orang lain dalam bekerja sama untuk melaksanakan prosedur penyelamatan itu sendiri. Hal ini dikarenakan apabila ada satu orang saja yang lalai dalam tugasnya, maka tentu proses penyelamatan itu akan terhambat sehingga membahayakan nyawa orang lain.

Untuk itu diperlukan kesadaran diri sendiri dalam mempelajari prosedur penyelamatan diri yang benar.

Peraturan tentang standar persyaratan minimum kapal secara umum diatur dalam *SOLAS 1974 Chapter II-1*. Secara khusus, dalam *SOLAS Chapter III regulation 10*, paragraf 2 – 4 diatur bahwa diatas kapal harus :

- a. Ada personil yang terlatih dalam jumlah yang cukup untuk mengoperasikan alat-alat keselamatan dan membantu orang-orang yang tidak terlatih.
- b. Ada beberapa perwira atau personil yang memiliki sertifikat yang mampu mengoperasikan, menurunkan sekoci penolong dan perlengkapan untuk kegiatan meninggalkan kapal (*Abandon ship*) sampai semua orang terevakuasi.
- c. Setidaknya ada perwira atau orang yang memiliki kualifikasi setara, memimpin penurunan dan pengoperasian sekoci atau rakit penolong.

Berdasarkan pada ketiga poin utama diatas, hal yang paling penting dalam menunjang keselamatan di laut adalah tentang bagaimana seorang individu sadar akan pentingnya mengetahui bagaimana prosedur yang tepat dalam proses penyelamatan diri dan bagaimana menggunakan alat – alat keselamatan yang ada diatas kapal.

*SOLAS Chapter III regulation 3* mendefinisikan sekoci penolong adalah sebuah alat yang mampu menopang kehidupan orang pada saat mengalami keadaan darurat dan meninggalkan kapal. Badan Diklat Perhubungan (*Survival craft and rescues boats*) (2000: 20), mengemukakan bahwa sekoci penolong adalah alat penolong yang dapat digunakan untuk evakuasi seluruh awak kapal (dan penumpang) karena memiliki konstruksi yang lebih kuat dari alat penolong lainnya dan kapasitasnya sampai dengan maksimal 150 orang tergantung ukuran sekoci.

Alat penurunan sekoci ada dua jenis, yaitu dengan meluncur dan menggunakan *winch*. Penggunaan alat penurunan sekoci ini harus sesuai dengan jenis sekoci yang ada pada kapal tersebut. Bagi sekoci yang menggunakan *winch*, tentunya menggunakan dewi dewi untuk proses penurunan sekoci, sedangkan alat meuncur terkhusus digunakan oleh sekoci dengan tipe *free-fall lifeboat* yang standar penggunaannya telah diatur dalam *LSA Code* itu sendiri.

Didalam *SOLAS Training manual*, digambarkan proses penurunan sekoci sebagai berikut:

- a. Pastikan bahwa *painter*-nya masih terikat dengan benar di sekoci dari railing kapal, dan tidak kencang/tegang tertambat di railing agar penurunan sekoci nantinya tidak tertahan.
- b. Lepaskan pengunci *Hand Brake* pada *Boat Winch* dengan cara mencabut *Toggle Pin*-nya.
- c. Bebaskan *Hand Brake Lever* di geladak sekoci dari peguncinya dengan cara mencabut *Toggle Pin*-nya.
- d. Semua anak kapal naik dan masuk ke dalam sekoci kecuali orang yang bertugas menurunkannya.
- e. Berdirilah dengan benar pada *Stage* untuk melepaskan *Cradle Stopper Handle* dari penahannya dengan cara mencabut *Toggle Pin*-nya.
- f. Lepaskan *Trigger Line* dan *Lashing Line* dari *Release Hook* terhadap badan sekoci agar tidak tersangkut.
- g. Pastikan bahwa tali anak *Remote Control Wire* masuk melalui lubang kecil di atas sekoci sehingga tali anak *Remote Control Wire* tersebut masih berada di dalam sekoci.
- h. Orang yang bertugas menurunkan sekoci selanjutnya naik dan masuk ke dalam sekoci, kemudian menutup semua pintu sekoci.
- i. Tariklah tali anak *Remote Control Wire* dari dalam sekoci untuk memutar keluar dan menurunkan sekoci. Perlu dan harus diingat bahwa dalam pelaksanaan memutar keluar sekoci ataupun menurunkan sekoci tidaklah dibenarkan menarik tali anak *Remote Control Wire* sedikit demi sedikit atau tersendat-sendat, sebab hal ini akan menyebabkan olengan sekoci yang sangat besar sehingga tidak nyaman dan tidak aman baik untuk orang yang ada di dalam sekoci maupun untuk sekoci itu sendiri.
- j. Ketika proses penurunan sekoci sedang dilakukan dan hampir mencapai permukaan laut, maka orang yang bertugas menarik tali anak *Remote Control Wire* tersebut harus mengurangi kecepatan penurunan dengan cara sedikit mengendurkan tarikan (tidak stop) terhadap tali anak *Remote Control Wire* hingga sekoci bersentuhan langsung dengan permukaan laut/air secara perlahan.

