

OPTIMALISASI PERAWATAN SEKOCI (LIFEBOAT) DIATAS KAPAL MV. GLOVIS DAYLIGHT UNTUK KESELAMATAN AWAK KAPAL DALAM KEADAAN EMERGENCY

Zulfikar Ahmad^{1*}, Anak Agung Ngurah Ade Dwi Putra Yuda², Muh. Dahri³, Tri Haryanto⁴

Politeknik Pelayaran Surabaya

*zulfikarahmad737@gmail.com

ABSTRACT

When a ship is sailing, undesirable events often occur. This can be caused by natural factors or human error. To reduce the risk of accidents during these adverse events, ships must be equipped with safety equipment that can be deployed quickly in the event of an emergency. Additionally, training crew members in the use of safety equipment and maintenance of safety equipment is the most important action that must be taken to prepare the entire crew for an emergency. The aim of this research is to determine the implementation of maintenance and training procedures for ship lifeboats which must comply with SOLAS (Safety of Life at Sea). When this research was carried out, an accident occurred on the MV ship. Glovis Daylight which caused one of the ship's crew to be sent home. The author used an intensive method by joining a ship for 12 months. Descriptive qualitative research methods were used in this research. Data collection methods were obtained from the author's own experience, daily notes on board the ship, interviews with the ship's crew, direct observation.

Keywords: *Lifeboat, Maintenance, Crew, asset management*

ABSTRAK

Saat sebuah kapal sedang berlayar, sering terjadi kejadian yang tidak diinginkan. Hal ini bisa disebabkan oleh faktor alam atau kesalahan manusia. Untuk mengurangi risiko kecelakaan selama kejadian buruk ini, kapal harus dilengkapi dengan peralatan keselamatan yang dapat dikerahkan dengan cepat jika terjadi keadaan darurat. Selain itu, pelatihan anggota kru dalam penggunaan peralatan keselamatan dan pemeliharaan peralatan keselamatan merupakan tindakan paling penting yang harus diambil untuk mempersiapkan seluruh kru menghadapi keadaan darurat. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui pelaksanaan prosedur pemeliharaan dan pelatihan sekoci/sekoci kapal yang harus memenuhi SOLAS (Safety of Life at Sea). Saat dilaksanakannya penelitian ini, terjadi sebuah accident diatas kapal MV. Glovis Daylight yang menyebabkan dipulangkannya salah satu crew kapal. Penulis menggunakan metode intensif dengan bergabung dengan kapal selama 12 bulan. Metode penelitian kualitatif deskriptif digunakan pada penelitian ini. Metode pengumpulan data diperoleh dari pengalaman penulis sendiri, catatan harian diatas kapal, wawancara dengan crew kapal, observasi langsung.

Kata Kunci: *Sekoci, Perawatan, Awak Kapal (crew), manajemen aset*

PENDAHULUAN

Dalam dunia pelayaran terdapat beberapa bahaya yang bisa mengancam penumpang atau crew di dalam kapal. Kebanyakan terjadinya kecelakaan atau bahaya di laut terjadi akibat ulah manusia itu sendiri, karena faktor manusia ini sering kali terjadi tubrukan, kebakaran, kebocoran, tenggelam, hingga kandasnya kapal. Namun tidak semua terjadi diakibatkan oleh faktor manusia, bahaya lain juga terjadi akibat faktor alam, seperti badai, atau struktur

geografis yang dapat menimbulkan bahaya bernavigasi. MV. GLOVIS DAYLIGHT merupakan salah satu kapal yang beroperasi dalam industri perkapalan, dengan menanggung tanggung jawab besar terhadap keselamatan awak kapal yang berada di atasnya. Oleh karena itu, pentingnya optimalisasi perawatan sekoci di kapal ini menjadi fokus utama untuk memastikan bahwa sarana evakuasi tersebut selalu dalam kondisi prima dan siap digunakan dalam setiap keadaan darurat.

