

PENERAPAN PROSEDUR PENYELAMATAN DIRI DI KAPAL PADA KM SABUK NUSANTARA

Betty Verly Sahanaya
Akademi Maritim Maluku

ABSTRACT

This research was carried out with the aim of knowing the self-rescue procedures on board the ship "Sabuk Nusantara". The results found in this research are that the self-rescue procedures on board when the ship "Sabuk Nusantara" experiences an accident have been regulated in international conventions and this must be applied to all ships, considering that ship accidents that will occur cannot be predicted, thus the use of Safety equipment and conditions when in a safety facility must be carried out and paid attention to properly so that people who are in that condition can survive until help comes to help.

Keywords: *rescue procedures, rescue tasks.*

PENDAHULUAN

Kapal adalah sarana angkutan laut, dan tempat banyak orang mendambakan hidupnya. Setiap saat keselamatan manusia dilaut terancam baik para pelaut maupun yang ikut berlayar dan kecelakaan laut bisa terjadi dimana saja didaerah perairan laut dan kapan saja. Untuk para awak kapal dan para penumpang harus mengetahui cara-cara penyelamatan diri sewaktu terjadi kecelakaan di kapal khususnya para awak kapal memerlukan pelatihan terutama di bidang keselamatan agar para awak kapal trampil dalam teknik-teknik penyelamatan sebagaimana diisyaratkan oleh *IMO convention* dan pemerintah Negara bersangkutan.

Banyak korban kecelakaan yang terjadi di laut justru karena kurangnya pengetahuan dasar penyelamatan dan pengamanan di laut. Sesuai dengan evaluasi *IMO* bahwa peningkatan yang drastic korban jiwa yang terjadi di laut terutama disebabkan oleh kesalahan manusia sendiri yaitu *Human Error factor*. Untuk itu diperlukan pengetahuan serta ketrampilan praktis tentang tindakan yang perlu dilakukan atas kecelakaan yang terjadi.

Kecelakaan kapal yang harus diwaspadai adalah berupa: (1) terbakarnya sebahagian kapal atau seluruhnya dan kemungkinan kapal meledak, (2) terjadinya tabrakan dengan kapal lain atau dengan dermaga, (3) kandas, baik yang bersifat sementara maupun permanen, (4) terjadi kebocoran yang kemungkinan kapal tenggelam akibat kemasukan air dalam jumlah yang besar, (5) terjadinya pencemaran laut akibat dari kecelakaan-kecelakaan di atas.

Jenis kecelakaan tersebut sangat membahayakan bagi keselamatan pelaut karena itu untuk mengantisipasinya oleh para pelaut baik yang ditolong maupun yang menolong harus betul-betul mengerti dan memahami dan mampu tentang ketentuan-ketentuan untuk rakit penolong antara lain harus dapat stabil dalam keadaan laut berombak, jika mengembang, tenda harus dapat terpasang secara otomatis, dilengkapi dengan tali tangkat dan tali pegangan dan jika terbalik, maka dapat ditegakkan kembali oleh satu orang dan dilengkapi dengan alat untuk memungkinkan orang naik ke atas rakit dari air dan lain-lain.

Permasalahan yang dikaji adalah prosedur penyelamatan diri di kapal pada saat kapal mengalami kecelakaan telah diatur dalam konvensi internasional dan hal ini harus diterapkan pada semua kapal, mengingat kecelakaan kapal yang akan terjadi tidak dapat diduga, dengan demikian maka penggunaan peralatan keselamatan maupun kondisi disaat telah berada dalam serana keselamatan harus dilakukan dan diperhatikan dengan benar agar supaya manusia yang berada dalam keadaan tersebut dapat bertahan sampai ada pertolongan yang datang untuk menolong.

TINJAUAN PUSTAKA

Peraturan Penyelamatan Jiwa di Laut

Penyelamatan jiwa di laut menyangkut beberapa aspek, antara lain yang terpenting adalah kewajiban untuk member pertolongan kepada orang atau orang-orang yang berada dalam keadaan bahaya.

Sebagai dasar dari tanggung jawab itu adalah Konvensi Internasional yang telah diberlakukan di Indonesia menyangkut keselamatan jiwa manusia di laut 1974 (*SOLAS 74*) Bab V, peraturan 10, tentang Berita-berita bahaya, kewajiban dan prosedur. Peraturan 10 Bab V *SOLAS 74* berbunyi sebagai berikut:

1. Nakoda kapal laut begitu menerima isyarat dari sumber manapun bahwa sebuah kapal atau pesawat terbang atau pesawat penyelamat berada dalam bahaya, berkewajiban untuk datang dengan kecepatan penuh guna memberikan pertolongan kepada orang-orang yang dalam keadaan bahaya dan memberitahukan mereka, jika mungkin, bahwa ia sedang berbuat demikian.