- k. Setelah sekoci sudah berada di atas permukaan laut/air, sesegera mungkin bebaskan/lepaskan tali anak *Remote Control Wire* tersebut dari dalam sekoci.
- l. Bebaskan/lepaskan sekoci dari kedua *Boat Hook*-nya.
- m. Terakhir, bebaskan/lepaskan sekoci dari *Painter*-nya.

### **3. METODE PENELITIAN**

Jenis penelitian yang digunakan adalah deskriptif, yakni data yang diperoleh berupa informasi-informasi dari kegiatan yang diuji dan memberikan penilaian terhadap situasi yang terjadi. Penelitian dilakukan selama 1 tahun di MT. GAS ONE pada perusahaan KSS LINE, Ltd melalui *Agency* Indonesia PT. Kaisc Mulia, mulai tanggal 17 Oktober 2019 sampai tanggal 17 Oktober 2020. Sumber data terdiri dari dua yaitu sumber data primer dan sekunder, yang mana sumber data primer diperoleh langsung diatas kapal, sedangkan sumber data sekunder diperoleh melalui pengumpulan data menggunakan studi pustaka dan dokumentasi.

Teknik pengumpulan data dengan menggunakan metode observasi, interview, dan studi pustaka dan dokumentasi. Setelah data yang telah diperoleh diolah sesuai dengan teori dan metode yang telah ditetapkan dari awal sebelum melakukan pengumpulan data. Data yang telah diolah kemudian dianalisis dengan menggabungkan hasil-hasil dari disiplin teori yang digunakan. Setelah semuanya dianggap selesai, maka barulah boleh menarik sebuah kesimpulan dari apa yang dianalisis dan dibahas kemudian juga memberikan saran apa yang sesuai dengan apa yang disimpulkan.

### **4. HASIL DAN PEMBAHASAN**

#### **a. Hasil Penelitian**

Kemampuan seluruh kru sangatlah menentukan pada saat kapal mengalami keadaan darurat. Terlebih pada saat terjadi kecelakaan yang mengharuskan kru untuk meninggalkan kapal. Maka dalam menggunakan alat – alat keselamatan di atas kapal, para kru haruslah mampu dan terbiasa dalam hal tersebut. Pada tanggal 26 Juli 2020, jam 14.00 – 14.55 LT, ketika keadaan cuaca pada saat itu cerah, dilakukan *abandonship drill*. Pada saat latihan masih banyak kru kapal yang belum terbiasa dalam

hal ini masih bingung tentang pengoperasian sekoci penolong yang sesuai dengan prosedur.

SOLAS 1974 mengatur, bahwa penurunan sekoci dapat dilakukan dalam waktu kurang dari 5 menit sesuai dengan prosedur yang ada, akan tetapi pada kenyataannya sekoci penolong dapat diturunkan setelah memerlukan waktu 20 menit. Disini terlihat bahwa kurangnya keterampilan anak buah kapal di dalam pengoperasian sekoci penolong di MT. GAS ONE.

Berdasarkan pada hasil latihan, terlihat bahwa keterampilan anak buah kapal tentang pengoperasian sekoci penolong masih kurang, sehingga perlu dilakukan evaluasi agar hasil yang diinginkan dapat tercapai.