Pada saat keadaan darurat yang memungkinkan membahayakan penumpang, atau crew diatas kapal, maka nakhoda dapat mengambil keputusan untuk melakukan meninggalkan kapal (abandon ship) dengan syarat-syarat tertentu dan perhitungan yang sudah dipikirkan matang-matang oleh nakhoda yang bertanggung jawab akan kapal tersebut. Oleh karena itu di dalam SOLAS 1974 amandemen ,2009, sekoci yang diijinkan ada beberapa tipe yaitu; Sekoci terbuka (open lifeboat), Sekoci tertutup sebagian (partially enclosed lifeboat), Sekoci tertutup sebagian secara otomatis (selfrighting partially enclosed lifeboat), Sekoci tertutup (totally enclosed lifeboat), Sekoci dengan sistem udara otomatis (self contained air support system), Sekoci dengan pelindung tahan api (fire protected) telah ditetapkan bahwasannya setiap kapal harus menjalankan abandon ship drill minimal satu kali dalam seminggu (Rudiana , 2020).

Dalam situasi darurat dilaut, pemeliharaan yang baik, pelatihan yang memadai, dan pengetahuan yang tepat tentang peralatan penyelamatan memungkinkan kapal untuk menghadapi situasi darurat dengan efektif dan memastikan keselamatan awak kapal dan penumpangnya. Salah satu komponen penting dari LSA adalah sekoci penyelamatan, yang berfungsi sebagai sarana evakuasi utama dan memiliki kemampuan untuk membawa sejumlah besar orang dalam situasi darurat. Sekoci ini dilengkapi dengan peralatan seperti peralatan medis, persediaan makanan, dan peralatan komunikasi yang diperlukan untuk kelangsungan hidup dalam kondisi parameter keselamatan yang wajib diikuti oleh berbagai kapal dalam upaya memberikan perlindungan pada awak kapal pada saat terjadi hal yang tidak diinginkan yaitu dengan menggunakan parameter Life Saving Appliance, (Andhikara, 2010). Alat LSA diuji kesesuaiannya dengan parameter yang berlaku agar dapat beroperasi dengan baik guna memberikan perlindungan. Media mobilisasi kapal wajib terdapat perlengkapan LSA yaitu berupa lifeboats yang dimanfaatkan untuk menjauhi kapal (Abandon deliver).

Sekoci merupakan sarana untuk mencapai keselamatan yang memiliki peran utama pada kapal, yang dimanfaatkan ketika adanya kondisi yang darurat untuk menjauhi kapal tersebut. Namun jika pemeliharaan yang tidak masif pada perlengkapan tersebut dapat menyebabkan tidak berfungsinya alat, pemeliharaan yang masif harus dilakukan pada alat untuk mendukung keselamatan. Pada sekoci bagian yang paling penting untuk dipelihara adalah mesinnya, karena jika mesinnya tidak dapat beroperasi maka sekoci tidak akan bisa berfungsi. Karena alat Penolong ini direncanakan untuk dipakai, digunakan dalam waktu yang cukup lama diatas permukaan laut, maka sekoci penolong ini harus dilengkapi dengan penutup yang terbuat dari bahan tahan panas / api atau tidak mudah terbakar. Mempunyai tempat duduk yang dapat menahan bobot manusia seberat 100 Kg dan dapat menahan pengaruh lateral sisi kapal, walau sedang dimuat penuh penumpang pada kecepatan 3m/detik dan dijatuhkan dari ketinggian 3 meter. (Yaman, 2011)

Untuk memastikan keselamatan awak kapal dan barang muatan di atas MV GLOVIS DAYLIGHT, penggunaan sekoci sangat penting. Memang, pengoptimalisasi perawatan sekoci seharusnya mendapatkan perhatian khusus. Pelumasan wire, yang merupakan komponen penting sekoci, secara berkala adalah salah satu langkah penting dalam

meningkatkan kesadaran awak kapal tentang perawatan sekoci. Grease adalah pelumas yang sangat penting untuk menjaga kinerja wire-wire tersebut. Digunakan secara teratur akan mengurangi gesekan dan keausan pada wire, yang memperpanjang masa pakai sekoci dan memastikan bahwa itu siap digunakan dalam keadaan darurat. Selain itu, prosedur perawatan yang baik mencakup inspeksi rutin, perbaikan segera jika terjadi kerusakan, dan pelatihan rutin untuk awak kapal dalam penggunaan sekoci.

