

ANALISIS KESIAPAN CREW DALAM LAUNCHING DAN RECOVERY SEKOCI DI KMP. LABITRA KARINA

Rara Zufriani Putri¹, Achmad Ali Mashartanto², Bayu Yudho Baskoro³,
Naf'an Arifian⁴, Langandriansyah Dwi Yatno⁵

¹⁻⁴Politeknik Pelayaran Sumatera Barat,

⁵Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta

Raraputrii547@gmail.com¹

ABSTRACT

This study aims to analyze the readiness of the ship's crew in launching and recovering lifeboats and the factors that influence it on KMP Labitra Karina. The readiness of the crew in operating lifeboats is very important in dealing with emergencies at sea, especially when evacuating passengers and crew. The research method used was a qualitative descriptive method with data collection techniques through observation, interviews, and documentation. The results showed that the crew's readiness in launching and recovering lifeboats on the KMP Labitra Karina was established but not yet optimal.

Keywords: *Crew readiness, lifeboat launching, lifeboat recovery, ship safety, abandon ship drill.*

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kesiapan *crew* kapal dalam pelaksanaan *launching* dan *recovery* sekoci serta faktor-faktor yang mempengaruhinya di KMP Labitra Karina. Kesiapan *crew* dalam pengoperasian sekoci sangat penting dalam menghadapi keadaan darurat di laut, khususnya pada saat pelaksanaan evakuasi penumpang dan awak kapal. Metode penelitian yang digunakan adalah metode deskriptif kualitatif dengan teknik pengumpulan data melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kesiapan *crew* dalam pelaksanaan *launching* dan *recovery* sekoci di KMP Labitra Karina sudah terbentuk namun belum optimal.

Kata kunci: *Kesiapan crew, launching sekoci, recovery sekoci, keselamatan kapal, drill abandon ship.*

A. Pendahuluan

Keselamatan pelayaran adalah aspek fundamental, terutama pada kapal tipe Ro-Ro yang melibatkan evakuasi mas-sal dalam waktu singkat. Berdasarkan

regulasi SOLAS 1974 *Chapter III Regulation 19*, pelaksanaan *drill* sangat krusial untuk mengevaluasi kesiapan *crew*. Namun, di lapangan sering ditemukan bahwa *drill* hanya dianggap formalitas di atas kertas tanpa praktik

teknis yang mendalam. Keselamatan pelayaran merupakan prioritas utama dalam operasional kapal, terutama pada kapal penyeberangan (Ro-Ro) seperti KMP. Labitra Karina yang mengangkut penumpang dalam jumlah besar. Salah satu aspek krusial dalam prosedur keadaan darurat adalah kemampuan *crew* untuk menurunkan (*launching*) dan menaikkan kembali (*recovery*) sekoci penolong secara cepat dan aman.

Berdasarkan regulasi SOLAS 1974 *Chapter III*, setiap kapal harus memiliki prosedur penyelamatan diri yang efektif. Namun, dalam observasi awal ditemukan adanya keraguan dari beberapa *crew* saat mengoperasikan dewi-dewi (*davit*) dan mesin sekoci. Hal ini mendorong penulis untuk melakukan analisis mendalam mengenai sejauh mana kesiapan *crew* dalam menghadapi situasi darurat yang sebenarnya.

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 KMP. Labitra Karina

Dalam proses pengumpulan data peneliti memperoleh data dengan melakukan observasi, wawancara, dan dokumentasi, secara langsung. Dalam proses observasi peneliti melakukan observasi secara langsung di KMP. Labitra Karina terkait Pemilihan rute pelayaran, 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 Captain, Mualim III, Masinis IV.

Analisis data dilakukan secara deskriptif kualitatif dengan menggunakan 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 kesiapan *crew* kapal

dengan harapan dapat memberikan kontribusi praktis bagi peningkatan keselamatan pelayaran di KMP. Labitra Karina

C.Hasil Penelitian dan Pembahasan

Penelitian ini dilaksanakan selama kegiatan Praktek Laut (PRALA) di kapal KMP.Labitra Karina. Dari 24 September 2024 hingga 24 September 2025. Kapal ini merupakan armada milik PT. Samudera Ferry yang mengangkut penumpang. Kapal ini dibuat pada tahun 1990 dan berbendera Indonesia. Kapal ini memiliki *call sign* PKSJ. Secara teknis, KMP. Labitra Karina memiliki panjang keseluruhan sepanjang 97,795 meter, dengan bobot mati 1300 ton. Kapal ini memiliki GT 5012. KMP. Labitra Karina terdaftar secara internasional dengan nomor IMO 8611568. Untuk sistem penggerak, kapal ini dilengkapi dengan mesin induk MITSUBISHI type S16R-MPTK dengan kecepatan maksimum 10.00 knots.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa Prosedur dilakukan dengan tahapan: persiapan personil sesuai *muster list*, pelepasan pengait (*lashing*), penurunan sekoci hingga mencapai air, dan pengoperasian mesin. Proses *recovery* dilakukan dengan memosisikan sekoci di bawah blok jatuh,

