

Optimalisasi Kemampuan ABK dalam Perawatan Wire Rope Lifeboat Di Atas Kapal MT. New Winner

Rr. Retno Wulandari¹, A. Chalid Pasyah², Suhartini³, Muhammad Syahrur Riadhy⁴
^{1,3,4} Prodi Nautika

² Prodi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan
Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran, Jakarta

Jl. Marunda Makmur No. 1 Cilincing, Jakarta Utara. Jakarta 14150

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisa tentang bagaimana pemahaman dan keahlian ABK serta bagaimana kedisiplinan dan koordinasi antar perwira dan ABK dalam perawatan wire rope freefall lifeboat. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif yaitu Analisa permasalahan yang didapat di lapangan, dianalisa dan dievaluasi sehingga ditemukan solusi dari permasalahan yang ada. Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa kurangnya pemahaman perawatan wire rope lifeboat oleh ABK dapat mengakibatkan tidak terawatnya wire rope lifeboat sehingga kinerja lifeboat menjadi terhambat dan kurangnya koordinasi antara perwira dan ABK dalam perawatan wire rope lifeboat sehingga jadwal perawatan tidak sesuai dengan Plan Maintenance Schedule.

Kata Kunci : Perawatan, ABK dan Wire Rope Lifeboat

Permalink/ DOI : <https://doi.org/10.36101/pcsa.v1i1.91>

1. PENDAHULUAN

Dewasa ini transportasi laut merupakan suatu kebutuhan dan menjadi alternatif terbaik dalam rantai perdagangan dunia, oleh sebab itu pelayaran yang aman dan nyaman sangat dibutuhkan. Keselamatan pelayaran merupakan salah satu faktor yang mutlak yang harus dipenuhi agar kapal dapat beroperasi dengan baik. Dimana apabila seluruh persyaratan keselamatan pelayaran terpenuhi maka seluruh awak kapal dapat bekerja dengan maksimal.

Salah satu alat keselamatan utama untuk meninggalkan kapal ialah sekoci (*Lifeboat*). Alat penolong ini berupa perahu yang pada umumnya mempunyai motor penggerak dan berkapasitas angkut lebih banyak bila di bandingkan dengan alat penolong lainnya. Seiring dengan kemajuan teknologi khususnya pada dunia perkapalan mengakibatkan perubahan yang cukup banyak pada perlengkapan atau peralatan kapal salah satunya pada sekoci. Sekoci tidak lagi terbuat dari kayu atau logam yang cukup berat dan

memerlukan perawatan yang khusus tetapi pada zaman sekarang ini terbuat dari bahan-bahan sintesis seperti *fiberglass* atau bahan lainnya yang cukup kuat, ringan dan tahan terhadap cuaca. Namun demikian bukan tidak memerlukan perawatan sama sekali, karena masih banyak bagian-bagian yang memerlukan perawatan yang cukup. Suatu kenyataan diatas kapal dimana kegagalan dalam menanggulangi suatu kecelakaan diatas kapal disebabkan karena kurangnya pengetahuan dalam penggunaan alat-alat keselamatan diatas kapal dan kondisi dari alat-alat keselamatan itu sendiri yang kurang terawat sehingga tidak dapat digunakan pada saat dibutuhkan.

Selama peneliti observasi di atas kapal MT. NEW WINNER pernah mengalami terhambatnya proses penurunan dan penaikan *freefall lifeboat* pada saat akan ada perpanjangan sertifikat *Totally Enclosed Lifeboat & Launching Appliance* pada tanggal 9 dan 10 Desember 2017 bertempat di

Balikpapan sehingga penerbitan sertifikat mengalami penundaan. Terhambatnya penurunan dan penarikan *freefall lifeboat* diakibatkan kondisi *wire rope* yang kotor pada bagian *roller dewi-dewi (davit)*. Sehingga *wire rope* tidak beroperasi dengan sebagaimana mestinya. Hal ini terjadi karena ABK (anak buah kapal) tidak melakukan perawatan sesuai dengan jadwal rencana perawatan atau *Plan Maintenance Schedule* yang ada di atas kapal sehingga berpikiran bahwa *wire rope* yang telah diolesi dengan gemuk (*grease*) pada bulan lalu dapat beroperasi dengan benar dan gemuk masih terlihat basah.

