

## Penerapan Perawatan Sekoci Penolong Sesuai Standar *Solas* Di Kapal MT.Mitra Kemakmuran

Refaya Alwim Takainginan<sup>1</sup>, Rusman<sup>2</sup>, Frastika<sup>3</sup>  
Program Studi Nautika, Politeknik Pelayaran Sulawesi Utara  
[refaya10@gmail.com](mailto:refaya10@gmail.com)

**Abstract.** *The purpose of this study was to determine whether the implementation of lifeboat maintenance on the ship was in accordance with existing procedures. This research was carried out during Marine Pratek (PRALA) aboard MT.Mitra Kemakmuran. The results of this study found that there were several factors causing the lifeboat not to function or when there was an obstacle when lowering the lifeboat. Before the crew entered the lifeboat, it was found that the FPD (Fall Preventer Device) of the right lifeboat was damaged (the rope almost broke) while it must be installed perfectly before the crew the ship enters the lifeboat during training or when lifeboat maintenance is carried out in accordance with SOLAS Chapter III Regulation 20. What can be done by crew members to improve lifeboat maintenance on board in accordance with the Safety Of Life At Sea (SOLAS) is to comply with all regulations that have been made. written in the standard without missing anything for any reason.*

**Keywords:** *Maintenance of Safety Equipment, Lifeboat, Emergency.*

**Abstrak.** Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pelaksanaan perawatan sekoci diatas kapal apakah sudah sesuai dengan prosedur yang ada. Penelitian ini dilaksanakan saat Pratek Laut (PRALA) dikapal MT.Mitra Kemakmuran. Hasil dari penelitian ini menemukan bahwa ada beberapa faktor penyebab sekoci tidak berfungsi atau terjadi kendala pada saat menurunkan sekoci, Sebelum crew memasuki sekoci, didapati FPD (*Fall Preventer Device*) sekoci kanan mengalami kerusakan (tali hampir putus) sedangkan itu wajib terpasang dengan sempurna sebelum awak kapal memasuki sekoci saat dilaksanakan latihan maupun saat dilaksanakan perawatan sekoci sesuai dengan *SOLAS Chapter III Regulation 20*. Hal yang dapat dilakukan oleh anak buah kapal untuk meningkatkan perawatan sekoci diatas kapal sesuai dengan *Safety Of Life At Sea (SOLAS)* adalah dengan mentaati segala peraturan yang sudah tertulis di standar tanpa ada yang terlewat dengan alasan apapun.

**Kata Kunci:** Perawatan Alat Keselamatan, Sekoci, Darurat.

### PENDAHULUAN

Dunia pelayaran merupakan bisnis yang penuh resiko. Transportasi laut yang menghubungkan pulau - pulau, negara - negara dan benua – benua merupakan faktor yang sangat penting dalam perekonomian dunia. Angkutan laut adalah salah satu jenis moda transportasi yang sekarang ini perkembangannya sangat potensial dalam pengembangan sektor ekonomi maupun sektor sosial. Dalam operasionalnya bisnis pelayaran bukanlah bisnis yang tanpa resiko, salah satu resiko yang sering terjadi adalah kecelakaan kapal, baik yang di sebabkan oleh faktor dari luar maupun faktor dari dalam seperti cuaca buruk, gelombang tinggi atau kebakaran yang dapat menenggelamkan kapal. (Sadjiono, Malisan 2019).

Pada tanggal 25 Februari 2022, saat kapal MT. Mitra Kemakmuran melaksanakan drill rutin setiap bulan, simulasi abandon ship dilaksanakan menggunakan sekoci penolong. Sebelum crew memasuki sekoci, didapati FPD (*Fall Preventer Device*) sekoci kanan mengalami kerusakan (tali hampir putus) sedangkan itu wajib terpasang dengan sempurna sebelum awak kapal memasuki sekoci saat dilaksanakan latihan maupun saat dilaksanakan perawatan sekoci sesuai dengan *SOLAS Chapter III Regulation 20*. Masinis III dan mualim III

melakukan pengecekan bahan bakar, *oli*, *battery*, dan perlengkapan lainnya. Kemudian dilakukan uji coba mesin maju dan mundur beserta tes kemudi, didapati mesin sekoci kanan berfungsi dengan baik. Pada pengecekan *weekly test* dan hasilnya mesin dapat bekerja dengan baik selama 15 menit. Tidak adanya *FPD* dapat menghambat pengecekan dan perawatan sekoci di atas kapal.

Penyebab tersebut bersumber pada alat-alat mekanik dan lingkungan serta kepada manusianya sendiri. Untuk mencegah terjadinya kecelakaan, hal ini harus diperkecil atau dihilangkan sama sekali, antara lain dengan melakukan perawatan terhadap alat-alat keselamatan di kapal. Perawatan kapal juga berhubungan erat dengan keselamatan pelayaran sehingga *Port State Control (PSC)* juga ditugasi memeriksa pelaksanaan konvensi internasional, antara lain *Safety Of Life At Sea (SOLAS Chapter III regulation 19)*. Perawatan sekoci adalah rutinitas umum bagi mualim dan masinis di atas kapal, namun pada umumnya sering dianggap remeh dan terabaikan. Dengan perhatian dan kepedulian yang cukup serta didukung dengan manajemen kerja yang baik diharapkan tidak ada pekerjaan yang terabaikan.