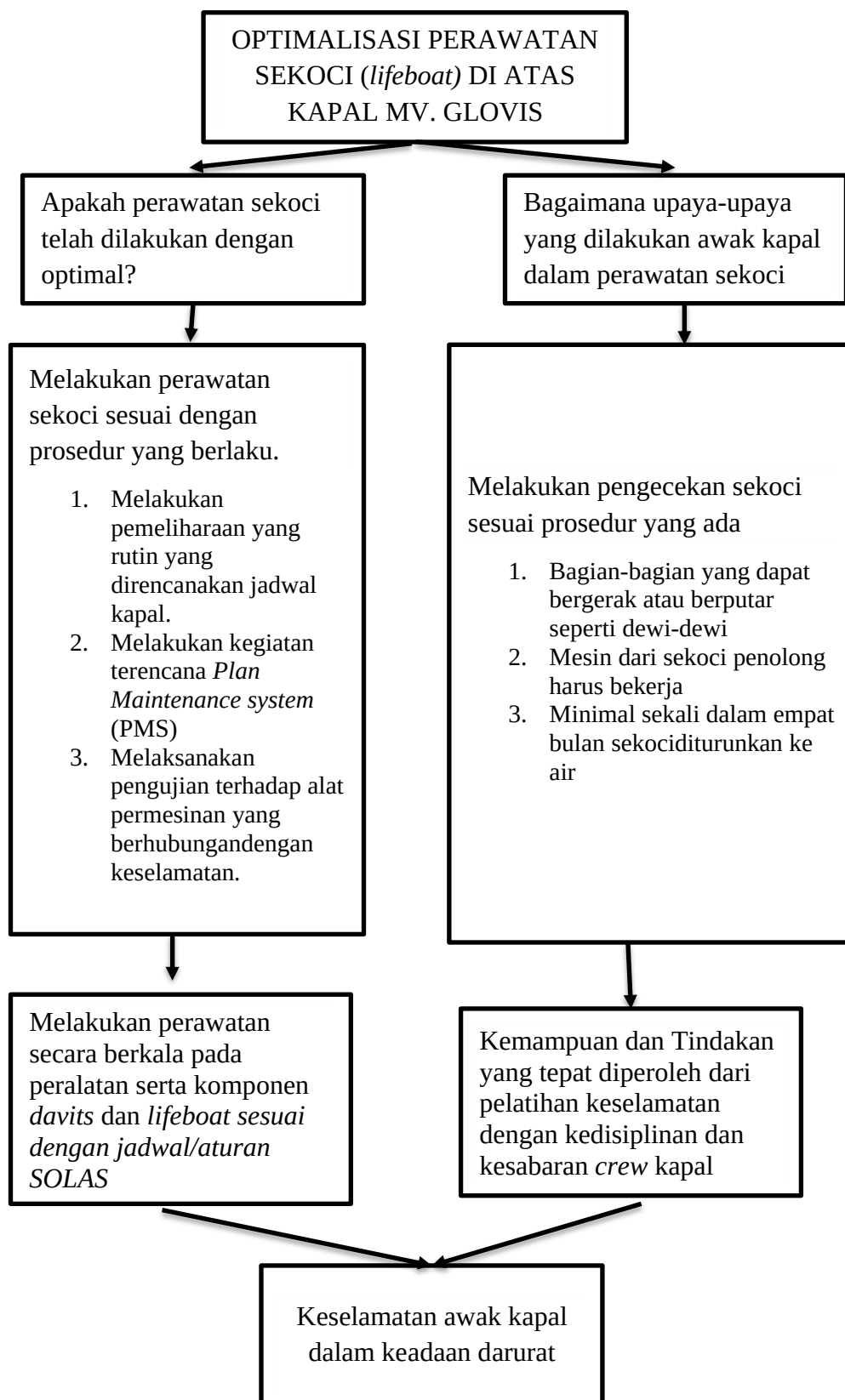
KAJIAN PUSTAKA

Optimalisasi

Optimalisasi merupakan suatu konsep dalam penyempurnaan dalam setiap bidang. Dalam hal ini optimalisasi dapat diartikan sebagai suatu proses atau strategi untuk mencapai hasil terbaik atau pemanfaatan sumber daya yang paling efisien. Para ahli mengemukakan berbagai pendapat dan pandangan terkait konsep optimalisasi. Menurut (Tayler, 2014), optimalisasi adalah suatu upaya untuk memaksimalkan hasil atau keuntungan dengan memanfaatkan sumber daya yang ada secara efisien. Dalam konteks bisnis, hal ini dapat mencakup pengelolaan waktu, tenaga kerja, dan aset perusahaan untuk mencapai performa terbaik. Pendapat lain dari (Lieberman, 2005) menyebutkan bahwa optimalisasi adalah proses pemilihan alternatif terbaik dari sekumpulan alternatif yang memungkinkan, dengan mempertimbangkan batasan atau kendala tertentu. Mereka menekankan pentingnya memilih solusi yang memberikan hasil terbaik dalam konteks keterbatasan yang ada. Dari segi manajemen, Drucker (2014) menyoroti bahwa optimalisasi melibatkan pengelolaan sumber daya manusia dan kebijakan organisasi untuk mencapai tujuan dengan efektif. Baginya, proses ini memerlukan pemahaman mendalam tentang kekuatan dan kelemahan organisasi serta penerapan strategi yang tepat. Dalam ranah teknologi, Nielsen (2012) menyatakan bahwa optimalisasi dapat diterapkan dalam desain algoritma, jaringan, dan sistem untuk meningkatkan kinerja dan efisiensi. Penerapan teknik optimalisasi di sini membantu mencari solusi terbaik dalam menangani masalah kompleks.

Perawatan

