

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

Dalam penyusunan skripsi ini penulis juga membaca buku-buku dan mengutip dari para ahli ilmu pelayaran yang dapat dijadikan sebagai referensi, adapun buku buku dan pendapat para ahli tersebut adalah sebagai berikut :

1. Sekoci penolong

Sekoci penolong merupakan salah satu yang harus dilengkapi sebagian dari perlengkapan pelayaran yang harus dipenuhi pada syarat – syarat pembuatan kapal termasuk konstruksi mekanis dan perlengkapan untuk menurunkan dan mengangkat sekoci. Jika hal ini dapat terlaksana dengan baik maka dengan sendirinya akan tercipta suatu kondisi kerja yang baik dan peralatan diatas kapal termasuk didalamnya alat alat keselamatan yang salah satunya adalah sekoci penolong dapat terawat dengan baik dan siap pakai kapanpun dibutuhkan .

Menurut Suma'mur (2009 : 104) alat – alat penolong merupakan rangkaian alat untuk menciptakan suasana kerja yang aman dan tentram bagi karyawan yang bekerja di perusahaan yang bersangkutan. Macam – macam alat penolong (*life saving appliance*) yaitu:

Sekoci penolong (*life boat*)

a. Jaket penolong (*life jacket*)

- b. Rakit penolong (*life raft*)
- c. Alat – alat apung (*buoyant apparatus*)
- d. Pelampung penolong (*life buoy*)
- e. Alat pelontar tali (*line throwing applyance*)
- f. *Pyrotechnics* (*parachute signal, red hand flare, smoke signal*)

Menurut Istopo dalam bukunya Perlengkapan Kapal jilid III (1977 : 3)

yang dimaksud alat-alat penolong adalah :

- a. Baju berenang
- b. Pelampung
- c. Sekoci penolong

Alat alat penolong diantaranya sekoci penolong harus dalam keadaan siap dipakai atau siap digunakan karena itu sekoci penolong harus selalu dirawat dan diperbaiki, perawatan terhadap setiap apa alat penolong bukanlah suatu hal yang mudah untuk dilakukan. Melalui perawatan, di harapkan dapat mengendalikan atau memperlambat tingkat kemerosotan kapal yang biasanya dilaksanakan dengan beberapa motivasi. Dalam kasus suatu kapal, didapatkan pertimbangan dasar :

1. Kewajiban – kewajiban pemilik kapal yang berkaitan dengan keselamatan dan kelaiklautan kapal.
2. Memelihara efisiensi dengan memperlihatkan pengeluaran – pengeluaran operasi.
3. Pengaruh – pengaruh lingkungan terhadap anak buah kapal serta kemampuannya.

Pentingnya sertifikasi pada *lifeboatman* Dalam solas dalam *chapter III reg. 10* tentang tatacara penggunaan kapal penolong dan pengawasannya, menjelaskan peraturan ini berlaku untuk semua kapal.

1. Harus ada orang – orang yang terpilih untuk mengumpulkan dan menolong orang – orang yang tidak terlatih dalam hal penggunaan.
2. Harus ada orang yang memadai, boleh perwira, para mualim atau atau personil yang bersertifikasi untuk mengoperasikan kendaraan penolong, peralatan peluncurnya yang di perlukan untuk peran personil dikapal.
3. Seorang mualim atau personil yang bersertifikasi harus berada di tempat yang ditentukan pada tiap kendaraan penolong yang digunakan dengan mempertimbangkan sifat pelayarannya. Jumlah personil dikapal dan karakteristik kapal boleh mengizinkan orang yang menguasai sekoci penolong dapat ditempatkan sebagai penanggung jawab sekoci penolong, sebagai pengganti yang terlatih yang sebagaimana tersebut diatas.
4. Personil yang ditunjuk untuk mengoperasikan sekoci penolong harus mempunyai daftar awak kendaraan penolong dan harus memahami bahwa seluruh awak yang berada dibawah perintahnya harus paham tugas – tugas mereka. Dalam sekoci penolong, wakil dari personil yang di tunjuk juga haru mempunyai daftar awak sekoci penolong.
5. Setiap kendaraan bermotor harus mempunyai awak yang mampu mengoperasikan mesin dan melaksanakan penyetelan peralatan yang kecil – kecil.

6. Pimpinan kapal harus menjamin pendistribusian yang merata dari personil yang sebagaimana disebutkan dalam paragraph 2,3, dan 4 keseluruhan kendaraan penolong kapal tersebut

Alat – alat penolong ini harus selalu jelas dan dalam keadaan siap untuk dapat untuk dapat dipergunakan setiap saat, sedangkan awak kapal yang melayaninya harus cukup terlatih dan dipercaya.