Perawatan sekoci adalah hal umum dan biasa bagi para Mualim di atas kapal. Namun pada umumnya sering diremehkan dan diabaikan. Merawat sekoci bukan saja memerlukan rutinitas pelaksanaan pekerjaan seorang Mualim dan ABK (anak buah kapal) tetapi memerlukan perhatian dan kepedulian yang cukup serta didukung dengan manajemen kerja yang baik antara Mualim dan ABK (anak buah kapal) sehingga diharapkan tidak ada pekerjaan yang terabaikan. Karena dalam praktiknya ternyata hal-hal yang dianggap remeh dapat berakibat fatal karena kurangnya perhatian dari Mualim dan ABK (anak buah kapal) tersebut.

Adapun tujuan yang ingin di capai dalam penelitian ini adalah

- a. Untuk mengetahui dan menganalisa tentang bagaimana pemahaman dan keahlian ABK dalam perawatan *wire rope freefall lifeboat*.
- b. Untuk mengetahui dan menganalisa tentang bagaimana kedisiplinan dan koordinasi antar perwira dan ABK dalam perawatan *wire rope freefall lifeboat*.

Berdasarkan permasalahan yang telah diuraikan di atas, maka penulis berharap akan beberapa manfaat yang dapat dicapai:

1. Menambah pengetahuan dan wawasan tentang bagaimana perawatan *wire rope freefall lifeboat* yang tepat dan benar.

2. Menambah motivasi kerja dan perawatan *wire rope freefall lifeboat* bagi ABK (anak buah kapal) dan Perwira.

2. METODE PENELITIAN

Dalam melakukan penelitian ini yang menjadi subjek penelitian yaitu mengenai perawatan *wire rope freefall lifeboat* dan ABK kapal selama melaksanakan perawatan. Penelitian ini dilakukan di kapal MT. NEW WINNER.

Pendekatan dalam penelitian ini adalah pendekatan deskriptif kualitatif. Menurut Prof. Dr. A. Muri Yusuf (2016:43) adalah penelitian yang mengungkapkan suatu keadaan maupun suatu objek dalam konteksnya; menemukan makna (meaning) atau pemahaman yang mendalam tentang sesuatu masalah yang dihadapi yang tampak dalam bentuk gambar, kata maupun kejadian.

Menurut Setiawan Santana K (2007:34) metode kualitatif ialah pelaporan yang menggunakan pendekatan induktif untuk membangun teori.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Permasalahan yang terjadi ketika peneliti melakukan observasi diantaranya:

1.1 Kurangnya pemahaman perawatan *lifeboat* oleh ABK

Pada penelitian ini dijelaskan bahwa kemacetan *wire rope lifeboat* terjadi karena kurangnya perawatan pada sistem penggerak *wire rope lifeboat*. Pada saat latihan penarikan dan penurunan *lifeboat* semua komponen berjalan lancar, namun karena kelalaian bosun yang tidak melakukan perawatan pada bagian *wire rope* sehingga sistem penggerak menjadi terhambat. Perawatan *wire rope* ini kurang dikarenakan perawatan tidak mengikuti prosedur yang seharusnya dilakukan sesuai dengan standar operasional prosedur yang telah dikeluarkan oleh perusahaan.

Dapat dianalisa bahwa perawatan tidaklah maksimal, oleh karena itu pada kesempatan

safety meeting mualim I dan mualim III seharusnya mensosialisasikan kepada ABK bagaimana perawatan yang sesuai dengan standar operasional prosedur di atas kapal dan bagaimana jadwal perawatan yang dilakukan setiap minggu atau setiap bulan.