Perawatan dapat diartikan sebagai tindakan atau kegiatan yang dilakukan untuk menjaga, memelihara, atau meningkatkan kondisi suatu entitas agar tetap berfungsi dengan baik. Pendapat para ahli tentang konsep perawatan mencerminkan keragaman pendekatan dan aplikasinya dalam berbagai konteks. Menurut Florence Nightingale, (2019), seorang tokoh dalam bidang perawatan kesehatan, perawatan adalah seni dan ilmu. Ia menekankan pentingnya lingkungan yang bersih, pemberian makanan yang baik, serta perhatian terhadap kebutuhan fisik dan emosional pasien. Pandangannya memberikan fondasi bagi perkembangan perawatan keperawatan modern. Dalam konteks manajemen sumber daya, terutama perawatan mesin dan peralatan, Mobley (2019) menekankan bahwa perawatan dapat dilihat sebagai investasi untuk memastikan kelangsungan operasional dan mengurangi biaya pemeliharaan yang tidak terencana.

Kerangka Berpikir

METODE PENELITIAN

Jenis Penelitian

Penelitian ini memilih pendekatan kualitatif (qualitative approach). Dengan demikian penelitian ini akan menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati pengamatannya.

Tempat Penelitian

Dalam penyusunan penelitian ini, data yang diambil oleh peneliti berasal dari pengalaman, pengamatan dan observasi yang dialami oleh penulis saat melaksanakan praktek kerja laut di atas kapal, yaitu di kapal MV. GLOVIS DAYLIGHT milik Hyundai Glovis.

Teknik Analisa Data

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan 3 macam metode analisis data, yaitu:

1) Reduksi Data

Reduksi data dapat didefinisikan sebagai proses pemilihan, pemusatan, pengabstrakan dan transformasi data kasar yang muncul dari catatan. melalui observasi yaitu mengadakan pengamatan secara langsung terhadap objek yang akan dibahas dalam Kertas Kerja Wajib ini yaitu pada saat diatas kapal.