Pemeliharaan yang dilakukan terhadap sekoci penolong yaitu :

1. Satu mualim atau lebih harus langsung bertugas sehari – hari terhadap kesiapsiagaan yang mendadak dari sekoci penolong dan semua alat apung.
2. Bagian – bagian yang dapat bergerak atau berputar seperti halnya dewi – dewi, kelam – kelam, serta blok – blok harus terbebas dari karat dan tidak terhalang.
3. Makanan serta air minum *emergency* harus berada dalam sekoci dan siap untuk di gunakan.
4. Motor atau mesin dari sekoci penolong harus dapat bekerja segera setelah sekoci berada di atas air.
5. Minimal sekali dalam empat bulan sekoci di turunkan ke air dan di nyalakan mesin serta diperiksa apakah ada kebocoran.
6. Didalam sekoci penolong tidak diperbolehkan menyimpan barang – barang lain yang tidak termasuk dalam perlengkapan sekoci.

Dalam *solas chapter III* ada beberapa macam sekoci antara lain yaitu :

1. Macam-macam sekoci penolong

a. *Fully enclosed lifeboat*

Sekoci yang bagian sekocinya sepenuhnya tertutup, yang bertujuan untuk melindungi awak kapal dari air laut, air hujan, angin kencang, dan cuaca. Sekoci ini dapat menegakkan sendiri jika terguling oleh gelombang.

b. *Semi enclosed life boat*

Seperti namanya sekoci ini terbuka atau tanpa atap dan biasanya didorong oleh tenaga manual menggunakan dayung, sekoci terbuka tidak banyak membantu saat hujan, cuaca buruk, masuknya air dan dari gelombang tinggi.

c. *Free fall lifeboat*

Sekoci jatuh bebas adalah sama dengan sekoci tertutup, namun di bedakan oleh proses peluncuran, *free-fall lifeboat* lebih *aerodinamis* dengan demikian sekoci mampu enembus air tanpa merusak badan sekoci.

2. Macam macam alat penggerak pada sekoci penolong

a. Sekoci penolong dayung

Sekoci penolong bermotor kelas A dengan kecepatan 6 mil per jam

b. Sekoci penolong bermotor kelas B dengan kecepatan 4 mil per jam

- c. Sekoci penolong yang berbaling-baling yang digerakan dengan mekanis.

Sistem manajemen keselamatan pengenalan suatu sistem manajemen keselamatan masyarakat suatu perusahaan untuk mengembangkan dan menerapkan prosedur – prosedur manajemen keselamatan guna menjamin bahwa kondisi – kondisi, kegiatan dan tugas – tugas di darat dan diatas kapal kedua – duanya yang mempengaruhi keselamatan dan perlindungan yang direncanakan, diorganisasikan, dilaksanakan dan diperiksa sesuai dengan persyaratan – persyaratan legislative dan perusahaan dalam *ISM code* tentang “ pemeliharaan kapal dan perlengkapannya “ menguraikan :

1. Perusahaan harus menetapkan prosedur – prosedur untuk menjamin dan peraturan terkait dan peraturan lainnya dengan ketentuan ketentuan tambahan yang ditetapkan oleh perusahaan
2. Dalam memenuhi persyarsatan – persyaratan yang dimaksud perusahaan harus menjamin bahwa :
 - a. Pemeriksaan – pemeriksaan diselenggarakan pada internal yang sesuai.
 - b. Setiap ketidak sesuaian dilaporkan dengan kemungkinan – kemungkinan penyebab jika diketahui.
 - c. Tindakan – tindakan perbaikan yang sesuai.
 - d. Pencatat – pencatat dari kegiatan – kegiatan dimaksud tetap dipelihara.

3. Prosedur – prosedur system manajemen keselamatan untuk mengidentifikasi perlengkapan dan sistem – sistem yang bersifat teknis terhadap kegegelan operasional yang mungkin dapat mengakibatkan keadaan – keadaan berbahaya sistem manajemen harus dilengkapi untuk tindakan – tindakan spesifik yang ditunjukkan untuk mamajukan keadaan dari perlengkapan atau sistem – sistem dimaksud.

Dalam *STCW amandement* Manila 2010 pada bab VI menerangkan tentang fungsi – fungsi dan keselamatan jiwa bahwa

1. Setiap calon untuk memperoleh sertifikat keterampilan menangani rakit penyelamat dan motor penyelamat yang bukan motor penyelamat cepat harus:
 - a. Berusia tidak kurang dari 18 tahun
 - b. Memiliki pengalaman berlayar tidak kurang dari 12 bulan, atau telah mengikuti masa pelatihan yang telah disetujui dan telah mengikuti pengalaman berlayar tidak kurang dari 6 bulan
 - c. Memenuhi standart kompetensi untuk sertifikat keterampilan dalam *survival craft and rescue boat* yang telah ditetapkan dalam section A-VI/2 paragraph 1 sampai 4 kode STCW
2. Setiap calon untuk memperoleh sertifikat keterampilan tentang motor penolong cepat (*fast rescue boat*) harus
 - a. Merepukan pemegang sertifikat keterampilan tentang rakit penolong dan motor penyelamat.

- b. Telah mengikuti masa pelatihan yang memadai.
- c. Memenuhi standart kompetensi untuk sertifikat keterampilan.