1.2 Kurangnya tingkat kedisiplinan antara Mualim dengan ABK dalam perawatan *lifeboat*

Didapati ABK yang mengerti dalam melakukan perawatan *lifeboat*, hal tersebut disebabkan oleh kurangnya familiarisasi *crew* kapal tentang prosedur perawatan *lifeboat* terutama *wire rope*. Dalam masalah tersebut nakhoda sebagai pimpinan tertinggi dan mualim I sebagai kepala kerja belum memberikan perhatian khusus terhadap *crew* kapal tentang kurangnya pengetahuan prosedur perawatan *lifeboat* yang baik dan benar, seharusnya *crew* kapal diberikan pengetahuan dari pengalaman yang didapat oleh Nakhoda dan mualim I selama mereka berlayar.

Pemecahan masalah yang terbaik untuk mengatasi masalah-masalah pelaksanaan perawatan *wire rope lifeboat* serta dapat membantu ABK kapal agar menambah pengetahuan, yaitu:

1. *Plan Maintenance Schedule*

Plan Maintenance Schedule yang baik membantu terencananya perawatan kapal serta perawatan alat-alat keselamatan yang lainnya salah satunya adalah perawatan *lifeboat* dengan benar.

Sebuah jadwal perawatan yang mengandalkan adanya kesinambungan dan sinergi antara aturan, pekerjaan yang dilaksanakan, pelaksanaan aturan dan output yang dihasilkan dan sistem kerja selalu terbuka pada hal-hal baru dan perubahan. *Plan Maintenance Schedule* yang baik selalu memerlukan perangkat, aturan dan tata kelola yang baik agar menghasilkan sesuatu yang baik juga. Didalam pelayaran termasuk suatu

syarat kapal tersebut laik laut dilihat dari keselamatan yang memenuhi standar internasional melalui *Safety Of Life At Sea (SOLAS)* mengenai prosedur standar alat-alat keselamatan di atas kapal. Oleh karena itu kegiatan perawatan alat keselamatan yang terdapat di atas kapal mengikuti standar internasional.

Adapun maksud dari perawatan secara *Plan Maintenance Schedule* adalah untuk menjaga kualitas *lifeboat* dan *wire rope lifeboat* yang terdapat di atas kapal agar selalu dalam keadaan bagus dan siap digunakan setiap saat. Tujuan dari *Plan Maintenance Schedule* adalah:

1. Melakukan perawatan dengan secara teratur dan terjadwal.
2. Mendapatkan hasil yang lebih baik setelah perawatan.
3. Tidak adanya kerusakan lebih lanjut kedepannya.
4. Menambah wawasan dalam perawatan tersebut, dan
5. Memudahkan perawatan.

Sarana alat keselamatan yang termasuk seperti *lifeboat* harus dirawat dengan perawatan yang sesuai prosedur baik dari internasional maupun prosedur yang terdapat di perusahaan tersebut. Dan alat keselamatan yang lain untuk keselamatan tentunya alat tersebut untuk meninggalkan kapal apabila keadaan diatas kapal sudah tidak mungkin lagi bertahan maka alat ini digunakan untuk penyelamatan diri. Kurangnya pemahaman perawatan *lifeboat* oleh ABK, dilihat dari keuntungan dan kerugian yang ada pada evaluasi alternatif pemecahan masalah dalam mengoptimalkan perawatan *lifeboat* maka penulis memilih perawatan sesuai *Plan Maintenance Schedule* dan dilaksanakan dengan penuh tanggung jawab dan benar-benar dilaksanakan.

2. *Safety Meeting*

Adapun usaha-usaha untuk meningkatkan keterampilan dan pengetahuan bagi ABK

diantaranya diadakan *safety meeting* khusus sebelum melakukan perawatan *lifeboat*. Ini sangat penting karena tidak semua ABK yang ada di atas kapal mengetahui dengan pasti keadaan di atas kapal, sehingga peran perwira untuk selalu memberikan pengarahan kepada semua *crew deck* sangat penting sekali.