2. Jika ia tidak mampu atau karena kekhususan dari kejadian itu dianggap tidak wajib atau sia-sia untuk datang menolong mereka, maka ia wajib mencatat dalam buku harian kapal alas an-alasan mengapa ia tidak dapat memberikan pertolongan kepada orang-orang yang dalam keadaan bahaya.
3. Nakoda kapal yang dalam keadaan bahaya setelah berkonsultasi sejauh mungkin dengan nakoda-nakoda kapal yang menjawab panggilannya , berhak meminta satu atau lebih dari kapal ini yang dianggapnya paling mampu untuk member pertolongan, dan setiap pertolongan dari kapal yang diminta wajib memenuhi permintaan tersebut dan meneruskan dengan kecepatan penuh menuju ketempat orang-orang yang dalam keadaan bahaya.
4. Nakoda kapal akan dibebaskan dari kewajiban yang diatur dalam paragraph “a” peraturan ini bila ia yakin bahwa satu atau lebih kapal lain selain kapalnya sendiri telah terpanggil dan sedang memenuhi.
5. Nakoda sebuah kapal akan dibebaskan dari kewajiban yang diatur dalam paragraph “a” peraturan ini dan apabila kapalnya telah diminta, dibebaskan dari kewajiban yang diatur dalam paragraph “b” peraturan ini , apabila ia telah diberitahu oleh orang-orang yang dalam keadaan bahaya, bahwa bantuan tidak diperlukan lagi.
6. Ketentuan dari peraturan ini tidak bertentangan dengan konvensi internasional untuk penyatuan aturan-aturan tertentu sehubungan dengan pertolongan dan penyelamatan di laut yang ditanda tangani di *Brussels* pada tanggal 23 september 1910 khususnya kewajiban memberikan pertolongan yang diatur dalam artikel 11 konvensi tersebut.

Kewajiban meminta pertolongan dan hak memberikan bantuan seperti tersebut di atas, juga diatur dalam peraturan kapal 1935 (*Scheepen Verordeningen 1935*) pasal 159. Walaupun kapal-kapal dibebani kewajiban memberikan pertolongan dan hak meminta bantuan, namun setiap kapal sebelum memberikan bantuan atau meminta banyuan dari kapal-kapal lainnya, wajib mengatasi kesulitannya sendiri dan berusaha semaksimal mungkin untuk membebaskan kapal dan awaknya dari bencana yang lebih besar.

Untuk itu pemerintah melalui *Scheeps ordonantia* dan *Scheeps verordeningen 1935*, telah mengeluarkan ketentuan-ketentuan yang berkaitan dengan keselamatan pelayaran, antara lain seperti yang tertuang dalam:

1. Ordonansi kapal 1935 sebagai berikut: (1) pasal 5 mengenai kewajiban-kewajiban nakoda, (b) pasal 6 mengenai sertifikat keselamatan, (c) pasal 9 mengenai alat-alat penolong, (d) pasal 16 mengenai tindakan-tindakan keselamatan, (e) pasal 22 mengenai bahaya-bahaya diperairan dalam.
2. Peraturan kapal 1935 sebagai berikut: (a) pasal 30 s/d 40 mengenai sertifikat kesempurnaan, sertifikat keselamatan, radio, (b) pasal 49 s/d 72 mengenai alat

penolong, (c) pasal 125 s/d 138 mengenai tindakan demi keselamatan di kapal, (d) pasal 158 s/d 160 mengenai keselamatan pelayaran.

Untuk mencapai suatu keberhasilan yang meksimal didalam proses penyelamatan di laut, diperlukan peraturan-peraturan seperti yang telah disebutkan di atas, juga diperlukan kesiapan-kesiapan baik personil atau awak kapal yang dlam keadaan bahaya, serta perlengkapan dan alat penolong diatas kapal.

Konvensi Internasional *STCW 78 didalam resolusi no 19* telah memberikan rekomendasi mengenai porsi latihan bagi para pelaut dalam teknik penyelamatan manusia di laut. Resolusi tersebut mengharuskan semua pelaut untuk memahami bahwa sebelum ditempatkan diatas kapal harus diberi latihan yang sungguh-sungguh mengenai teknik penyelamatan manusia di laut. Semua pelaut harus dilatih sebelum bertugas di atas kapal sudah memahami dan mengetahui tentang:

1. Macam-macam keadaan darurat yang dapat terjadi dilaut seperti kebakaran, tubrukan, kekandasan dan lain-lain.
2. Jenis-jenis alat penolong yang harus ada di atas kapal.
3. Kesiapsiagaan dalam menghadapi keadaan darurat apapun dengan cara selalu mengingat mengenai tugas-tugasnya dalam sijil, pos tugas, isyarat pemanggilan, tempat baju renang/rompi renang dan cara memakainya, pengontrolan kebakaran, cara melompat kelaut, cara menaiki sekoci baik dari kapal maupun dari air, cara-cara bertahan dilaut dalam semua kemungkinan keadaan serta cara mempersiapkan dan cara mengolah gerakan sekoci.