## **METODOLOGI PENELITIAN**

Sebelum mengumpulkan data, didalam membuat karya ilmiah penelitian ini menggunakan metode studi kasus yaitu penelitian dilakukan terhadap satu aspek tertentu yang telah ditentukan, pengumpulan data dilakukan terhadap populasi yang mewakili, hanya pada permasalahan yang ditemukan, yaitu tidak sedikit kasus – kasus yang terjadi ketika proses penggunaan sekoci penolong pada saat terjadi keadaan darurat maupun melaksanakan pelatihan penyelamatan diri menggunakan sekoci penolong. Objek penelitiannya adalah kurangnya tingkat efisiensi sekoci penolong yang digunakan. Metode pengumpulan data adalah merupakan suatu bagian yang paling penting dan harus ada dalam suatu penelitian ilmiah, berhasil tidaknya suatu penelitian didalam pengambilan data, objektif dan dapat dipertanggung jawabkan, itu diperlukan agar dapat diolah dan disajikan menjadi gambaran dan pandangan yang benar.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Gambaran Umum dan Lokasi Penelitian**

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan obyek MT. Mitra Kemakmuran yang merupakan kapal Tanker yang berperan dalam pendistribusian BBM (Bahan Bakar Minyak) di wilayah Indonesia Timur, guna mendistribusikan BBM dari pulau satu ke pulau lainnya sesuai dengan nominasi yang diminta dari perusahaan. MT. Mitra Kemakmuran merupakan kapal

yang dibuat pada tahun 1993, yang merupakan salah satu armada dari perusahaan yaitu PT. Sumber Rejeki BP, dengan nama panggilan kapal “ *PNQJ* “

### **Perawatan atau Pengecekan Sekoci.**

Pada pemeriksaan mingguan yang dilaksanakan oleh mualim III, meliputi pemeriksaan visual kondisi luar sekoci dan pemeriksaan peralatan yang digunakan untuk peluncuran sekoci (*lifeboat launching appliance*). Pemeriksaan tersebut meliputi pemeriksaan kondisi *davits, hooks, winch*, serta *lifeboat on – load release gear*.

Pemeriksaan bulanan yang dilaksanakan di kapal MT. Mitra kemakmuran meliputi pemeriksaan ventilasi, cadangan peralatan, *safety belt, magnetic compass* dan seluruh pemeriksaan peralatan yang ada dalam sekoci sesuai *LSA ( Life Saving Appliances )*. Pemeriksaan terutama dilaksanakan pada peralatan obat – obatan dan persediaan makanan yang terakhir disuplai pada tanggal 18 December 2022. Pengecekan masa kadaluarsa pada *parachute signals, hand flare*, serta *smoke signal*.

Pada pemeriksaan sekoci tanggal 20 Februari 2022, didapati kondisi sekoci bagian dalam tergenang air hal tersebut menyebabkan kerusakan pada sebagian peralatan yang ada didalam sekoci seperti kotak *P3K*, senter, serta buku panduan *survival at sea*. Hal tersebut dianalisa disebabkan karena tidak dilaksanakannya pemeriksaan dan perawatan akses kekedapan air pada pintu sekoci yang mulai rapuh. Pemeriksaan tersebut sebenarnya harus dilakukan setiap bulan sesuai dengan *SOP* yang dibuat oleh perusahaan yang telah disesuaikan dalam *SOLAS Chapter III Regulation 20*.

### **Kondisi Sekoci MT.Mitra kemakmuran**

Sekoci MT. Mitra Kemakmuran berwarna oranye cerah, merupakan jenis sekoci tertutup yang banyak ditemukan pada kapal jenis Tanker.

Kondisi sekoci MT. Mitra Kemakmuran cukup baik, namun terdapat kekurangan pada sekoci karena tidak memiliki *FPD ( Fall Preventer Device )*. Hal ini dapat membahayakan keselamatan pada saat melaksanakan perawatan sekoci yang berakibat pada kurang maksimalnya perawatan sekoci. Penggunaan *FPD* dapat mengurangi risiko sekoci jatuh secara tiba – tiba. Diketahui telah dilakukan permintaan pengiriman *FPD* pada perusahaan, namun belum ada tanggapan mengenai hal tersebut. Selain aspek keselamatan, tidak adanya *FPD* menyebabkan perawatan sekoci yang dilaksanakan tidak maksimal. Hal tersebut tidak sesuai dengan penerapan perawatan sekoci sesuai standar *SOLAS Chapter III Regulation 1* sesuai

dengan MSC 1 / Circ.1327 tentang penggunaan FPD ( Fall Preventer Device ) pada saat melaksanakan latihan maupun perawatan.

