

## Optimalisasi Perawatan Alat Keselamatan *Life boat* Di MV.

### Meratus Kampar

Sahabuddin Sunusi<sup>1)</sup>, Muhammad Syafril Sunusi<sup>2)</sup>, Nur Alam P<sup>3)</sup>

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar

Program Studi Nautika

Jln. Tentara Pelajar No. 173 Makassar, Kode Pos. 90172

\*Email: [sahabuddinsunusi71@gmail.com](mailto:sahabuddinsunusi71@gmail.com)<sup>1)</sup>,

[muhammadsyafrilsunusi64@gmail.com](mailto:muhammadsyafrilsunusi64@gmail.com)<sup>2)</sup>, [nuralamp21@gmail.com](mailto:nuralamp21@gmail.com)<sup>3)</sup>

### ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk memberikan gambaran bagaimana penerapan optimalisasi perawatan *Life boat* di kapal MV Meratus Kampar. Penelitian ini dilaksanakan Ketika peneliti melaksanakan praktek laut di atas kapal MV. Meratus Kampar, selama kurang lebih 12 bulan 0 hari, yaitu sejak tanggal 21 desember 2021 s/d 21 desember 2022 Jenis penelitian adalah kualitatif, sumber melalui wawancara terhadap mualim I, Mualim II dan Mualim III di MV. Muara Mas, data juga diambil dari observasi langsung saat peneliti melaksanakan praktek di atas kapal. Hasil dari penelitian menyoroti kekurangan pemahaman mendalam mengenai prosedur perawatan tersebut, awak kapal dapat meningkatkan pengetahuan mereka tentang perawatan sekoci di kapal, sehingga dapat mengurangi potensi gangguan keselamatan jiwa.

**Kata Kunci:** Keselamatan, Optimalisasi, Perawatan, Sekoci.

### 1. PENDAHULUAN

Dengan perkembangan teknologi di dunia kemaritiman, terjadi banyak pembaruan dan perubahan pada alat keselamatan, seperti *Life boat*. *Life boat*, sebagai alat keselamatan di atas kapal, mengalami transformasi dengan menggunakan bahan sintesis ringan dan tahan cuaca, seperti *fiberglass*. Meskipun demikian, perawatan tetap diperlukan untuk memastikan ketersediaan dan kesiapan alat tersebut. Pada bulan April tahun 2018 tepatnya di pelabuhan muat Port Hedland, Australia, terjadi insiden dimana menunjukkan bahwa drill yang dilakukan sebelum pemeriksaan oleh Port State Control (PSC) mengungkapkan bahwa mesin sekoci penolong tidak berfungsi saat dioperasikan. Hal ini menekankan pentingnya keterampilan *crew* dalam menggunakan alat-alat keselamatan, yang dapat mempengaruhi keselamatan seluruh awak kapal.

Pada tanggal 17 Juli 2022, antara pukul 10.00 - 10.30 LT, ketika kapal MV. Meratus Kampar bersandar di sungai Pakning dalam persiapan dok, dilakukan

pemeriksaan dan uji coba penurunan sekoci penolong serta latihan keadaan darurat. Meskipun cuaca pada saat itu cerah, terlihat bahwa dalam latihan tersebut masih banyak awak kapal atau anak buah kapal yang belum familiar dengan cara mengoperasikan sekoci penolong dan belum mengetahui posisi masing-masing sesuai dengan prosedur. Standar waktu lifeboat dalam proses penyelamatan harus siap digunakan/telah diturunkan maksimal 5 menit hal ini dipengaruhi juga oleh kesigapan kru kapal dalam keadaan darurat, hal ini telah diatur didalam kesepakatan internasional Bab III SOLAS 1974. Namun, pada implementasinya di kapal MV. Meratus Kampar, waktu yang dibutuhkan untuk menurunkan lifeboat sekitar 7-8 menit. Hal tersebut, tidak efisien dan tidak sesuai dengan standar waktu penyelamatan yang berlaku.

Berdasarkan hasil dari penelitian menyoroiti kekurangan pemahaman mendalam mengenai prosedur perawatan tersebut, awak kapal dapat meningkatkan pengetahuan mereka tentang perawatan sekoci di kapal, sehingga dapat mengurangi potensi gangguan keselamatan jiwa.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor yang menyebabkan kurang optimalnya perawatan *Life boat* di MV. Meratus Kampar. Serta mengetahui upaya yang dapat di lakukan agar perawatan *Life boat* berjalan secara optimal.