2) Penyajian Data

Penyajian data merupakan sekumpulan informasi yang telah tersusun secara terpadu dan mudah dipahami yang memberikan kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan mengambil suatu tindakan.

3) Penarikan Kesimpulan

Penarikan kesimpulan merupakan kemampuan peneliti dalam mengumpulkan berbagai data yang diperoleh selama proses penelitian. Setelah seluruh hasil data terkumpul yang diperoleh dari hasil observasi dan telaah dokumen selanjutnya membuat rangkuman dan memilih hal-hal yang penting dari hasil data yang terkumpul tersebut. Langkah selanjutnya dengan membuat penyajian data. Penyajian data adalah penyampaian informasi berdasarkan data yang dimiliki dan disusun secara baik sehingga mudah dalam membuat kesimpulan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Sekoci yang berada dikapal MV. GLOVIS DAYLIGHT sendiri saat ini dalam kondisi baik dan layak untuk digunakan, karena, Dimana lifeboat mampu mengapung dengan baik dimana bagian lambung serta permesinannya juga sudah diperbaiki, setelah kecelakaan tersebut crew deck dan engine selalu melaksanakan test uji pada lifeboat dalam kurun waktu seminggu sekali. Selain itu upaya yang dilakukan bukan hanya berfokus pada alat yang digunakan saja, dilakukan drill dan edukasi pada crew yang menggunakan alat tersebut dan mengupayakan merawat secara maksimal terhadap alat yang diberikan oleh Perusahaan. Edukasi dan drill bertujuan untuk meningkatkan kompetensi seluruh crew kapal dalam menggunakan alat keselamatan dan pemahaman tugas dan tanggung jawabnya. Kegiatan drill dan edukasi diselenggarakan secara bertahap dengan rentang waktu minimal 3 bulan sekali. Drill dan edukasi ini biasa dipimpin oleh nakhoda, namun apabila nakhoda sedang tidak dapat hadir bisa digantikan oleh Chief Oficer, namun nakhoda harus melakukan pengawasan disetiap kegiatan drill ataupun edukasi, dikarenakan nakhoda adalah yang bertanggung jawab atas semua kegiatan yang berlangsung diatas kapal, sehingga nakhoda mengetahui bahwa kegiatan tersebut mempunyai efektifitas dan berlangsung baik. Pada saat melakukan drill dan edukasi seluruh crew diwajibkan untuk hadir, yang bertujuan agar semua crew dapat memahami

tugas-tugas dan tanggung jawab apabila keadaan emergency terjadi. Selama penulis melakukan observasi di MV. GLOVIS DAYLIGHT sekoci belum pernah diturunkan dalam jangka waktu yang lumayan lama dari bulan Januari sampai Agustus 2022, sehingga pada September 2022 dilakukanlah penurunan sekoci dan menyebabkan accident terjepitnya kru kapal pada salah satu crew kapal, maka dari pasca kecelakaan tersebut MV. GLOVIS DAYLIGHT mulai rutin melaksanakan penurunan sekoci secara rutin sesuai dengan SOLAS sehingga crew dapat semakin memahami tugas-tugas dan memahami tanggung jawabnya masing-masing, dan juga karena keadaan emergency tidak dapat diprediksi dan datangnya secara tiba-tiba, diharapkan dengan pembekalan drill dan edukasi setiap crew kapal pada saat terjadi keadaan emergency masing-masing crew dapat melakukan tugasnya sesuai dengan rank didalam kapal.