Keselamatan Jiwa di Laut

Keselamatan jiwa dilaut tidak saja bergantung dari kapalnya, awak maupun peralatannya, tetapi terutama kesiapan dari peralatan-peralatan tersebut untuk dapat digunakan setiap saat baik sebelum berangkat maupun didalam perjalanan. Kesiapan peralatan penolong diatur dalam peraturan *No.4 SOLAS 74* yang menyatakan sebagai berikut:

1. Asas umum yang mengatur ketentuan tentang sekoci-sekoci penolong, rakit penolong dan alat-alat apung di kapal yang termasuk dalam bab ini adalah bahwa kesemuanya harus dalam keadaan siap untuk digunakan dalam keadaan darurat.
2. Untuk dapat dikatakan siap, sekoci penolong, rakit penolong dan alat penolong lainnya harus memenuhi persyaratan sebagai berikut :
 - a. Harus dapat diturunkan ke air dengan selamat dan cepat dalam keadaan trim yang tidak menguntungkan kemiringan 15°
 - b. Embarkasi kedalam sekoci maupun rakit penolong harus berjalan lancer dan tertib

- c. Tata susunan dari masing-masing sekoci rakit penolong dan perlengkapan-perengkapan dari alat apung lainnya harus sedemikian rupa sehingga tidak mengganggu operasi dari alat-alat tersebut.
- d. Semua alat penolong harus dijaga supaya berada dalam kondisi baik dan siap digunakan sebelum meninggalkan pelabuhan dan setiap saat selama pelayaran.

Walaupun ada ketentuan mengenai kesiapan siagaan alat-alat penolong, tetapi jika pemerintah beranggapan bahwa keamanan dan kondisi pelayaran sedemikian rupa sehingga penerapan syarat-syarat ini tidak perlu dilaksanakan secara penuh, maka pemerintah dapat membebaskan kapal-kapal baik sendiri-sendiri maupun per kelas yang pelayarannya maksimum 20 mil dari daratan terdekat. Dalam hal ini termasuk pula kapal penumpang yang digunakan untuk pelayaran khusus yang dipakai untuk mengangkut sejumlah penumpang dalam jumlah yang besar seperti pelayaran haji.

Pemerintah jika yakin bahwa praktis tidak mungkin untuk memenuhi persyaratan-persyaratan yang diharuskan, dapat memberikan kebebasan kepada kapal-kapal demikian, asalkan dapat memenuhi ketentuan-ketentuan sebagai berikut:

1. Aturan-aturan yang dilampirkan dalam persetujuan kapal-kapal penumpang untuk pelayaran khusus 1971.
2. Aturan-aturan yang dilampirkan pada konsep tentang syarat-syarat ruangan untuk kapal-kapal penumpang pelayaran khusus tahun 1973.

Dengan demikian peraturan yang menyangkut keselamatan dan penyelamatan jiwa di laut meliputi kewajiban memberikan pertolongan dan hak-hak dari kapal yang dalam keadaan bahaya untuk meminta bantuan, kesiapan siagaan para awak kapal baik yang menolong maupun yang ditolong untuk melakukan tindakan-tindakan yang diperlukan serta kesiapan siagaan dari alat-alat penolong untuk dapat digunakan sewaktu-waktu baik sebelum berlayar maupun setiap saat selama pelayaran.

Pengenalan Keselamatan dan Bertahan Hidup

Petunjuk Keselamatan

Penyelamatan jiwa manusia dilaut merupakan suatu pengetahuan praktis pelaut yang menyangkut bagaimana cara menyelamatkan diri maupun orang lain akibat: terbakar, tubrukan, kandas, bocor, tenggelam. Dalam proses penyelamatan jiwa, baik para penolong maupun yang ditolong harus memahami hal-hal sebagai berikut:

- a. Cara menggunakan alat-alat penolong yang ada di kapal dan teknik pelaksanaannya
- b. Persiapan-persiapan dan tindakan-tindakan yang harus diambil sebelum dan selama terapung dan bertahan di laut.
- c. Tindakan sewaktu naik sekoci/rakit penolong.
- d. Tindakan-tindakan selama terapung dan bertahan di laut.

- e. Penyelamatan jiwa manusia memberikan pertolongan kepada orang lain yang berada dalam bahaya adalah kewajiban dan tanggung jawab sebagai dasar dari konvensi Internasional (SOLAS 74) Bab 5, Peraturan 10 tentang berita-berita bahaya, kewajiban dan prosedur.

Prinsip bertahan hidup di laut: berusaha untuk tetap hangat untuk tetap kering, jangan berenang kecuali sangat diperlukan, bunakan peralatan survival sesuai dengan petunjuk, gunakan peralatan yang ditemukan di laut, jangan makan/minum bahan yang mengandung alkohol, jangan minum air laut.