## **2. KAJIAN PUSTAKA**

Menurut Suyono (2005:15), kapal dapat didefinisikan sebagai suatu kendaraan yang digunakan untuk memuat manusia atau penumpang dan muatan barang melalui perairan laut. Menurut PP no. 82 tahun 1999 di dalam Suranto (2004:7) juga menafsirkan bahwa kapal merupakan transportasi dengan bentuk yang beragam, mengapung di bawah permukaan air dan digerakan menggunakan tenaga mesin, mekanik, termasuk kendaraan dengan daya yang dinamis.

Menurut Gianto (2000:65), kapal dapat diartikan sebagai transportasi apung dengan beragam jenis dan bentuk yang ada. Sedangkan kapal laut merupakan angkutan transportasi laut yang memiliki ketentuan dan standar pelayaran yang telah ditetapkan untuk keselamatan.

Menurut UU RI No. 17 tahun 2008 mengenai pelayaran, kapal memiliki pengertian sebagai kendaraan yang memiliki beragam jenis dan bentuk dengan peralatan yang mengapung dan bangunan floating yang tidak bisa berpindah.

Dalam terminologi bahasa Inggris, terdapat pemisahan antara "ship" yang merujuk pada kapal yang besar dibandingkan boat/perahu yang berukuran kecil. Pada umumnya perahu dapat dinaikan diatas kapal. Didalam undang-undang serta kebiasaan masyarakat disuatu daerah untuk memaknai ukuran dalam membedakan suatu kapal atau perahu telah ditentukan.

Definisi sekoci penolong, seperti yang dijelaskan oleh Noeralim (2001:3), adalah suatu perahu kecil yang dibangun dan dilengkapi sesuai dengan regulasi yang berlaku, termasuk ketentuan mengenai jumlah penumpang yang diizinkan di atasnya. Biasanya, sekoci ini terletak di sisi kanan atau kiri kapal pada bagian deck sekoci. Jumlah sekoci di kapal bervariasi tergantung pada kebutuhan dan ukuran kapal, serta dapat terbuat dari bahan seperti logam, kayu, dan serat fiber. Sekoci penolong merupakan bagian integral dari peralatan pelayaran yang telah disepakati bersama sesuai standar perencanaan kapal dari konstruksi mekanis dan proses penurunan dan pengangkatan sekoci yang baik. Hal tersebut untuk efektifitas kerja yang optimal dapat dipenuhi dan peralatan di atas kapal, termasuk sekoci penolong, dapat dipelihara dengan baik dan siap digunakan setiap saat dibutuhkan.

Menurut Wikipedia (2020) lifeboat dapat berupa perahu kecil yang dapat disimpan dan dipompa ketika keadaan darurat sehingga dapat mengevakuasi penumpang dari kapal. Di kapal komersial yang lebih besar, latihan menggunakan *Life boat* menjadi kewajiban hukum. Rakit penyelamat (liferrafts) juga dapat dipakai. Sedangkan untuk militer lifeboat memiliki beberapa fungsi selain untuk alat keselamatan yaitu untuk kolek, whaleboat atau pertunjukan. Tender juga dapat digunakan sebagai lifeboat, biasanya hal itu terjadi pada kapal pesiar. Perwira pada kapal rekreasi sering membawa pelampung rakit yang dapat dipompa ketika kondisi darurat karena bentuk yang kecil ketika disimpan.

Menurut Solas 2009 Bab III, terdapat beberapa jenis lifeboat yang boleh digunakan ketika kondisi darurat yaitu:

- a. *Life boat* terbuka (Open Lifeboat)
- b. *Life boat* tertutup sebagian (Partially Enclosed)
- c. *Life boat* tertutup sebagian otomatis (self righting partially enclosed).
- d. *Life boat* tertutup (Totally enclosed)
- e. *Life boat* dengan system udara otomatis (Self contained system).

- f. *Life boat* dengan pelindung tahan air (Fire protected).