Karena selain menambah pengetahuan ABK, dapat juga mengurangi kesalahan atau bahaya yang fatal yang bisa saja terjadi pada saat pelaksanaan perawatan *wire rope lifeboat*. Karena Nakhoda adalah orang yang bertanggung jawab terhadap keselamatan *crew*, maka peranannya sangat penting dalam menunjang terciptanya suatu hasil yang maksimal pada pelaksanaan perawatan *wire rope lifeboat*.

Sebelum perawatan dilakukan, Mualim I biasanya sudah memberitahukan kepada Mualim III prosedur-prosedur dan bagian-bagian yang perlu di cek dan dilakukan perawatan, kemudian Mualim III dengan bantuan bosun, kelasi dan juru mudi melakukan perawatan sesuai jadwal *Plan Maintenance Schedule* dalam *safety meeting* ini semua perwira *deck* dan *engine* ikut hadir. Dengan diberikannya pengarahan dan informasi tentang perawatan *wire rope lifeboat* diharapkan semua *crew* dan perwira yang terlibat dapat menyerap semua informasi yang telah diberikan serta dengan diajukan sesi tanya jawab sebagai evaluasi pemahaman *crew* kapal tentang perawatan *wire rope lifeboat*.

Adapun beberapa keuntungan yang diperoleh dengan adanya *safety meeting* dan sesi tanya jawab yaitu:

1. Menambah pengetahuan dan pemahaman ABK mengenai proses pelaksanaan perawatan *wire rope lifeboat*.
2. Menghindari hal-hal yang tidak diinginkan dalam pelaksanaan perawatan *wire rope lifeboat*.
3. Mengenalkan ABK terhadap bagian-bagian *lifeboat* dan alat-alat yang digunakan selama penurun dan penaikan *freefall*

lifeboat sehingga tidak ada miskomunikasi pada saat pelaksanaan perawatan.

Dengan masih ditemukannya *crew* kapal yang belum memahami prosedur perawatan *lifeboat* yang benar, dapat dilihat dari keuntungan dan kerugian yang ada pada evaluasi alternatif pemecahan masalah, maka penulis memilih *Safety Meeting* agar dapat mengevaluasi pelaksanaan prosedur perawatan *wire rope lifeboat* sehingga proses penaikan dan penurunan *lifeboat* tidak terhambat dan operasi kapal menjadi lebih lancar, efektif dan efisien. Jangan sampai fungsi *lifeboat* yang tadinya merupakan alat penolong menjadi alat untuk meminta pertolongan akibat kurangnya perawatan yang dilakukan oleh ABK kapal.

4. KESIMPULAN

Berdasarkan dari pembahasan sampai ke pemecahan masalah, maka peneliti menyimpulkan bahwa tindakan yang perlu diambil untuk mengatasi tidak optimalnya perawatan *wire rope lifeboat* sehingga menimbulkan masalah di MT. NEW WINNER adalah :

1. Pentingnya melakukan perawatan sesuai dengan *Plan Maintenance Schedule* sehingga *lifeboat* dan *wire rope lifeboat* dapat dioperasikan dengan lancar.
2. Pentingnya dilakukan *safety meeting* agar seluruh ABK dan perwira dapat mengevaluasi hasil pekerjaan, dan saling memberikan informasi untuk menambah wawasan, pengetahuan dan prosedur-prosedur perawatan *wire rope lifeboat*.

DAFTAR PUSTAKA

- IMO. 2010. *International Safety Management Code (ISM Code) 2010 Edition*. Publish IMO
- IMO. 2009. *Safety Of Life At Sea (SOLAS) Consolidated Edition 2009*, Publish IMO
- NSOS. Tanpa tahun. *Manajemen Perawatan dan Perbaikan*, Jakarta: Triakso Madra.
- Tim Pusat Bahasa. 2014. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Gramedia
- <http://www.otopos.net/2014/12/wire-rope-dan-penjasannya.html> di akses pada 4 Maret 2019