

**ANALISIS KETERAMPILAN ANAK BUAH KAPAL DALAM MENGHADAPI
KEADAAN DARURAT MELALUI SIMULASI PENURUNAN SEKOCI PENO-
LONG DI KM. SANGIANG**

Muhammad Rigan Bay Haqi¹, Rizal Rochmansyah², Achmad Ali Mashartanto³,
Edi Kurniawan⁴, Rini Setiyawati⁵

^{1,2,3,4}Politeknik Pelayaran Sumatera Barat, ⁵Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta
bayrigan@gmail.com

ABSTRACT

Passanger ship play an important role in supporting community activities. During voyages, safety equipment is crucial because it must meet the standards set by SOLAS. However, in practice, there are often problems with safety equipment and the skills of the crew themselves. This study aims to identify the factors, constraints, and efforts that influence the skills of crew. The method used in this study is descriptive qualitative, with the research location on the KM. Sangiang ship. The data used is primary data obtained directly through interviews and observations, while secondary data is obtained from ship documents or related reports on board the ship. This study also employed data collection tecchniques such as observation, interviews, and documentation, as well as triangulation data analysis. The result of this duty indicated that the factors and constraints that affect crew skills are crews understanding of lifeboat lowering procedures, discipline, and lifeboat readiness. Efforts made to overcome obstacles include conducting evaluations after drills and improving communication and coordination among crew members.

Keywords: Crew Skills, Shipping Safety, Lifeboat Simulation, Emergency Situation, SOLAS.

ABSTRAK

Kapal penumpang memiliki peran penting dalam mendukung kegiatan masyarakat. Dalam proses pelayaran tersebut alat keselamatan menjadi aspek yang krusial karena harus memenuhi standar yang telah ditetapkan oleh SOLAS. Namun, pada praktiknya sering terjadi permasalahan pada alat keselamatan dan keterampilan ABK itu sendiri Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor, kendala, dan upaya yang mempengaruhi keterampilan ABK. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif deskriptif, dengan lokasi penelitian di kapal KM. Sangiang, Adapun data yang digunakan adalah data primer yang diperoleh secara langsung melalui wawancara dan observasi sedangkan data sekunder diperoleh dari dokumen-dokumen kapal ataupun Laporan terkait yang berada di atas kapal. Penelitian ini juga memakai teknik pengumpulan data seperti teknik observasi, wawancara, dan dokumentasi. Serta menggunakan analisis data triangulasi data. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa faktor dan kendala yang mempengaruhi ket-

erampilan ABK adalah pemahaman ABK terhadap prosedur penurunan sekoci, kedisiplinan, dan kondisi kesiapan sekoci. Upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala adalah melakukan evaluasi setelah dilaksanakannya drill dan meningkatkan komunikasi dan koordinasi antar ABK.

Kata kunci: Keterampilan ABK, Keselamatan Pelayaran, Simulasi Sekoci, Keadaan Darurat, SOLAS.

A. Pendahuluan

Kapal laut sebagai moda transportasi esensial menghadapi risiko darurat tinggi akibat faktor alam, kerusakan mesin, atau kondisi pelayaran, yang dapat mengancam keselamatan jiwa, harta benda, dan lingkungan. Konvensi SOLAS Bab III Regulasi 19 mewajibkan latihan abandon ship drill minimal sebulan sekali untuk memastikan kesiapan kru kapal (ABK) dalam mengoperasikan sekoci penolong, yaitu peralatan utama evakuasi yang mampu menampung sampai 150 jiwa (Rudiana dkk, 2020).

Akan tetapi, kejadian pada tanggal 20 november 2024 di kapal KM. Sanginag saat latihan penurunan sekoci penolong pada sekoci nomor dua mengungkapkan kurangnya pemahaman ABKK soal pemasangan tali pengikat *bowsing line*, yang berujung pada penundaan waktu serta masalah teknis berupa masuknya air kedalam sekoci, tersendatnya jalur track line, dan kesulitan pada mekanisme winch.