#### b. Pembahasan

Latihan pengoperasian sekoci penolong sangat perlu dilakukan di atas kapal, hal ini sangat penting untuk meningkatkan kemampuan dan keterampilan anak buah kapal dalam pengoperasian alat keselamatan di dalam menanggulangi keadaan darurat.

Dari hasil penelitian menunjukkan bahwa di atas kapal MT. GAS ONE sangat jarang dilakukan latihan/*drill* keadaan darurat sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan di atas kapal maupun ketentuan SOLAS 1974. Hal ini mengakibatkan kurangnya kemampuan kru atau anak buah kapal dalam menanggulangi keadaan darurat seperti pada contoh latihan/*drill* sekoci penolong.

Tabel 1. Hasil Pengamatan dan Analisa Kru

No	Nama	Jabatan	Pengetahuan		Keterampilan	
			Kurang	Baik	Kurang	Baik
1	RISAL	Mualim I		√		√
2	EBIT ELFILIAN	Mualim II		√		√
3	DIMAS L. P.	Mualim III		√	√	
4	KIM HAGCHEON	KKM		√		√
5	AHMAD ZAKI	Engineer I		√		√
6	ARIK RINDU W.	Engineer II		√		√
7	AHMAD RIYANTO	Engineer III		√	√	
8	TOMBANG W.	Bosun		√	√	
9	IWAN HERMAWAN	AB A	√		√	
10	SALEH RIYAN S.	AB B	√		√	

No	Nama	Jabatan	Pengetahuan		Keterampilan	
			Kurang	Baik	Kurang	Baik
11	ABDUL GHOFAR	AB C		√	√	
12	HARI KARTONO	Mandor		√	√	
13	SUBUR JAYA	Oiler	√		√	
14	MASKURI	Koki	√		√	
15	MIQDAD BERAHIMA	Kadet Dek	√		√	
16	ALOYSIUS PADANDI	Kadet Mesin	√		√	

Penilaian diatas berdasarkan metode wawancara dan observasi yang dilakukan terhadap anak buah kapal. Hasil pengetahuan diketahui dengan mengajukan beberapa pertanyaan seputar pelaksanaan latihan dan tugas yang dilaksanakan oleh masing – masing orang. Kemudian keterampilan anak buah kapal dinilai berdasarkan kemampuan untuk mengaplikasikan teori pada pelaksanaan latihan pengoperasian sekoci ketika dilaksanakan secara *real* atau dengan kata lain pada saat *drill* yang ditinjau berdasarkan waktu atau durasi yang dibutuhkan untuk menyelesaikan tugasnya. Hasil diatas tentunya telah didiskusikan kepada *senior officer* dalam hal ini Mualim I guna mencegah terjadinya kesalahan dalam penilaian. Hasil pengamatan tentang keterampilan anak buah kapal dalam penggunaan sekoci, dituangkan dalam tabel dibawah ini.

Tabel 2. Persentase Hasil Penelitian

Objek Penilaian	Anak Buah Kapal			Perhitungan		Persentase	
	Baik	Kurang	Total	Baik	Kurang	Baik	Kurang
Pengetahuan	10	6	16	— x 100%	— x 100%	63%	37%
Keterampilan	5	11	16	— x 100%	— x 100%	31%	69%

Jadi dari hasil pengamatan diperoleh bahwa keterampilan anak buah kapal MT. GAS ONE dalam pengoperasian sekoci penolong kurang.

Berdasarkan hasil pengamatan dan analisa data diatas, dalam rangka meningkatkan keterampilan kemampuan anak buah kapal, maka diberikan alternatif pemecahan masalah sebagai berikut:

- 1) Nahkoda sebagai pemimpin diatas kapal harus lebih meningkatkan keefektifan latihan
- 2) Meningkatkan kesadaran anak buah kapal dalam pentingnya pemahaman dalam latihan
- 3) Jadwal dan frekuensi pelaksanaan latihan harus sesuai dengan regulasi yang ada
- 4) Penjelasan tugas dalam latihan ditempel atau diletakkan ditempat yang mudah terlihat