Perawatan sekoci telah dilakukan dengan optimal

Peneliti bersama dengan Mualim III melakukan pengecekan secara rutin pada setiap bulannya terhadap baik pada lifeboat, mesin lifeboat, ataupun pada seluruh alat penunjang keselamatan awak kapal. Pengecekan yang teratur setiap bulannya ditujukan untuk melihat kondisi alat-alat keselamatan apakah berada dalam kondisi baik atau sekiranya ada kemungkinan mengalami kerusakan, dan juga pengecekan tersebut bertujuan untuk mengetahui masa kadaluarsa atau masa kelayakan peralatan yang memiliki batas waktu penggunaan. Tidak hanya itu pengecekan dilaksanakan secara rutin untuk meninjau kondisi dari lifeboat dan juga mesin lifeboat adakah kekurangan, kerusakan atau berada dalam kondisi yang baik. Baik melakukan pengecekan dengan rutin penulis dengan didampingi Mualim III melaksanakan pengecekan lebih lanjut pada bagian-bagian penggerak lifeboat dan juga davits dengan mengoperasikan beberapa bagian dari sekoci dan juga davits. kegiatan ini dilakukan untuk mengetahui apakah winch pada sekoci dapat berfungsi dengan baik atau mengalami suatu kendala. Setiap melakukan pengecekan kondisi davits dan juga sekoci dan juga seluruh alat penunjang keselamatan, penulis sebagai cadet deck didampingi dengan Mualim III secara bersama mengisi checklist pada lembar yang sudah ditempelkan dan diupdate setiap bulannya untuk mengetahui kapan saja dan apa saja alat-alat yang harus dicek sebagai alat penunjang keselamatan.

Upaya-upaya yang dilakukan awak kapal dalam perawatan sekoci

Pada saat melaksanakan drill lifeboat yang mana dalam kegiatan ini semua anggota diatas kapal diwajibkan untuk mengikuti serta hadir dalam kegiatan dari awal sampai selesai. Mengingat pada saat pelatihan sekoci setiap orang mempunyai tugas serta yangggung jawab masing-masing sesuai dengan ranknya dikapal, dengan itu setiap awak kapal harus melaksanakan perannya dengan baik dan maksimal pada saat melakukan kegiatan drill lifeboat ini. Namun tanggung jawab tetap dipegang penuh oleh nakhoda, maka dari itu setiap awak kapal harus siap melakukan perannya sesuai dengan arahan dari nakhoda yang pasti berdasarkan dari SOLAS (Safety of Life at Sea).

Sesuai dengan musterlist, untuk menunjang keselamatan seluruh awak kapal apabila terjadi keadaan darurat, deck cadet bertugas untuk membantu nakhoda/assist capt sesuai dengan musterlist yang berada diatas kapal MV. GLOVIS DAYLIGHT, sedangkan apabila sedang melaksanakan drill atau edukasi, penulis memiliki tugas lain seperti mengambil foto, memberikan edukasi pada crew kapal, menjadi korban pada saat menggunakan stretcher, membantu Mualim III menyiapkan drill yang akan dilakukan.

SIMPULAN

Optimalisasi pada perawatan sekoci dilakukan dengan cara meningkatkan perawatan dengan rutin dan baik. Pada setiap bagian dari sekoci dan mesin sekoci dipastikan kondisinya baik, dan juga alat-alat penunjang keselamatan yang bisa digunakan oleh crew kapal juga harus senantiasa diperhatikan kelayakan dan batas masa penggunaannya. Ketika sudah mendekati habis masa penggunaannya, alat penunjang keselamatan bisa segera diganti dengan yang baru dan lebih layak untuk digunakan. Karena pernah terjadi kecelakaan pada saat drill yang menyebabkan salah satu awak kapal mengalami patah tulang, sehingga setelah terjadi kecelakaan tersebut perwira dan awak kapal yang bertanggung jawab atas pelaksanaan pengecekan dan perawatan pada sekoci melaksanakan edukasi dan drill dengan lebih intens dan serius, diharapkan dengan diberikan pembekalan edukasi dan drill awak kapal dapat lebih memahami apa saja tugas dan tanggung jawab yang seharusnya awak kapal itu emban.