Studi terdahulu dari yulianto (2023) membenarkan adanya penurunan kemampuan ABK disebabkan oleh kepadatan jadwal dan sikap acuh dalam latihan, sehingga menekankan pentingnya memperkuat kesiapan teknis emi mengurangi dampak kecelakaan laut.

Studi ini menutup kekurangan kajian sebelumnya melalui pemeriksaan mendalam terhadap kemampuan ABK khususnya saat latihan penurunan sekoci penolong pada KM. Sangiang, topik yang masih jarang dibahas dibandingkan riset umum mengenai latihan sesuai dengan SOLAS. Nilai tambahan secara akademisnya ada pada pengungkapan elemen penyebab, hambatan dari sisi teknis dan tata cara, beserta solusi pencegahannya, yang memperluas pengetahuan keselamatan maritim sejalan dengan UU No. 66 Tahun 2024 tentang pelayaran, serta memperkuat penerapan norma IMO dalam menekan potensi kegagalan proses evakuasi.

Berdasarkan permasalahan yang terjadi tersebut, sehingga peneliti melakukan penelitian yang bertujuan, mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi keterampilan ABK di KM. Sangiang. Mengetahui kendala yang dapat terjadi dalam pelaksanaan simulasi penurunan sekoci penolong di KM. Sangiang. Mengetahui upaya yang dapat dilakukan untuk mengatasi kendala pada saat simulasi penurunan sekoci penolong di KM. Sangiang.

B. Metode Penelitian

Penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah jenis penelitian kualitatif dengan metode deskriptif karena penelitian ini tidak mengumpulkan data-data berupa angka, melainkan data tersebut berasal dari wawancara, catatan lapangan, dokumen pribadi, dan dokumentasi lainnya. Penelitian kualitatif adalah aktivitas yang berhubungan dengan tindakan pengamatan, berusaha mempelajari suatu secara alamiah, memahami secara mendalam, atau menafsirkan, memaknai fenomena dengan mendeskripsikan, memecahkan kode, menerjemahkan, dan memahami konteks secara alami (Waruwu, 2024).

Penelitian deskriptif kualitatif adalah suatu bentuk penelitian yang ditujukan untuk mendeskripsikan fenomena-fenomena yang ada, baik fenomena alamiah maupun fenomena buatan manusia. Fenomena itu bisa berupa bentuk, aktivitas, karakteristik, perbuahan, hubungan, kesamaan, dan perbedaan antara fenomena yang satu dengan fenomena yang lainnya.

Sumber data penelitian ini peneliti mengambil dari data primer, dan data sekunder. Data primer diperoleh oleh peneliti secara langsung di lapangan, dengan melakukan observasi, wawancara dan dokumentasi di lokasi penelitian. Sedangkan data sekunder diperoleh oleh peneliti dari dokumen-dokumen pendukung yang tidak peneliti dapatkan selama peneliti melakukan penelitian di KM. Sangiang.

Dalam proses pengumpulan data peneliti memperoleh data dengan melakukan observasi, wawancara, dan dokumentasi, secara langsung. Dalam proses observasi peneliti melakukan observasi secara langsung di KM. Sangiang ketika pelaksanaan simulasi penurunan sekoci penolong, dan untuk wawancara peneliti menggunakan metode *purposive sampling* yaitu

dengan melakukan pertimbangan tertentu, pertimbangan tertentu yang dimaksud, misalnya orang tersebut dianggap paling tahu tentang apa yang kita harapkan, atau mungkin informan adalah penanggung jawab sehingga akan memudahkan peneliti menjelajahi objek atau situasi sosial yang diteliti. Pada penelitian ini peneliti melakukan wawancara dengan Mulaim III, Bosun, dan Juru Mudi.

Analisis data dilakukan secara deskriptif kualitatif dengan menggunakan triangulasi data untuk menjamin keabsahan informasi yang diperoleh. Triangulasi dilakukan dengan membandingkan data dari berbagai sumber seperti hasil observasi, wawancara, dan dokumentasi sehingga diperoleh gambaran yang lebih objektif mengenai keterampilan ABK di KM. Sangiang.