### **3. METODE PENELITIAN**

Penelitian dilakukan di atas kapal MV. Meratus Kampar dimulai dari tanggal 21 Desember 2021 s/d 21 Desember 2022. Data yang ditampilkan pada penelitian ini didapatkan dengan metode observasi dengan cara melihat dan mengamati semua aspek yang berhubungan dengan artikel dan wawancara dengan beberapa *crew* di kapal. Dan juga skripsi ini menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif.

- a. Metode Observasi (Pengamatan Langsung)

Peneliti melakukan pengamatan secara langsung ke lapangan untuk mengamati objek yang diteliti pada saat praktek laut berlangsung.

- b. Metode pustaka

Langkah utama dan krusial dalam penelitian ini adalah mengidentifikasi dan mendapatkan referensi yang secara spesifik terkait dengan masalah yang akan peneliti teliti. Referensi yang diperoleh akan dijadikan data pendukung untuk analisis. Peneliti juga melengkapinya dengan data tambahan sebagai argumen, diambil dari berbagai sumber bacaan seperti buku-buku Maintenance lifeboat, termasuk buku SOLAS, media cetak, media elektronik, dan sedikit dari internet.

- c. Metode Wawancara

Metode ini dilakukan selama praktek berlangsung dengan melibatkan sumber dalam meneliti untuk mendapatkan suatu jawaban penelitian. Metode ini didukung dengan metode kuisisioner agar peneliti dapat memberikan pertanggung jawabannya atas apa yang didapatkan selama proses wawancara.

Artikel ini disajikan dengan teknik deskriptif, di mana penulis berusaha menjelaskan permasalahan yang terjadi pada waktu tertentu. Selain itu, studi kepustakaan digunakan sebagai landasan dalam kerangka pemikiran. Metode ini dipilih untuk secara rinci memaparkan data yang diperoleh, dengan tujuan memberikan informasi terkait perencanaan terhadap masalah yang muncul dalam konteks pembahasan artikel ini.

#### 4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan, peneliti menemukan kekurangan dalam prosedur perawatan *Life boat* di kapal MV. MERATUS KAMPAR. Tidak optimalnya perawatan peralatan keselamatan. Terdapat beberapa langkah perawatan yang sesuai untuk kapal MV. MERATUS KAMPAR:

- a. Melakukan pemeliharaan dan inspeksi seluruh komponen inventori *lifeboat*
- b. Melakukan perawatan pada alat-alat untuk menurunkan lifeboat dengan pengecekan waktu maks 5 menit.
- c. Melakukan pemeriksaan setiap minggu.
- d. Melakukan pemeriksaan setiap bulan.

Prosedur perawatan peralatan keselamatan sekoci di LMV. Meratus Kampar, tempat penulis melakukan praktik laut, dapat dijelaskan sebagai berikut:

- a. Melakukan pemeriksaan menyeluruh terhadap kondisi lifeboat, termasuk bagian luar dan dalam, serta menginventarisasi peralatan yang tersedia didalam sekoci.
- b. Pengecekan komponen penggerak pada dewi-dewi untuk menghindari kerusakan dan memberikan pelumasa agar tidak berkarat dan korosi yang merusak alat-alat tersebut.  
Komponen-komponen yang terpapar air laut, angin, matahari perlu diperiksa dengan seksama.
- c. Pemeriksaan alat pengangkat (*lifting gear*) dengan memperhatikan kemampuan angkat sekoci dan pengujian mesin lifeboat.
- d. Melakukan drill atau penurunan lifeboat ketika latihan mengecek ketersediaan oil level dan bahan bakar aau fuel level.
- e. Memeriksa kondisi tali, tangga dan keadaan fisik lifeboat lainnya
- f. Memberikan grease dan mengecek pin
- g. Menghindari karatan pada dewi-dewi
- h. Memeriksa seluruh alat-alat yang ada pada lifeboat
- i. Mengecat dan membersihkan (scrub) bagian yang berkarat
- j. Apabila komponen tidak layak perlu diganti dengan yang baru.