Keadaan darurat -- faktor-faktor yang menyebabkan keadaan darurat: faktor manusia, faktor Teknis, faktor alam.

Macam-macam keadaan darurat: tubrukan, kandas/terdapar, reaksi muatan bahaya, pengerasan muatan, kebakaran kamar mesin, kebakaran, tenggelam.

Tindakan preventif untuk mencegah kecelakaan atau kondisi darurat, antara lain (a) badan kapal dan mesin harus kuat dan memenuhi syarat sesuai ketentuan yang ditetapkan, (b) peralatan dan perlengkapan harus yang baik dan terpelihara sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan.

Isyarat Bahaya: (1) kebakaran dan keadaan darurat. Bunyi lonceng kapal dan bunyi alarm terus menerus untuk jangka waktu 10 detik, (2) meninggalkan kapal. 0 0 0 0 0 0 _____ 7 tiup pendek dan 1 tiup panjang syiling kapal serta yang sama pada bel alarm dan bunyi alarm terus menerus, (3) orang jatuh ke laut _____ _____ berteriak dan katakan orang jatuh ke laut sebelah kiri/kanan dan orang jatuh ke laut arah anjungan (3 tiup panjang pada suling kapal).

Evakuasi: (1) meninggalkan kapal (abandon ship), adalah suatu perintah nakoda yang diambil bila mana keadaan darurat yang terjadi diatas kapal seperti terbakar, bocor atau tidak dapat diatasi dan mengancam keselamatan jiwa diatas kapal, (2) persiapan meninggalkan kapal. Tindakan pertama adalah mendengarkan isyarat tanda bahaya: gunakan seluruh pakaian sebagai pelindung, bawalah ID card dan surat penting lainnya, gunakan rompi penolong, pergilah segera ke tempat pengumpul.

METODE

Metode yang digunakan dalam penulisan karya ilmiah ini adalah: (1) observasi, yaitu melakukan observasi langsung ke lapangan untuk mendapatkan permasalahan, (2) wawancara, yaitu melakukan wawancara langsung dengan pihak-pihak yang berkompeten guna mendapat masukan dan informasi yang akurat terhadap penulisan, (3) metode kepustakaan, yaitu menggunakan berbagai literatur-literatur sebagai referensi serta masukan guna penyelesaian penulisan ini.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Prosedur Penyelamatan Diri di Kapal

Penyelamatan jiwa manusia di laut merupakan suatu pengetahuan pelaut yang menyangkut bagaimana cara menyelamatkan diri maupun orang lain dalam keadaan darurat di laut, akibat kecelakaan akibat terbakar, tubrukan, kandas kapal bocor dan kapal tenggelam.

Bahaya tersebut dapat setiap saat menimpa para pelaut yang sedang berlayar atau orang-orang yang sedang diatas kapal. Dalam proses penyelamatan ini baik para penolong maupun yang ditolong harus memahami tentang hal-hal sebagai berikut:

1. Cara menggunakan alat penolong yang ada di kapal dan teknik pelaksanaannya.
2. Tindakan-tindakan yang harus dilakukan sebelum dan setelah terjun dari kapal ke laut
3. Tindakan-tindakan selama terapung dan bertahan di laut.
4. Tindakan-tindakan pada saat naik sekoci/rakit penolong.
5. Semua tindakan ini dimaksud agar setiap orang dalam keadaan bahaya atau dalam keadaan darurat dapat menolong dirinya sendiri atau orang lain secara tepat dan tepat, baik pada waktu terjun ke laut maupun bertahan / terapung di laut
6. Menolong orang lain pada waktu naik ke sekoci atau rakit penolong sebelum pertolongan datang.

Penyelamatan jiwa manusia melalui beberapa aspek, antara lain yang utama adalah kewajiban dan tanggung jawab member pertolongan kepada orang-orang yang berada dalam keadaan bahaya.

Prosedur Penyelamatan Diri

Dalam mempertahankan hidup selama berada di laut pada saat terjadi kecelakaan, beberapa tindakan yang sangat penting untuk diketahui serta di pahami adalah sebagai berikut :

1. Sebagai modal utama adalah kemauan dan kekuatan untuk hidup
2. Menghemat energi atau tenaga sewaktu mengapung di air
3. Menggunakan semua peralatan penolong/penyelamat yang ada di kapal dan yang mungkin ditemukan selama berada/mengapung di laut.
4. Menggunakan peralatan penolong/penyelamat sesuai petunjuk.
5. Melakukan penghematan dalam menggunakan air minum yang ada dan tidak minum air laut.
6. Tidak makan yang berprotein karena akan menambah kebutuhan akan air.