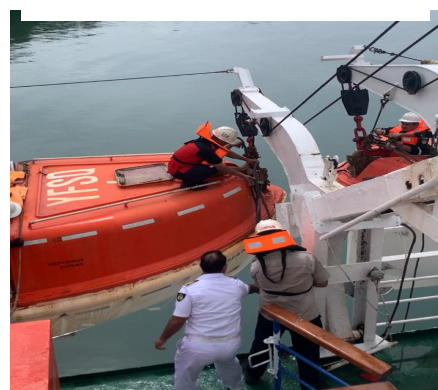
C. Hasil Penelitian dan Pembahasan

KM. Sangiang merupakan kapal tipe penumpang yang beroperasi di perairan Indonesia pada tahun 2002, kapal ini dibuat pada tahun 1997 dan berbendera Indonesia. Kapal ini memiliki *call sign* YFSQ dan dimiliki oleh PT. PELNI Persero. Secara teknis, KM. Sangiang memiliki panjang keseluruhan sepanjang 74 meter, dengan

bobot mati 400 ton. Kapal ini memiliki GT 2.620. KM. Sangiang terdaftar secara internasional dengan nomor IMO 9157208. Untuk sistem penggerak, kapal ini dilengkapi dengan mesin induk MAK type 8M20 dengan kecepatan maksimum 10.00 knots.

Studi kasus yang terjadi di KM. Sangiang adalah ketika pada tanggal 20 November 2024 pada saat KM. Sangiang sedang sandar di Pelabuhan fak-fak papua barat, kapten memerintahkan regu sekoci nomor dua dan regu sekoci nomor empat untuk melakukan penurunan sekoci penolong. Pada saat penurunan sekoci nomor dua saat proses pemasangan *bowsing line* pada sekoci Juru Mudi yang ditugaskan kurang memahami bagaimana pemasangan *bowsing line* sehingga proses penurunan mengalami kendala berupa tidak efektifnya waktu yang diperlukan untuk menurunkan sekoci penolong.

Gambar 1 Pemasangan Bowsing Line



Data penelitian diperoleh melalui observasi langsung di atas KM. Sangiang, wawancara dengan ABK, serta dokumentasi sebagai data pendukung. Berdasarkan hasil analisis data yang dilakukan, diketahui bahwa keterampilan ABK pada simulasi penurunan sekoci penolong merupakan permasalahan yang bersifat kompleks dan dipengaruhi oleh beberapa faktor, baik faktor alam, teknis, dan operasional. Berdasarkan data yang diperoleh menunjukkan adanya kesamaan pola permasalahan yang muncul pada saat pelaksanaan simulasi penurunan sekoci penolong.

Dari hasil analisis data dan penyajian data yang telah didapatkan sehingga peneliti dapat menemukan hasil terhadap penelitian ini.

1. Faktor-faktor yang mempengaruhi keterampilan ABK dalam simulasi penurunan sekoci penolong di KM. Sangiang.
 - a. Pemahaman ABK terhadap prosedur penurunan sekoci penolong

Dari analisis data observasi, wawancara, serta triangulasi data, kemampuan ABK saat latihan menurunkan sekoci penolong di KM. Sangiang ternyata dipengaruhi oleh pemahaman mereka terhadap tata cara

penurunan sekoci. Temuan observasi mengindikasikan bahwa ABK telah menguasai instruksi situasi darurat, yang didukung oleh pernyataan dari wawancara dengan Mualim III, Bosun, serta Juru Mudi yang menyatakan bahwa secara keseluruhan ABK paham Prosedur darurat di kapal. Meski begitu, khusus untuk proses penurunan sekoci, terutama pemasangan *bowsing line*, juru mudi yang ditugaskan masih menunjukkan kekurangan pemahaman dalam memasangnya pada sekoci tersebut.