## 5. PENUTUP

### a. Kesimpulan

Berdasarkan penelitian di lapangan dan pembahasan dari hasil penelitian, dapat disimpulkan bahwa keterampilan anak buah kapal dalam pengoperasian sekoci di kapal MT. GAS ONE masih kurang sehingga dibutuhkan perhatian lebih terhadap pelaksanaan latihan. Hal ini disebabkan berbagai faktor, baik itu faktor internal dari anak buah kapal yang keterampilannya memang masih kurang, kemudian dari segi pelaksanaan dan kedisiplinan, kemudian juga metode yang digunakan dalam pemberian materi dan penyampaian tugas, maupun faktor eksternal berupa keadaan cuaca yang tidak mendukung dan jadwal operasional kapal yang padat yang frekuensi latihan menjadi berkurang tidak sesuai dengan aturan dan ketentuan yang ada sehingga memberikan hasil yang kurang baik pada saat pelaksanaan.

### b. Saran

Adapun saran-saran yang dapat disampaikan dalam penulisan jurnal ini adalah seluruh kru harus meningkatkan keterampilannya dalam latihan dengan cara melaksanakan latihan sesuai dengan frekuensi dan jadwal yang telah ditetapkan oleh *SOLAS 1974* dan juga secara aktif bertanya kepada senior officer apabila ada hal – hal dalam latihan yang kurang dimengerti. Nahkoda juga harus menggunakan bahasa yang mudah dimengerti oleh kru ketika memberikan edukasi tentang pelaksanaan latihan dan juga menyesuaikan dengan jadwal operasional kapal serta kondisi para kru secara fisik agar latihan dapat berjalan efektif dan maksimal, serta familiarisasi kru dalam pelaksanaan latihan dapat diperoleh melalui *safety meeting* dan tentunya pada saat pelaksanaan latihan yang dilakukan dengan frekuensi yang sesuai aturan.

## 6. DAFTAR PUSTAKA

- [1]. IMO SOLAS Consolidated Edition. (2014). *Chapter II-1: Construction – Structure, subdivision and stability, and electrical installation*. London.
- [2]. IMO SOLAS Consolidated Edition. (2014). *Chapter III: Life-saving Appliances and Arrangements*. London.
- [3]. International Convention on Standards of Training, Certification, and Watchkeeping (STCW) Amandemen Manila 2010. (1978). *Chapter VI: Regulation VI/2*. Manila.
- [4]. International Life-Saving Appliance (LSA) CODE. (2017). *Chapter IV: Survival Craft, Section 4.4 General Requirements for Lifeboats, 4.4.1 Construction of Lifeboats*. London.
- [5]. International Life-Saving Appliance (LSA) CODE. (2017). *Chapter IV: Survival Craft, Section 4.1 General Requirements for Liferafts, 4.4.2 Carrying Capacity of Lifeboats*. London.
- [6]. International Life-Saving Appliance (LSA) CODE. (2017). *Chapter IV: Survival Craft, Section 4.1 General Requirements for Liferafts, 4.4.3 Access into Lifeboats*. London.
- [7]. International Life-Saving Appliance (LSA) CODE. (2017). *Chapter IV: Survival Craft, Section 4.1 General Requirements for Liferafts, 4.4.5 Lifeboat Freeboard and Stability*. London.
- [8]. International Life-Saving Appliance (LSA) CODE. (2017). *Chapter IV: Survival Craft, Section 4.1 General Requirements for Liferafts, 4.4.6 Lifeboat Propulsion*. London.
- [9]. International Life-Saving Appliance (LSA) CODE. (2017). *Chapter IV: Survival Craft, Section 4.1 General Requirements for Liferafts, 4.4.7 Lifeboat fittings*. London.
- [10]. International Life-Saving Appliance (LSA) CODE. (2017). *Chapter IV: Survival Craft, Section 4.1 General Requirements for Liferafts, 4.4.8 Lifeboats Equipments*. London.
- [11]. International Life-Saving Appliance (LSA) CODE. (2017). *Chapter VI: Launching and Embarkation Appliances*. London.
- [12]. Rosnani, R., Tjahjanto, R., Alberto, A., Muhayyang, M., & Iswanto, F. N. (2018). Pendidikan Karakter Disiplin Taruna Di Pip Makassar. *Venus*, 6(12), 20-39.