mengaitkan *hook*, dan menaikkan sekoci menggunakan *winch* listrik hingga posisi semula. Tingkat Kesiapan *crew* kesiapan *crew* dalam pelaksanaan *launching* dan *recovery* sekoci sudah terbentuk namun belum optimal. Pemahaman prosedur masih ditemukan *crew* yang belum memahami secara menyeluruh prosedur *launching* dan *recovery* sesuai dengan SOP dan *muster list*. Hal ini terlihat dari adanya keraguan saat menjalankan tugas dan ketergantungan pada instruksi perwira. Urutan kerja konsistensi dalam mengikuti urutan kerja sesuai SOP masih perlu ditingkatkan. Beberapa tahapan, seperti pemeriksaan kelengkapan sekoci dan pengaturan posisi *crew* sebelum peluncuran, sering kali dilewati. Koordinasi dan komunikasi komunikasi antar *crew* masih kurang jelas, tidak seragam, dan belum sepenuhnya menggunakan standar komunikasi maritim yang konsisten, sehingga sering terjadi kebingungan mengenai tanggung jawab di setiap tahapan. Kondisi peralatan secara umum, peralatan seperti sekoci, *davit*, dan *winch* dalam kondisi layak, namun terdapat bagian yang kurang optimal karena perawatan yang belum

maksimal, seperti pergerakan *davit* yang kurang lancar.

Faktor utama yang memengaruhi kesiapan *crew* kapal meliputi faktor manusia meliputi pemahaman SOP yang belum merata, kondisi fisik yang tidak selalu prima, serta tingkat stres atau kurang percaya diri yang memengaruhi kelancaran proses. Faktor Metode pelaksanaan *safety meeting* sebelum *drill* belum maksimal dalam memberikan penjelasan teknis secara detail. Selain itu, evaluasi pasca-*drill* masih bersifat lisan, informal, dan belum terdokumentasi secara sistematis. Faktor peralatan kondisi teknis komponen seperti *davit* dan *winch* memerlukan pengecekan serta perawatan rutin yang lebih mendalam, tidak sekadar pemeriksaan rutin dasar atau visual. Dalam pembahasan, ditegaskan bahwa keselamatan pelayaran adalah aspek fundamental, terutama pada kapal tipe Ro-Ro yang melibatkan evakuasi massal dalam waktu singkat. Berdasarkan regulasi SOLAS 1974 *Chapter III Regulation 19*, pelaksanaan *drill* sangat krusial untuk mengevaluasi kesiapan *crew*, serta didukung oleh koordinasi yang baik antara nakhoda dan perwira. Peningkatan kualitas perencanaan,

kesiapan sumber daya manusia, serta kelengkapan dan pembaruan alat navigasi menjadi kunci untuk mencapai pelayaran yang aman, efisien, dan sesuai standar.

D. Kesimpulan

Kesiapan *crew* KMP. Labitra Karina dalam pengoperasian sekoci berada pada level "Siap dengan Catatan". Prosedur dasar telah dikuasai, namun kecepatan dan ketepatan tindakan masih perlu ditingkatkan melalui latihan yang lebih realistis dan perawatan alat yang lebih konsisten. Untuk mengatasi kendala tersebut, telah disusun langkah-langkah strategis untuk meningkatkan performa *crew* dengan standardisasi komunikasi menerapkan komunikasi kerja yang jelas, terstruktur, dan menggunakan frase maritim standar untuk meminimalkan miskomunikasi. Penguatan latihan melaksanakan *safety meeting* secara teratur dengan pembagian tugas yang lebih tajam serta melakukan evaluasi tertulis setelah setiap kegiatan *drill*. Disiplin SOP memastikan setiap langkah dalam SOP *launching* dan *recovery* dipatuhi secara ketat tanpa ada tahapan yang dilewati. Perawatan terjadwal

Melakukan pengecekan dan perawatan komponen mesin *winch* serta sistem dewi-dewi secara berkala guna memastikan keandalan alat saat situasi darurat. Secara keseluruhan, peningkatan kesiapan *crew* sangat bergantung pada sinergi antara kompetensi personil, ketegasan prosedur, dan kelaikan peralatan keselamatan di atas kapal.

DAFTAR PUSTAKA

- Dewi, A. K., Bintari, P. N., & Rinaldy, Z. (2025). *Evaluasi peran awak kapal dan sistem perawatan sekoci terhadap efektivitas latihan keadaan darurat (drill) di KMP Portlink III*. *Journal Marine Inside*, (361–370).
- Dzulhidayat. (2022). *Kesiapan Awak Kapal dalam Pelaksanaan Prosedur Keselamatan di Kapal*. *Jurnal Maritim Indonesia*, Vol.12.2, (85–92).
- International Convention for the Safety of Life at Sea* (1974). *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), Chapter III Regulations 19: Emergency Training and Drills*, London.

Internasional Maritime Organization
(2001), *Safety Of Life at Sea (SO-LAS)1974 Chapter III and Life Saving Appliance (LSA)*. London: IMO.

Ishikawa, K. (2016). *Introduction to Quality Control*. Tokyo: 3A Corporation

Safitri, R. R., & Junita, R. (2020). *Optimalisasi Perawatan Dan Pengoperasian Alat Keselamatan Sekoci Sebagai Penunjang Keselamatan Di Mv Kartini Baruna. Prosiding Seminar Pelayaran Dan Teknologi Terapan*, Vol.2.1, (197–202).

Hakim, L. (2016). *Penentuan rute pelayaran terbaik untuk tol laut*. 16(2).

Widyana, I. G. A., & Wibisono, R. (2016). *Penentuan jadwal dan rute kapal*. *Jurnal Teknik Industri*, 18(2), 123–128.

International Maritime Organization. (1974). *SOLAS Convention*.

Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.