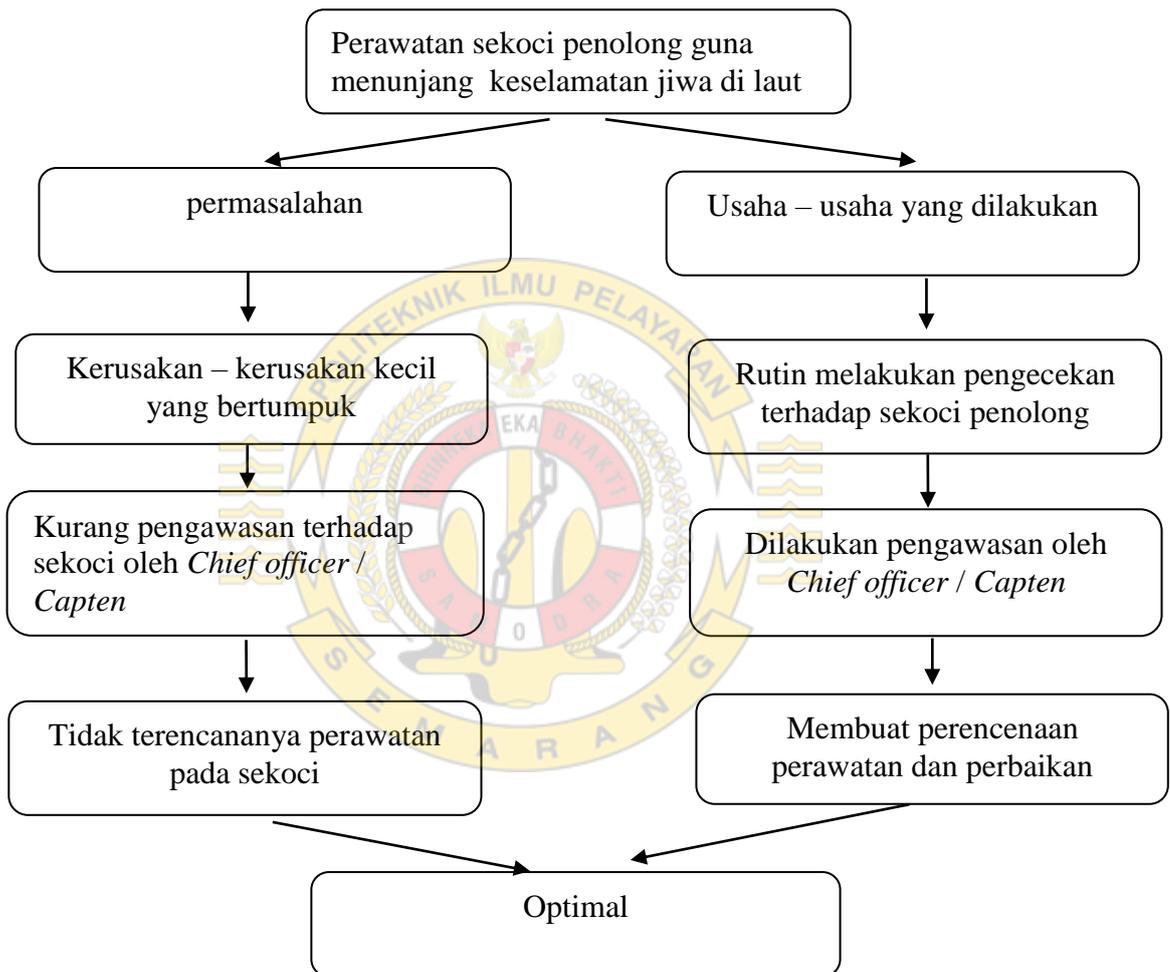
B. KERANGKA PIKIR

Seperti kita ketahui sering terjadi kecelakaan kapal yang disebabkan yang disebabkan oleh faktor dari luar maupun dari dalam kapal misalnya cuaca buruk, gelombang tinggi, dan kebakaran yang dapat menenggelamkan kapal. Kecelakaan kapal yang terjadi dapat mengakibatkan banyak jatuhnya korban jiwa, salah satu faktor penyebabnya adalah kurang terawatnya alat – alat keselamatan diatas kapal dan kurangnya penguasaan anak buah kapal dalam menggunakan alat alat penolong diatas kapal.

Sekoci adalah salah satu alat penolong diatas kapal yang berfungsi untuk meninggalkan kapal pada saat kapal sedang dalam kondisi darurat dan tidak mungkin lagi bertahan diatas kapal. Kerusakan yang sering terjadi pada sekoci penolong adalah pada bagian *release hook* dan peralatan pendukungnya seperti *embarkation ladder*, *grape wire* dan *lower block*.

Kerusakan pada sekoci penolong dan peralatan pendukungnya dapat menyebabkan tidak optimalnya operasional sekoci penolong pada saat akan digunakan dengan segera terutama pada saat keadaan darurat. Untuk mencegah kerusakan pada sekoci penolong maka harus dilakukan pemeriksaan kondisi sekoci penolong beserta perlengkapannya, maka dibutuhkan tenaga kerja yang terampil dan cukup berpengalaman. Tanggung jawab dan meningkatkan

keterampilan kerja di atas kapal tidak terlepas dari perusahaan pelayaran dalam menerima dan menyeleksi tenaga kerja yang akan bekerja diatas kapal.



Gambar.2.1: Bagan kerangka pikir