Fakta ini sesuai dengan ketentuan *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) Chapter III Regulation 19* yang mewajibkan seluruh kru kapal mengikuti latihan darurat secara rutin, sehingga mereka mampu menjalankan tanggung jawab dengan sigap dan akurat dalam memanfaatkan alat keselamatan, termasuk sekoci penolong. Di samping itu, *International Safety Management (ISM) Code* juga menekankan bahwa pihak perusahaan pelayaran berkewajiban menjamin setiap kru memiliki kualifikasi memadai, penguasaan prosedur keselamatan, dan kesiapan menghadapi keadaan darurat lewat program pelatihan serta latihan yang terstruktur.

b. Kedisiplinan ABK terhadap keadaan darurat

Data yang disajikan mengindikasikan bahwa tingkat kesiapan serta disiplin ABK saat menjalankan latihan penurunan sekoci penolong di KM. Sangiang belum optimal dan masih membutuhkan perbaikan. Elemen kesiapan dan disiplin memainkan peran krusial dalam keberhasilan protokol keselamatan kapal, khususnya ketika menghadapi kondisi keadaan darurat yang mengharuskan tindakan cepat, akurat, dan terpadu.

Pengamatan langsung selama proses latihan mengungkapkan adanya sejumlah ABK yang lambat bereaksi terhadap instruksi simulasi keadaan darurat, sehingga memerlukan bimbingan tambahan. Situasi semacam ini mencerminkan ketidakmerataan dalam kesiapan disiplin ABK. Tanggapan yang bervariasi beresiko mengganggu kelancaran latihan dan bahkan bisa menyulitkan evakuasi sungguhan jika keadaan darurat benar-benar terjadi.

2. Kendala yang dapat terjadi dalam pelaksanaan simulasi penurunan sekoci penolong di KM. Sangiang
 - a. Kendala teknis pada sekoci penolong pada saat simulasi

Pengamatan data observasi mengungkapkan adanya berbagai hambatan pada sekoci sebelum latihan dimulai, di mana pemeriksaan awal terhadap sekoci ternyata belum dilakukan dengan memadai, misalnya adanya genangan air dibagian interior sekoci, khususnya sekitar mesin, yang berpotensi menghambat proses simulasi. Selain itu, *winch* pada sekoci yang tersendat saat latihan berlangsung menandakan bahwa pengecekan pra-drill belum maksimal, sementara jalur *track line* pada dewi-dewi sekoci macet yang disebabkan kurangnya pelumas dan pemeliharaan yang kurang, sehingga turut menghalangi kelancaran simulasi.

Dari perspektif teori, kondisi serta kesiapan sekoci penyelamat wajib dirawat agar siap dipakai kapan saja dalam situasi darurat. Arahan teknis soal perawatan sekoci diuraikan dalam IMO MSC.1/Circ.1206/Rev.1, yang menekankan pemeriksaan rutin serta pelumasan pada bagian peluncur sekoci seperti dewi-dewi, *winch*, kawat, dan *track line* untuk menghindari kegagalan atau hambatan waktu penggunaan. Karenanya, inspeksi dan pemeliharaan sekoci secara berkala sangatlah penting agar semua komponen bekerja prima, baik untuk

mendukung simulasi maupun mengatasi keadaan darurat diatas kapal.

b. Ketidakpatuhan ABK terhadap penggunaan APD

Walaupun para infroman menekankan urgensi pemakaian alat pelindung diri (APD) selama latihan, pengamatan lapangan justru menunjukkan sejumlah ABK yang tidak memtuhai penggunaan APD tersebut. Situasi ini berpotensi menyulitkan proses jika ABK mengalami insiden tak terduga, sekaligus menunjukkan bahwa kultur keselamatan belum tertanam secara bulat dan konsisten di kalangan ABK, sebelum menolong orang lain di kapal, mereka mesti sadar betul akan keharusan memakai APD dengan cara yang aman dan benar.