Upaya-upaya dalam melaksanakan kegiatan drill lifeboat, selama penulis melaksanakan praktek layar, kegiatan drill sudah dilakukan secara berkala setiap 3 bulan sekali. Pada saat pertama peneliti on-board dikapal bermuatan batu bara (coal), maka setiap awak kapal bisa memahami dengan baik peran dan tanggung jawab masing-masing ketika kapal dalam keadaan emergency. Seluruh awak kapal harus selalu siap dibangun dan dibina agar pada saat kapal berada dalam keadaan emergency, masing-masing awak kapal sudah memahami harus melakukan sesuatu untuk menyelamatkan dirinya sendiri dan juga awak kapal lainnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Afrizal, W., Siregar, M. S., & Sabaruddin, S. (2023). Pengoperasian Rescue Boat Saat Drill Keselamatan di SPOB (Self Propelled Oil Barge) Julvinda. *Journal on Education*, 6(1), 5776-5783.
- Bejamin, M., Balanchard, S., Verma, D., & Peterson, E. L. (1994). Bab 2 Landasan Teori 2.1. Definisi Perawatan (Maintenance).
- Br Sidauruk, E., Sapril Siregar, M., Nurman, S., & Pelayaran Malahayati, P. (n.d.). Analisis Keterampilan Perwira Jaga Terhadap Penggunaan Radar untuk Menghindari Terjadinya Kecelakaan di MT. Narpatisuta. *Journal on Education*, 06(01).
- Hermawan, I., & Jaya Sitepu, W. (2015). tinjauan perawatan mesin mixing pada ud roti mawi. In *Jurnal Teknovasi* (Vol. 02, Issue 1).
- Kindangen, P., & Tumewu, F. (2022). efektivitas sistem antrian dalam mengoptimalkan pelayanan pada pt bank sulutgo cabang airmadidi effectiveness of queue system in optimizing services at pt. bank sulutgo airmadidi branch. 1749 *jurnal emba*, 10(1), 1749–1757.
- Pratama, K., Arleiny, A., & Widjatmoko, E. N. (2022). Optimalisasi perawatan sekoci penolong sebagai penunjang keselamatan awak kapal. *Dinamika Bahari*, 3(2), 86-90.
- Rachmi, N., & Kendek, M. (2023). Peningkatkan Perawatan Sekoci Pada Kmp. Kirana Ii Sesuai Dengan Solas. *JPB: Jurnal Patria Bahari*, 3(1), 37-42.

- Rudiana, Safitri, Rr. R., & Junita, R. (2020). Optimalisasi Perawatan Dan Pengoperasian Alat Keselamatan Sekoci Sebagai Penunjang Keselamatan Di Mv Kartini Baruna. Prosiding Seminar Pelayaran Dan Teknologi Terapan, 2(1), 197–202. <https://doi.org/10.36101/pcsa.v2i1.142> (Sistem Dan Manajemen Pemeliharaan, n.d.)
- Selfiani, S., & Prihatini, D. (2021). Sistem Manajemen Mutu Pendidikan Dan Sarana Prasarana Terhadap Citra Lembaga. *Jurnal Akuntansi, Keuangan, Pajak Dan Informasi (JAKPI)*. <https://doi.org/10.32509/jakpi.v1i2.2218>
- Selfiani, S., Prihatini, D., & Surya, P. K. (2023). Faktor-Faktor Expectation Gap Audit. *Jurnal Akuntansi, Keuangan, Pajak Dan Informasi*, 3(2), 85–97. <https://doi.org/https://doi.org/10.32509/jakpi.v3i2.3781>
- Tambunan, F. M., Siregar, M. S., & Nurman, S. (2023). Implementasi Perawatan Sekoci Penolong di Kapal MV. Maximus I. *Jurnal Pendidikan Tambusai*, 7(1), 3926-3933.
- Wulandari, R. R., Pasyah, A. C., & Riadhy, M. S. (2019, September). Optimalisasi Kemampuan ABK dalam Perawatan Wire Rope Lifeboat Di Atas Kapal MT. New Winner. In Prosiding Seminar Pelayaran dan Teknologi Terapan (Vol. 1, No. 1, pp. 51-55).
- Zamrullah, I. (2022). Tinjauan Perlengkapan Alat Keselamatan Jiwa Pada Kmp. Papuyu Yang Beroperasi Di Lintasan Ulee Lheue-Lamteng (Doctoral dissertation, poltektrans sdp palembang).