Untuk mencapai hasil yang maksimal dalam proses penyelamatan jiwa manusia di laut, selain perlunya suatu peraturan terhadap peralatan penyelamat atau penolong, juga

dibutuhkan persiapan personil awak kapal dalam keadaan darurat , untuk itu diperlukan pelatihan yang khusus tentang tata cara penyelamatan manusia di laut.

Prosedur Meninggalkan Kapal Pada Saat Terjadi Kecelakaan

Perintah untuk meninggalkan kapal atau *Abandon Ship* adalah suatu perintah nakoda yang diambil bila mana keadaan darurat telah terjadi diatas kapal seperti kapal terbakar, kapal mengalami kebocoran yang diakibatkan oleh tubrukan dan lain-lain yang tidak dapat di atasi dan akhirnya mengancam keselamatan pelayar di atas kapal. Perintah meninggalkan kapal merupakan keputusan terakhir yang diambil oleh seorang nakoda, apabila perintah untuk meninggalkan kapal maka seluruh awak kapal harus menuju ke satasion pesawat luput maut untuk melaksanakan tugas sesuai dengan sijil meninggalkan kapal.

Untuk para penumpang, apabila telah ada perintah dari nakoda untuk meninggalkan kapal maka langkah selanjutnya yang harus dipatuhi adalah sebagai berikut :

1. Berbarislah dengan tertib untuk naik ke sekoci penyelamat/penolong maupun rakit penolong kembang.
2. Dahulukan anak-anak, perompuan dan orang tua.

Prosedur meninggalkan kapal bagi ABK

Prosedur meninggalkan kapal bagi ABK adalah sebagai berikut:

1. Seluruh ABK menggunakan jaket penolong (*life jacket*) selanjutnya berkumpul di tempat yang ditentukan oleh perwira kapal.
2. ABK yang akan terjun ke laut berdiri tegak di sisi kapal
3. Yakinkan tinggi tempat terjun tidak lebih dari 4,5 meter dari atas kapal dan perhatikan bahwa tidak ada benda atau pusaran air di tempat terjun.
4. Sebelum terjun, tutup hidung dan mulut dengan tangan kiri untuk mencegah masuknya air laut
5. Pegang *life jacket* dengan tangan kanan keras-keras untuk menahannya agar tidak lepas.
6. Ketika terjun ke laut, arahkan pandangan mata lurus ke depan

a. Persiapan

Tindakan pertama mendengarkan isyarat tanda bahaya adalah gunakan seluruh pakaian sebagai pelindung, bila anda harus meninggalkan kapal, pakailah seluruh pakaian sebagai pelindung.

Pakaian akan melindungi diri anda dari dinginnya air laut, teriknya sinar matahari dan ikan-ikan buas di laut.

Pakaian sebagai pelindung memperpanjang waktu hidup anda, pakailah pakaian hangat sebanyak mungkin dan kenakanlah baju penolong anda dan pergilah ke tempat berkumpul yang telah ditentukan.

b. Terjun Ke laut.

Yang harus anda lakukan sebelum terjun kelaut adalah sebagai berikut:

- 1) Berdiri tegak di sisi kapal, lihat ke permukaan laut kemungkinan ada pusaran air laut dan benda – benda yang menghalangi.
- 2) Tutup hidung dan mulut dengan sebelah tangan untuk mencegah air masuk ketika terjun.
- 3) Pegang bagian atas jaket penolong di satu sisi dan sebaiknya silangkan ke dua sisi tangan anda.
- 4) Jaket penolong harus ditekan karena ketika terjun ke laut laut akan terangkat ke atas karena tekanan air
- 5) Sekali lagi perhatikan/lihat permukaan laut
- 6) Loncat dengan kaki tertutup rapat dan lurus dan pandangan lurus ke depan
- 7) Jangan melompat langsung ke sekoci penolong dan tinggi tempat penerjunan jangan sampai lebih dari 4,5 meter.

c. Cara Bertahan Dengan Menggunakan Baju Renang.

- 1) Bila anda telah melompat dari kapal, diusahakan anda terapung dengan posisi terlentang.
- 2) Diam terapung-apung sebelum pertolongan tiba.
- 3) Bila dekat dengan kapal penolong atau pesawat luput maut, berenanglah dengan posisi terlentang dan gunakan kedua tangan sebagai pengayuh
- 4) Harus berhemat tenaga agar dapat bertahan hidup sampai pertolongan tiba.
- 5) Energi dalam tubuh diperlukan untuk menjaga panas tubuh
- 6) Kematian dapat terjadi karena hilangnya panas tubuh secara tidak disadari dan diusahakan agar tetap dalam keadaan berkelompok.

d. Kendala-kendala Saat Meninggalkan Kapal.

1) Sekoci Penolong Tidak Dapat Diturunkan

Prinsip umum berkenaan dengan ketentuan-ketentuan dari sekoci penolong adalah peralatan tersebut harus siap untuk digunakan dalam keadaan darurat.