Tabel 1. Catatan Perawatan dan Pemeriksaan *Life boat*

NO	Tanggal	Pemeriksaan Perawatan				
		Tes Mesin	Perlengkapan	Kemudi	Propeler	Kebersihan
1	17 Jan 2022	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
2	20 Feb 2022	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
3	26 Mar 2022	Baik	Baik	Baik	<b>Trouble</b>	<b>Kurang</b>
4	03 Jun 2022	Baik	<b>Makanan expired</b>	Baik	Baik	Baik
5	23 Jul 2022	Baik	Baik	Baik	Baik	<b>Kurang</b>
6	05 Sep 2022	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik

Sumber : MV. Meratus Kampar, 2022

Pengawasan Perawatan *Life boat* MV. MERATUS KAMPAR, langsung dilakukan oleh Mualim I, yang merupakan tugas dalam pemeliharaan kapal termasuk inspeksi pada dewi-dewi. Beberapa hal yang langsung diawasi oleh Mualim I meliputi:

- a. Memeriksa komponen bagian peluncuran dapat digunakandengan baik
- b. Mengecek pergerakan lifeboat mundur dan maju dan menyalakan mesin untuk mendapatkan suhu minimal dengan rentan waktu 3 menit dari mesin dinyalakan
- c. Uji coba alarm apabila kondisi darurat,

Perlengkapan kapal adalah satu elemen penting yang harus selalu diperhatikan. Perlengkapan sekoci ini berdampak pada kelancaran saat sekoci akan digunakan. Namun pada saat praktek ada beberapa alat sekoci yang mengalami kerusakan. Namun dalam pengecekan alat sekoci tidak sesuai jadwal prosedur nama ketika waktu mau perawatan docking. Perbekalan makanan dan minuman di sekoci tempat penulis melakukan praktek laut terkadang lambat diganti dan mengalami kadaluarsa. Hal ini disebabkan karena permintaan yang diajukan ke perusahaan juga terlambat, sehingga permintaan yang sudah dikirim tersebut tidak segera diproses. Third Officer

(Mualim III) bertanggung jawab atas peralatan keselamatan di MV. Meratus Kampar, khususnya pada sekoci. Mualim III bertugas untuk mengecek inventaris seluruh lifeboat dan memeriksa untuk pemeliharaan. Bertujuan agar lifeboat siap digunakan ketika kondisi darurat, pengecekan dilakukan sebelum pelayaran kapal meninggalkan dermaga.

Selama kurang lebih 12 bulan melakukan praktek laut di MV. Meratus Kampar, penulis fokus pada penelitian yang berkaitan dengan pengawasan alat keselamatan, khususnya lifeboats di atas kapal. Dalam hal ini, penulis hanya memfokuskan pada salah satu bagian alat keselamatan lifeboats, yaitu dewi-dewi sekoci, karena banyaknya bagian pada lifeboats.

Perawatan sekoci di MV. Meratus Kampar sudah sesuai dengan prosedur yang ada, namun jadwal perawatannya tidak dilaksanakan secara maksimal. Perawatan dewi-dewi sekoci di MV. Meratus Kampar dilakukan setiap tiga bulan sekali, padahal berdasarkan prosedur BAB III SOLAS seharusnya dilakukan setiap bulan sekali.

Berdasarkan rumusan permasalahan tentang bagaimana upaya untuk mengoptimalkan perawatan alat keselamatan sekoci sesuai dengan ketentuan yang ada atau belum, saat penulis melakukan pengamatan di atas kapal mengenai perawatan alat keselamatan sekoci di MV. Meratus Kampar, ditemukan bahwa salah satu alat keselamatan, yaitu dewi-dewi sekoci, tidak dirawat sesuai dengan persyaratan yang telah ditentukan.

## **5. PENUTUP**

Berdasarkan penjelasan yang telah dibahas mengenai dampak dari perawatan *Life boat* di atas kapal untuk mendukung keselamatan dan respons darurat para kru, peneliti dapat menyimpulkan hal-hal berikut:

- a. Faktor yang menyebabkan perawatan sekoci kurang optimal yakni waktu yang kurang efisien untuk melakukan perawatan, perawatan yang tidak sesuai prosedur serta tidak terencananya perawatan sekoci.
- b. Upaya untuk mengatasi masalah kurang optimalnya perawatan sekoci di MV. Meratus Kampar adalah dengan membagi tugas kepada *crew* yang berakitan untuk melakukan perawatan , serta membuat rencana perawatan dan perbaikan sesuai porosedur ataupun melakukan

peralatan mesin yakni semua mesin pada sekoci dijalankan selama 3 menit atau lebih setiap seminggu sekali. Perlengkapan sekoci harus memungkinkan untuk dilakukan pemeriksaan menyeluruh, dan pemeriksaan sekoci dilaksanakan setiap bulan sesuai dengan prosedur PMS (Planned Maintenance System). Pada setiap sesi pemeriksaan bulanan ini, semua komponen dan fungsi sekoci diperiksa dengan seksama untuk memastikan bahwa segala sesuatunya berfungsi dengan baik dan siap digunakan dalam situasi darurat. Proses ini mencakup pemeriksaan visual, uji fungsi, serta perawatan preventif untuk menjaga keandalan dan kesiapan sekoci. Adanya prosedur PMS yang terjadwal membantu memastikan bahwa perawatan dilakukan secara teratur dan sesuai dengan standar keamanan, sehingga sekoci dapat menjalankan fungsinya dengan optimal setiap saat diperlukan. Pada saat sebelum pelaksanaan embarkasi dan debarkasi, pihak kapal sebaiknya berkoordinasi dengan petugas darat. Tentu saja pemberitahuan kepada petugas darat di sampaikan saat kapal tolak dari pelabuhan sebelumnya dan sebelum kapal tiba di Pelabuhan tujuan, sehingga pada saat kapal tiba di Pelabuhan tujuan petugas darat telah mempersiapkan diri, begitu pula calon penumpang telah mengerti tangga-tangga mana yang harus mereka lewati sesuai dengan tiket kelas mereka.

Berdasarkan hasil penelitian, penulis memberikan saran-saran sebagai berikut:

- a. Program perawatan dan pemeriksaan *Life boat* MV. Meratus Kampar sebaiknya ditingkatkan agar sesuai dengan peraturan yang berlaku. Perawatan dan pengecekan *Life boat* seharusnya dilaksanakan secara periodik setiap bulan, mengikuti standar peraturan yang mengamanatkan agar *Life boat* tetap dalam kondisi baik. Hal ini bertujuan untuk menjaga agar *Life boat* dan perlengkapannya tidak mengalami kerusakan sebelum digunakan.
- b. Disarankan untuk melaksanakan pemeriksaan rutin, setiap minggu, bulan dan setiap tahun sesuai dengan ketentuan SOLAS. Nakhoda sebaiknya melakukan pengecekan dan rapat koordinasi dalam meningkatkan penerahuan dan pemahaman awak kapal untuk memelihara lifeboat sebagai bagian yang krusial untuk penyelamatan semua orang. Selain itu, disarankan agar seluruh kru lebih memahami

dan mengerti tugas serta tanggung jawab mereka terkait dengan sekoci penolong. Untuk pelatihan sikap emergency kru di atas kapal, pelaksanaan drill sebaiknya dilakukan secara berkala. Bertujuan untuk memberikan rasa tanggung jawab kepada setiap orang yang telah tersertifikasi untuk keadaan darurat sehingga mereka dapat mengambil tindakan penyelamatan diri dengan cepat dan tepat ketika berada di laut.

## 6. DAFTAR PUSTAKA

- [1] Elden, Rodney M. (2011). Perawatan Kapal. Jakarta: Rineka Cipta.
- [2] Handoko, T.H. (2005). Manajemen Personalia dan Sumber Daya Manusia. Yogyakarta: Gadjah Mada University.
- [3] Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (2008). Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- [4] Manullang, M. (2005). Dasar – Dasar Manajemen. Yogyakarta: Gadjah Mada University.
- [5] Noeralim. (2008). Alat-Alat Penyelamat. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- [6] R. Terry, George. (2006). Dasar – Dasar Manajemen. Jakarta: PT. Bumi Aksara.
- [7] Suranto. (2004). Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999 tentang angkutan Di perairan. Lembaran Negara RI Tahun 1999: Sekretariat Negara. Jakarta.
- [8] Suyono, (2005). Pengantar Manajemen Pelayaran Niaga. Bekasi: PT. Djangkar.
- [9] Wikipedia (2 Februari 2020). Sekoci atau perahu penyelamat (online). <https://id.wikipedia.org/wiki/Sekoci>.