Pemakaian APD merupakan fokus utama untuk ABK guna melindungi diri sendiri ketika melaksanakan tugas, dan ketidakseragaman dalam menerapkannya menandakan adanya jurang antar pengetahuan serta pelaksanaan di lapangan. Secara konseptual, penguasaan protokol keselamatan harus diwujudkan dalam tindakan nyata. Namun, realitas menunjukkan masih ada ABK yang kurang patuh, dipicu oleh kebiasaan lama, minimnya pengawasan, atau pandangan yang

meremehkan risiko kerana menganggap simulasi hanyalah latihan biasa. Padahal, latihan itu dibuat untuk membekali ABK menghadapi keadaan darurat sesungguhnya.

Konvensi internasional STCW 1978 menekankan pentingnya kompetensi awak kapal menjaga keselamatan dasar, awak kapal diajarkan mengenai prosedur keselamatan kerja serta penggunaan perlengkapan keselamatan pribadi selama pelaksanaan latihan darurat, tidak hanya mengancam keselamatan pribadi, ketidakdisiplinan soal APD juga merusak kinerja keseluruhan simulasi. Jika cedera timbul akibat dari kelalaian ini, maka konsentrasi latihan terganggu dan tujuan dari simulasi tidak tercapai secara maksimal.

3. Upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala pada saat simulasi penurunan sekoci penolong di KM. Sangiang

a. Melaksanakan evaluasi setelah dilaksanakannya simmulasi bagi ABK

Langkah pencegahan terhadap hambatan selama latihan yang bisa diambil adalah mengadakan penilaian dan evaluasi pasca simulasi, melalui pendekatan ini ABK bisa mengenali Langkah-langkah yang benar saat

menjalankan simulasi, sehingga kematangan eksekusi tercapai, ditambah dengan pemberian masukan korektif setelah latihan untuk mengidentifikasi kekurangan dan menghindari kesalahan serupa kedepannya. Dalam ISM Code *Section 8*, perusahaan pelayaran diwajibkan mengenali kemungkinan kejadian darurat, menyusun prosedur, serta melaksanakan drill, di mana ISM Code secara khusus menyoroti keharusan evaluasi drill guna memajukan kemampuan ABK.

Penyempurnaan evaluasi terhadap ABK mampu membangkitkan kesadaran akan esensi keselamatan di kapal, sehingga ABK lebih paham akan peran dan kewajiban dalam latihan penurunan sekoci penolong, persiapan akan jadi lebih teliti sebelum dimulai, ABK mengerti tugasnya secara rinci, serta mendapat gambaran jelas tentang respon yang diperlukan.

b. Meningkatkan koordinasi dan komunikasi antar ABK

Memperkuat interaksi komunikasi duarah dengan ABK agar mereka terlatih dan mengerti sepenuhnya. Pendekatan penguatan komunikasi timbal balik ini memegang peranan sentral dalam memperlancar kerjasama antar ABK ketika menjalankan latihan

penurunan sekoci penolong. Komunikasi yang handal tak hanya menjamin instruksi terserap dengan baik, melainkan juga memfasilitasi ABK untuk menyampaikan masukan atau update situasi lapangan dengan sigap dan akurat, sehingga risiko salah tafsir atau penundaan tugas bisa ditekan seminimal mungkin.

STCW Code mengandung aturan spesifik yang terkait erat dengan kolaborasi dan komunikasi antar ABK, terutama pada *Section A-VI/1* mengenai *Basic Safety Training* serta *A-VI/2* tentang *Proficiency in Survival Craft and Rescue Boats*. Ketentuan tersebut menegaskan bahwa setiap pelaut harus menguasai keterampilan bekerja tim, mematuhi arahan dan berkomunikasi dengan jelas serta efektif baik saat bertugas maupun dalam keadaan darurat. Kualitas komunikasi yang prima esensial agar perintah dari petugas kapal langsung dipahami dan operasi penyelamatan berjalan secara terstruktur.