Agar siap digunakan, maka sekoci-sekoci penolong harus memenuhi kondisi-kondisi sebagai berikut, dapat diturunkan ke air secara cepat dan aman bahkan dalam kondisi trim yang tidak menguntungkan dan kemiringan tidak lebih dari 20° ke salah satu sisi.

2) Kurang/tidak ada penerangan.

Jika terdapat kemungkinan bahwa penerangan pada stasion berkumpul mati , maka harus ada penerangan yang memadai dari lampu yang dipasok dari sumber tenaga listrik daruratb untuk jangka waktu 3 jam.

3) Tidak lengkapnya personil untuk melaksanakan tugas sesuai sijil.

Untuk menghindari akibat tidak lengkapnya personil untuk melakukan tugas sesuai sijiil maka diharapkan semua personil disamping mempunyai tugas dan tanggung jawab terhadap tugas yang diberikan sesuai dengan sijiil , maka juga harus mampu melaksanakan tugas-tugas lain diluar tugas ketentuan sijiil.

Setiap Anggota awak kapal harus berpartisipasi dalam latihan meninggalkan kapal dan latihan kebakaran paling sedikit satu kali setiap bulan.

Kalau lebih dari 25% dari jumlah awak kapal belum berpartisipasi dalam latihan meninggalkan kapal dan latihan kebakaran yang berlangsung dalam bulan yang lalu, maka latihan dilakukan lagi dalam waktu 24 jam setelah kapal meninggalkan pelabuhan.

7. Menghidupkan Mesin Sekoci Penolong.

Tahapan untuk menghidupkan mesin sekoci adalah sebagai berikut:

a. Persiapan sebelum di hidupkan.

- 1) Siapkan mesin pada kondisi siap dioperasikan dengan jalan pengecekan serta pemeliharaan rutin
- 2) Periksa permukaan minyak pelumas secara berkala.
- 3) Periksa permukaan bahan bakar didalam tangki.
- 4) Bahan bakar tidak dapat disemprotkan kedalam injector apabila ada udara dalam sistim, dan hal ini disebabkan karena kehabisan bahan bakar dan penggantian instalasi pada sistim bahan bakar, apabila hal ini terjadi maka diperlukan priming untuk mengeluarkan udara tersebut.

b. Mengeluarkan udara dari sistim bahan bakar.

- 1) Putarlah handel start untuk mengeluarkan udara dalam sistim bahan bakar
- 2) Longgarkan baut udara pada saringan dan biarkan sampai bahan bakar yang keluar tidak bercampur dengan udara, setelah itu tutup kembali.
- 3) Lepaskan pipa bahan bakar yang menghubungkan pompa dan injector dan atur control putaran pada posisi maximum.
- 4) Longgarkan dileveri valve diatas pompa bahan bakar kurang lebih dua putaran dan apabila bahan bakar keluar tanpa udara, tutup kembali dileveri valve tersebut selanjutnya pasang pipa bahan bakar pada pompa tersebut.
- 5) Putarlah mesin dengan menggunakan engkol kurang lebih 30 kali sehingga bahan bakar dapat bersirkulasi dan akan keluar melalui pipa bahan bakar ke injector.

c. Prosedur Start.

- 1) Buka kran bahan bakar
- 2) Buka kran utama
- 3) Aturilah kedudukan governor pada posisi maksimum dan handel kopling pada posisi netral

- 4) Angkat tuas dekompresi dan engkol mesin
 - 5) Lepaskan tuas dekompresi supaya mesin hidup
 - 6) Apabila mesin hidup normal maka mulailah tetapkan putaran mesin pada posisi putaran rendah dan berangsur-angsur naikan putaran.
- d. Pengoperasian Mesin Sekoci
- 1) Periksa bahan bakar dalam tangki
 - 2) Buka kran bahan bakar
 - 3) Periksa minyak pelumas
 - 4) Putar handel pada saluran bahan bakar
 - 5) Buka kran utama bahan bakar
- e. Matikan Mesin Sekoci
- 1) Atur handel governor pada posisi stop
 - 2) Tutup kran bahan bakar.

Tugas-tugas Dalam Penyelamatan

Bila sudah berada diatas pesawat luput maut, pilih seorang pimpinan diantara yang masih hidup. Pimpinan akan mengumumkan bahwa ia akan memimpin rekan-rekannya dan semua harus patuh akan perintahnya. Untuk menjaga moral dan kekuatan mental maka dapat dilakukan doa bersama sambil menunggu pertolongan. Tugas-tugas yang harus dilakukan selama berada diatas pesawat Luput Maut:

1. Bukalah perbekalan dan baca buku petunjuk serta periksa selalu perlengkapan
2. Berikan pertolongan kepada orang-orang yang akan naik ke sekoci maupun ke rakit penolong kembang
3. Putuskan tali rakit penolong dan lepaskan pengait tali rakit penolong kembang agar rakit penolong kembang tidak terseret oleh kapal
4. Dayung rakit penolong agar menjauh dari kapal untuk menghindari pengisapan kapal yang tenggelam
5. Lepaskan jangkar apung agar tidak hanyut terlalu jauh dari tempat kejadian
6. Udahakan rakit penolong dihimpun jadi satu untuk memudahkan mendapat pertolongan
7. Apabila ada yang terluka, maka rakit penolong telah tersedia obat darurat
8. Jagalah kondisi dari rasa kedinginan dan kepanasan
9. Kembangkan lantai rakit penolong kembang dengan menggunakan pompa tangan dan tutuplah lubang-lubang perangan pada kanopi
10. Jangan memakan perbekalan sebelum lewat 24 jam
11. Berusahalah untuk beristirahat dengan tujuan untuk mengurangi kebutuhan tubuh akan kalori
12. Pelajarilah cara menggunakan isyarat kasat mata yang tersedia

13. Adakan tugas jaga secara bergilir untuk melihat apakah ada pertolongan yang datang.

Penggunaan Makanan dan Minuman Darurat

Untuk hari pertama diberikan pemberian air kecuali yang luka karena tubuh manusia merupakan tempat persediaan air dan orang dapat hidup bertahan dari air yang tersedia dalam tubuhnya. Hari ke dua dan seterusnya, pembagian air dapat diberikan sesuai dengan ketentuannya.

Mempertahankan Air Dalam Tubuh.

Mempertahankan air dalam tubuh sama pentingnya dengan memperoleh air untuk di minum. Beberapa petunjuk harus diketahui untuk maksud tersebut adalah:

1. Lindungi permukaan kulit untuk menghindari keringat
2. Jangan banyak bergerak
3. Jangan minum air laut
4. Jangan minum air seni
5. Jangan minum alcohol
6. Kulum kancing baju agar mulut selalu basah
7. Jangan makan kecuali tersedia air untuk mencernanya.

Pembagian Makanan

1. Banyaknya makanan harus disesuaikan dengan pembagian air minum
2. Jangan makan makanan yang mengandung hidrat arang karena akan membutuhkan banyak air untuk keseimbangan

Pembagian Air Minum

1. Dibagikan setelah 24 jam
2. Usahakan menampung air hujan
3. Setiap orang mendapatkan jatah 500 ml/hari
4. Pertimbangkan penjataan air minum, jumlah air minum yang tersedia, jumlah penumpang, jumlah air tambahan dan lamanya hanyut
5. Jumlah air yang tersedia pada sekoci

Pemakaian Air Minum

1. Selama 24 jam jatah air minum 3 kali
2. 1/3 sebelum matahari terbit
3. 1/3 siang hari
4. 1/3 setelah matahari tenggelam

Peran meninggalkan kapal dengan sekoci penolong.

Apabila kapal dalam keadaan darurat, maka peran meninggalkan kapal dibagi menjadi dua kelompok seperti pada tabel berikut ini.

Tabel 1
Tabel Pembagian tugas pada saat meniggalkan kapal

Bagian Dek	
Pelaksana	Sekoci No 1
<i>Nakoda</i>	Pimpinan Umum
<i>Mualaim 2</i>	Membawa sekoci
<i>KKM</i>	Membawa surat-surat penting
<i>Masinis</i>	Menyiapkan mesin sekoci
<i>Markonis</i>	Menyiapkan perlengkapan radio
<i>Serang</i>	Menyiapkan winc sekoci
<i>Kelasi AJuru Mudi A</i>	Melepas pengat & menyiapkan painter depan
<i>Juru mudi C</i>	Menyiapkan painter belakang
<i>Oiler A</i>	Membuka tutup sekovci
<i>Oiler C</i>	Membuka tutup sekoci
<i>Steward</i>	Membawa perbekalan
<i>Pelayan</i>	Menyiapkan P3K
Bagian Mesin	
Pelaksana	Sekoci No 2
<i>Mualim 1</i>	Memimpin sekoci
<i>Mualim 2</i>	Membawa surat penting dan perlengkapan navigasi
<i>Mualim 4</i>	Membantu pimpinan sekoci
<i>Masinis 1</i>	Menyiapkan sekoci
<i>Masinis 3</i>	Menyiapkan sekoci
<i>Mandor</i>	Melepas pengait sekoci
<i>Elektrik</i>	Menyiapkan pinter depan
<i>Juru mudi b</i>	Menyiapkan pinter belakang
<i>Oiler 1</i>	Menyiapkan pinter belakang
<i>Oiler B</i>	Membantu masinis 1
<i>Koki</i>	Membawah perbekalan
<i>Pelayan B</i>	Membawa perbekalan tambahan

Komunikasi

Komunikasi adalah hal yang sangat penting diatas kapal apalagi dalam keadaan darurat untuk permintaan bantuan SAR, oleh karena itu sesuai dengan persyaratan konvensi *STCW 1995* maka para pelaut harus memiliki kemampuan , memahami dengan baik mengenai instruksi-instruksi, aba-aba maupun istilah baku umum lainnya yang dilaksanakan di kapal terutama dalam keadaan darurat.