Perawatan sekoci merupakan hal yang sangat penting dilakukan di atas kapal agar sekoci siap digunakan ketika terjadi keadaan darurat. Pada kapal MT. Mitra Kemakmuran perawatan sekoci dilaksanakan oleh mualim III, masinis III, beserta electrician untuk memastikan sekoci dalam kondisi baik. Pemeriksaan sekoci meliputi pemeriksaan pada bagian – bagian sekoci, pemeriksaan peralatan yang ada pada sekoci, serta pemeriksaan pada mesin sekoci. Pelaksanaan perawatan di kapal MT. Mitra Kemakmuran dilakukan berdasarkan SOP ( Standard Operating Procedure ) dari perusahaan yang telah disesuaikan dengan standar SOLAS. Penerapan perawatan sekoci sudah sesuai dengan SOLAS namun, terdapat kekurangan dalam perawatannya. Kekurangan tersebut menyebabkan dapat menyebabkan kejadian yang tidak diinginkan sehingga membuat sekoci tidak siap digunakan ketika terjadi keadaan darurat.

## **SIMPULAN**

1. Dalam hal ini penulis akan memberikan saran – saran yang sekiranya dapat bermanfaat dan sebagai masukan guna memperbaiki masalah yang ada. Adapun saran – saran yang ingin penulis sampaikan yaitu : Perusahaan sebaiknya memperhatikan permintaan yang dibuat oleh kapal mengenai perlengkapan alat keselamatan karena hal tersebut menunjang keselamatan jiwa bersama. Selain itu kekurangan pada peralatan keselamatan dapat mengganggu operasional kapal.
2. Awak kapal sebaiknya meningkatkan rasa kepedulian terhadap perawatan peralatan keselamatan yang ada di atas kapal. Tidak hanya perwira saja yang melaksanakan perawatan melainkan seluruh awak kapal agar keselamatan bersama terjamin. Saling mengingatkan dan memberi masukan apabila terdapat kekurangan dalam merawat alat keselamatan terutama sekoci.
3. Meningkatkan pengetahuan kru kapal dalam perawatan sekoci agar sesuai standar SOLAS sehingga sekoci siap digunakan ketika terjadi keadaan darurat.
4. Pemeriksaan dan perawatan sekoci sebaiknya dilakukan secara menyeluruh dan lebih detail agar kekurangan yang ada pada perawatan sekoci dapat diminimalisir.
5. Perwira yang melaksanakan pemeriksaan dan perawatan sekoci agar lebih memperhatikan SOP ( Standard Operating Procedure ) yang telah ditetapkan oleh perusahaan sehingga perawatan sekoci yang dilaksanakan sesuai dengan standar SOLAS.

## **DAFTAR PUSTAKA**

- [1]. Badan Diklat Perhubungan. 2000. *BST Modul-4 Personal Safety and Social Responsibility*. Departemen Perhubungan: Jakarta. Sumber: <https://jurnal.Pipmakassar.ac.id/index.php/ard/article/view/563>
- [2]. Badan Diklat Perhubungan. 2006. *International Safety Management Code*. Departemen Perhubungan: Jakarta. Sumber: <https://pusdikra-publishing.com/index.php/jrss/article/download/931/808>
- [3]. Daryanto. 2010. *Keselamatan Kerja Peralatan Bengkel Dan Perawatan Mesin*. Penerbit Alfa Beta: Jakarta. Sumber: <https://mill.onesearch.id/Record/IOS2862.UNMAL000000000039509/Preview>
- [4]. Dunda, J. D. 1984. *Panduan Medik Untuk Kapal*. Balai Pendidikan dan Latihan Pelayaran (BPLP): Ujung Pandang. Sumber: <https://pipmakassar.ac.id/wp1/sekola>
- [5]. Poerwanto. 1987. *Keselamatan Kerja*. Yayasan Neptune: Semarang. Sumber: <https://media.neliti.com/media/publications/145222-ID-analisis-penyebab-terjadinya-kecelakaan.pdf>
- [6]. Sugiyono. 2009. *Statistik untuk penelitian*. Penerbit alfa beta: bandung. Sumber: [http://staffnew.uny.ac.id/upload/131808329/penelitian/17B\\_Editor+Buku+Statistik.pdf](http://staffnew.uny.ac.id/upload/131808329/penelitian/17B_Editor+Buku+Statistik.pdf)
- [7]. Sutiyyar, C. J.L. 2011. *Kamus Istilah Pelayaran dan Perkapalan*. Penerbit Pustaka Beta: Jakarta. Sumber: [https://library.poltekpel-sby.ac.id/apps/opac/detail-opac/download?id=995&type=DC\\_SRW](https://library.poltekpel-sby.ac.id/apps/opac/detail-opac/download?id=995&type=DC_SRW)
- [8]. Tjahjanto, R. & Aziz, I. 2016. Analisis Penyebab Terjadinya Kecelakaan Kerja Diatas Kapal