D. Kesimpulan

Berdasarkan observasi, wawancara, dan triangulasi data, kemampuan ABK saat latihan penurunan sekoci penolong di KM. Sangiang dipengaruhi oleh sejumlah elemen

utama. Elemen-elemen terdiri dari penguasaan aturan darurat dan tata cara penurunan sekoci, ketaatan serta kesiapan menanggapi perintah, serta mutu kolaborasi dan sinergi di antara personel kapal. Secara umum ABK sudah punya pemahaman memadai soal aturan darurat, tapi penerapannya di lapangan masih bervariasi. Perbedaan kecepatan tanggapan, tingkat ketaatan, dan pemenuhan norma keselamatan ini menandakan bahwa kemampuan ABK perlu ditingkatkan secara menyeluruh agar latihan berjalan lebih unggul dan lancar.

Proses latihan penurunan sekoci penolong di KM. Sangiang masih terdapat beragam kendala yang mempengaruhi kelancaran simulasi. Kendala-kendal itu mencakup keterlambatan reaksi dari sebagian ABK pasca alarm darurat dibunyikan, masih adanya ABK yang lengah memakai APD secara lengkap, plus isu teknis pada sekoci penolong seperti kesiapan peralatan yang belum prima. Segala hambatan ini berpotensi merusak alur latihan, menekan hasil belajar, dan menggaris bawahi bahwa kesiapan ABK menghadapi keadaan darurat masih harus diperkuat lebih jauh.

Beragam upaya telah dilakukan guna menangani kendala pada latihan tersebut, seperti menggelar penilaian usai pelaksanaan serta memperlancar komunikasi dua arah demi koordinasi dan interaksi yang lancar. Strategi-strategi ini bertujuan memajukan kemampuan, membentuk kesiapan serta disiplin yang lebih baik dalam menghadapi situasi darurat.

DAFTAR PUSTAKA

- International Maritime Organization.* (2014). *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, as amended.* London: IMO.
- International Maritime Organization.* (1974). *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), Chapter III, Regulation 19: Emergency training and drills.* London: IMO.
- International Maritime Organization.* (2017). *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978, as amended, including the STCW Code.* London: IMO.
- International Maritime Organization.* (2007). *MSC.1/Circ.1206/Rev.1: Measures to prevent accidents with lifeboats.* London: IMO.
- International Maritime Organization.* (2017). *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978, as amended, Section A-VI/1: Basic*

Safety Training and Section A-VI/2: Proficiency in Survival Craft and Rescue Boats. London: IMO.

- Romdona, S., Senja Junista, S., & Gunawan, A. (2024). *Teknik Pengumpulan Data: Observasi, Wawancara Dan Kuesioner*. 3(1), 39–47. <https://sam-udrapublisher.com/index.php/JISOSEPOL>
- Rudiana, Wulandari, R., & Junita, R. (2020). *Optimalisasi Perawatan Dan Pengoperasian Alat Keselamatan Sekoci Sebagai Penunjang Keselamatan Di MV Kartini Baruna. Meteor hSTIP Marunda*, 13(1), 32–38. <https://doi.org/10.36101/msm.v13i1.142>
- Septian Dheo. (2018). *Optimalisasi Perawatan Sekoci Penolong Untuk Mendukung Keselamatan Jiwa Abk Dan Pelayaran di Mv. Tanto Bagus*.
- Waruwu, M. (2024). *Pendekatan Penelitian Kualitatif: Konsep, Prosedur, Kelebihan dan Peran di Bidang Pendidikan. Jurnal Pendidikan Dan Evaluasi Pendidikan*, 5, 198–211. <https://afeksi.id/jurnal/index.php/afeksi/>
- Yulianto, Y. (2023). *Pelaksanaan Latihan Sekoci (Boat Drill) Dalam Rangka Meminimalisasi Korban Akibat Kecelakaan Kapal di MT. Petrogaruda Sesuai Safety Life of At Sea (SOLAS). Ocean Engineering: Jurnal Ilmu Teknik Dan Teknologi Maritim*, 2(1), 103–115. <https://doi.org/10.58192/ocean.v2i1.1303>