Komunikasi yang efektif dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab yang berhubungan dengan penempatan masing-masing diatas kapal akan sangat penting untuk menjamin aspek keselamatan seperti pemadam kebakaran dan penyelamatan diri

pada saat evakuasi umumnya terdiri dari pengiriman berita, penerima mode, media dan konteks.

Isi komunikasi mencakup perintah keselamatan, bahaya navigasi dan perintah bantuan.

a. Hambatan-hambatan Dalam Komunikasi: (1) media komunikasi yang kurang sempurna, (2) feedback yang kurang jelas, (3) gangguan pada pengiriman dan penerimaan.

b. Komunikasi yang efektif: (1) jelas, (2) lengkap, (3) kongkrit, (4) benar.

Situasi yang terjadi Sehubungan dengan Prosedur Penyelamatan Diri di kapal pada saat melakukan Praktek Laut, moka yang ditemui adalah bahwa prosedur penyelamatan diri di kapal yang dilakukan adalah hanya dengan melakukan latihan rutin yang diperuntukan kepada ABK beserta perwira kapal dengan tujuan untuk lebih mengingatkan kembali tentang bagaimana prosedur yang harus dilakukan apabila kapal mengalami kecelakaan di laut.

KESIMPULAN

Prosedur keselamatan jiwa di kapal pada saat kapal mengalami kecelakaan dapat dilakukan oleh awak kapal maupun penumpang yang berada di dalam kapal dengan: (1) harus mentaati semua perintah yang diberikan oleh perwira kapal pada saat akan meninggalkan kapal, (2) pada saat telah meninggalkan kapal dan telah berada pada rakit penolong, maka semua ketentuan-ketentuan yang berlaku harus diikuti agar supaya dapat bertahan hidup sampai ada pertolongan yang datang, (3) dalam melaksanakan penelamatan penumpang kapal maupun awak kapal, maka perwira kapal harus mengambil langkah-langkah yang diperlukan dalam hal meminta bantuan kapal lain agar supaya jiwa manusia yang sedang mengalami kecelakaan dapat tertolong dalam waktu yang tidak terlalu lama.

Dengan demikian disarankan agar : (1) dalam memberikan pertolongan, awak kapal maupun perwira kapal dapat dengan segera menggunakan sarana-sarana penolong dalam penyelamatan agar supaya penyelamatan dapat dilakukan dengan optimal, (2) untuk dapat menggunakan sarana penyelamatan tersebut maka perlu diberikan latihan-latihan penggunaan peralatan penyelamatan secara rutin, (3) agar supaya penyelamatan dengan menggunakan peralatan penolong dapat dilakukan dengan maksimal, maka semua peralatan tersebut harus dirawat dan diperiksa kondisinya agar supaya apabila peralatan tersebut akan digunakan, maka peralatan tersebut masih adalah kondisi siap pakai.

DAFTAR PUSTAKA

- Faturachman, D., Muslim, M., & Sudrajad, A. 2015. Analisis keselamatan transportasi penyeberangan laut dan antisipasi terhadap kecelakaan kapal di Merak-Bakauheni. *Flywheel: Jurnal Teknik Mesin Untirta*, 2(1).
- Komalasari, Y., Prasetyo S. 2020. Implementation of work safety and health (K3) Towards Opening Load at PT.Pelabuhan Indonesia II (Persero) Palembang Branch: *IWTJ*, 1(2), 65-83
<http://ejournal.poltektranssdp-palembang.ac.id/index.php/IWTJ/article/download/71/41>
- Komalasari, Y., Sugiharto R. 2020. Analysis of the Use of self Protective Equipment (PPE) in Boom Baru Port of Palembang, 1(2) 56-67
<https://ejournal.poltektranssdp-palembang.ac.id/index.php/IWJ/article/download/60/29>
- Lay, C., Endang, G. 2021. Peningkatan Pengetahuan Alat Keselamatan Dasar di Atas Kapal Kepada Guru-Guru SMA Muhammadiyah Al-Amin Sorong. *Buletin SWIMP*, Vol. 01, No. 01 May 2021 : 020–026
- Suhartoyo, S. 2018. Perlindungan Dan Keselamatan Kerja Dikapal: Suatu Tinjauan Normatif. *Administrative Law and Governance Journal*, 1(3), 306–325
- Thamrin, HM. 2015. Manajemen Keselamatan Maritim dan Upaya Pencegahan Kecelakaan Kapal ke Titik Nol (Zero Accident) 3(2) pp 116: *Jurnal Ilmiah WIDYA*
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1970 Tentang Keselamatan dan Kesehatan Kerja
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran