

BAB V

ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH

5.1. Analisis Data Hasil Penelitian

5.1.1. Analisis Kondisi Perlengkapan Keselamatan Yang Ada Di Kapal

Berdasarkan hasil survey selama praktek di lapangan, secara umum kapal yang beroperasi masih banyak yang belum melengkapi perlengkapan keselamatan yang seharusnya di lengkapi seperti yang tercantum di dalam Peraturan Direktur jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.3424/AP.402/DRJD/2020 tentang Kapal Sungai dan Danau.

1. Baju Penolong (*lifejacket*)

Baju penolong (*lifejacket*) yang disediakan oleh operator kapal/pemilik kapal tidak sesuai dengan jumlah yang seharusnya. Banyak baju penolong (*lifejacket*) yang warnanya sudah pudar dan usang. Hal ini akan menimbulkan kurang amannya keselamatan jiwa penumpang maupun awak kapal bila sewaktu-waktu terjadi kecelakaan kapal yang merupakan akibat dari faktor teknis, yaitu faktor manusia ataupun faktor alam.



Sumber : Hasil Survei Tim PKL Banjarmasin(2021)

Gambar 5.1 Kondisi Eksisting Baju Penolong (*Lifejacket*)

Menurut Peraturan Direktur jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.3424/AP.402/DRJD/2020 tentang Kapal Sungai dan Danau yang menyatakan bahwa : kapal dengan semua ukuran harus menyediakan baju penolong sejumlah kapasitas pelayar ditambah 10% dari jumlah penumpang untuk anak-anak.

Jumlah baju penolong pada kapal yang beroperasi di lintasan Banjar Raya-Sakakajang Provinsi Kalimantan Selatan dapat dilihat pada tabel di bawah:

Tabel 5.1 Baju Penolong (*Lifejacket*) Yang Harus Disediakan

NO	Nama Kapal	Kapasitas Penumpang	Jumlah Operator Kapal	Jumlah Baju Penolong (<i>Lifejacket</i>) Yang Harus Disediakan (Unit)
1	KMP. BARITO USAHA 1	46	3	$(49 \times 10\%) + 49 = 54$
2	KMP. BARITO USAHA 2	40	3	$(43 \times 10\%) + 43 = 48$
3	KMP. BARITO USAHA 3	40	3	$(43 \times 10\%) + 43 = 48$
4	KMP. HIKMAH BERSAMA	50	3	$(53 \times 10\%) + 53 = 59$
5	KMP. MISBAHUL MUNIR	36	3	$(39 \times 10\%) + 39 = 43$

Sumber : Hasil Survei Tim PKL Banjarmasin(2021)

Dari hasil analisa diatas maka dapat ditentukan kesenjangan antara yang nyata di lapangan dengan peraturan yang berlaku dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Tabel 5.2 Komperasi Baju Penolong (*Lifejacket*) Yang Harus Disediakan

NO	Nama Kapal	Baju Penolong (<i>Lifejacket</i>) Yang Harus Disediakan (Unit)	Jumlah Baju Penolong (<i>Lifejacket</i>) Existing (Unit)	Jumlah Baju Penolong (<i>Lifejacket</i>) Yang Kurang (Unit)
1	KMP. BARITO USAHA 1	54	17	37
2	KMP. BARITO USAHA 2	48	18	30
3	KMP. BARITO USAHA 3	48	20	28
4	KMP. HIKMAH BERSAMA	59	11	48
5	KMP. MISBAHUL MUNIR	43	15	28

Sumber : Hasil Survei Tim PKL Banjarmasin(2021)

Persentase kapal yang memiliki Baju Penolong (*lifejacket*)

a. KMP. Barito Usaha 1

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas baju penolong (lifejacket) yang tersedia}}{\text{Kebutuhan baju penolong (lifejacket) yang harus tersedia}} \times 100\% \\
 &= \frac{17}{54} \times 100\% \\
 &= 31,48\%
 \end{aligned}$$

Jadi persentase kepemilikan baju penolong (*lifejacket*) pada KMP. Barito Usaha 1 hanya sebesar 31,48% (17 buah) maka baju penolong (*lifejacket*) yang belum tersedia yaitu $100\% - 31,48\% = 68,52\%$ atau 37 buah

b. KMP. Barito Usaha 2

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas baju penolong (lifejacket) yang tersedia}}{\text{Kebutuhan baju penolong (lifejacket) yang harus tersedia}} \times 100\% \\
 &= \frac{18}{48} \times 100\% \\
 &= 37,5\%
 \end{aligned}$$

Jadi persentase kepemilikan baju penolong (*lifejacket*) pada KMP. Barito Usaha 2 hanya sebesar 37,5% (18 buah) maka baju penolong (*lifejacket*) yang belum tersedia yaitu $100\% - 37,5\% = 62,5\%$ atau 30 buah

c. KMP. Barito Usaha 3

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas baju penolong (lifejacket) yang tersedia}}{\text{Kebutuhan baju penolong (lifejacket) yang harus tersedia}} \times 100\% \\
 &= \frac{20}{48} \times 100\% \\
 &= 41,67\%
 \end{aligned}$$

Jadi persentase kepemilikan baju penolong (*lifejacket*) pada KMP. Barito Usaha 3 hanya sebesar 22,91% (11 buah) maka baju penolong (*lifejacket*) yang belum tersedia yaitu $100\% - 77,09\% = 22,91\%$ atau 11 buah

d. KMP. Hikmah Bersama

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas baju penolong (lifejacket) yang tersedia}}{\text{Kebutuhan baju penolong (lifejacket) yang harus tersedia}} \times 100\% \\
 &= \frac{11}{59} \times 100\% \\
 &= 18,64\%
 \end{aligned}$$

Jadi persentase kepemilikan baju penolong (*lifejacket*) pada KMP. Hikmah Bersama hanya sebesar 33,89% (20 buah) maka baju penolong (*lifejacket*) yang belum tersedia yaitu $100\% - 66,11\% = 33,89\%$ atau 20 buah

e. KMP. Misbahul Munir

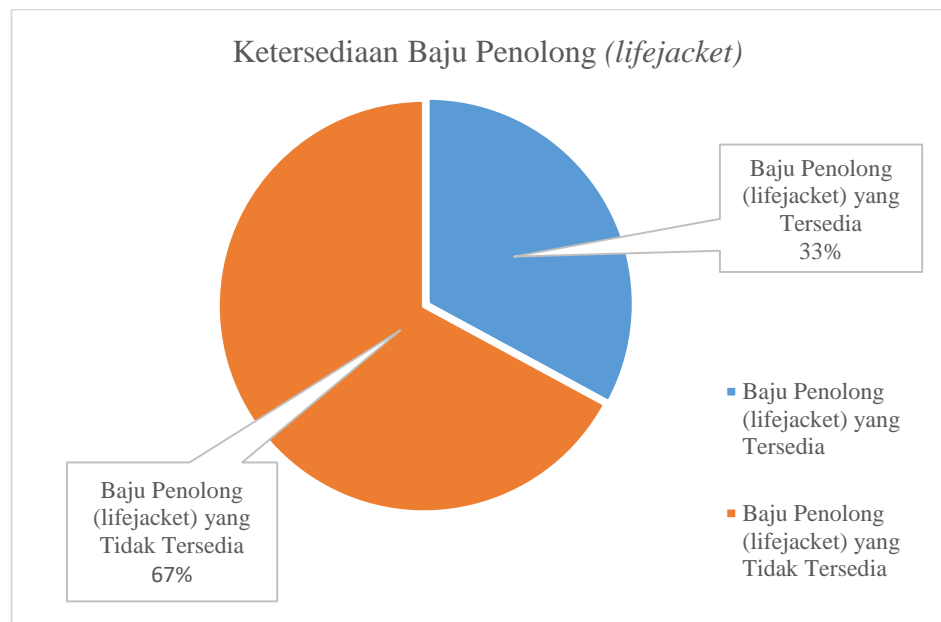
$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas baju penolong (lifejacket) yang tersedia}}{\text{Kebutuhan baju penolong (lifejacket) yang harus tersedia}} \times 100\% \\
 &= \frac{15}{43} \times 100\% \\
 &= 34,88\%
 \end{aligned}$$

Jadi persentase kepemilikan baju penolong (*lifejacket*) pada KMP. Misbahul Munir hanya sebesar 39,53% (17 buah) maka baju penolong (*lifejacket*) yang belum tersedia yaitu $100\% - 60,47\% = 39,53\%$ atau 17 buah

Jadi persentase rata-rata pemenuhan kebutuhan akan rompi penolong (*lifejacket*) pada kapal motor yang beroperasi adalah :

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{presentase kepemilikan baju penolong (lifejacket) yang ada}}{\text{jumlah seluruh kapal}} \times 100\% \\
 &= \frac{31,48+37,5+41,67+18,64+34,88}{5} \times 100\% \\
 &= \frac{164,17}{5} \times 100\% \\
 &= 32,83
 \end{aligned}$$

Jadi rata-rata persentase ketersediaan baju penolong (*lifejacket*) pada Kapal yang beroperasi di lintasan Banjar Raya-Sakakajang Provinsi Kalimantan Selatan adalah 32,83% dan harus ditambah sebanyak 67,17%.



Gambar 5.2 Persentase Pemenuhan Baju Penolong (*Lifejacket*) Pada Kapal yang Beroperasi Pada Lintasan Banjar Raya-Sakakajang

Dari analisa tersebut dapat dilihat bahwa beberapa kapal belum memenuhi persyaratan kelengkapan alat keselamatan rompi penolong (*lifejacket*) baik dari sisi jumlah maupun kondisi seperti yang diamanahkan pada Peraturan Direktur jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.3424/AP.402/DRJD/2020 tahun 2020.

2. Pelampung Penolong (*lifebuoy*)

Pelampung Penolong (*lifebuoy*) yang disediakan oleh operator kapal/pemilik kapal tidak sesuai dengan jumlah yang seharusnya. Pelampung Penolong (*lifebuoy*) yang disediakan warnanya sudah usang. Hal ini dapat mengurangi keselamatan jiwa penumpang maupun awak

kapal bila sewaktu-waktu terjadi kecelakaan kapal yang merupakan akibat dari faktor teknis, yaitu faktor manusia ataupun faktor alam.



Sumber : Hasil Survei Tim PKL Banjarmasin(2021)

Gambar 5.3 Kondisi Eksisting Pelampung Penolong (*Lifebuoy*)

Menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.3424/AP.402/DRJD/2020 tahun 2020 tentang Kapal Sungai dan Danau. Pada Bab V mengenai Tata Susunan Serta Perlengkapan Termasuk Perlengkapan Alat Penolong, Radio Dan Elektronika Kapal menyatakan bahwa :

Pada kapal yang memiliki GT 35 s/d GT 100 harus dilengkapi dengan 6 unit pelampung penolong (*lifebuoy*) dan 2 diantaranya dilengkapi dengan tali apung. Sedangkan pada kondisi saat ini (eksisting) masih ada beberapa operator kapal/pemilik kapal yang belum melengkapi pelampung keselamatan sesuai dengan aturan tersebut.

Jumlah pelampung penolong (*lifebuoy*) pada kapal yang beroperasi di lintasan Banjar Raya-Sakakajang Provinsi Kalimantan Selatan dapat dilihat pada tabel di bawah:

Tabel 5.3 Data Pelampung Penolong (*Lifebuoy*) Pada Kapal Yang Beroperasi Pada Lintasan Banjar Raya-Sakakajang

NO	Nama Kapal	Ukuran Kapal (GT)	Jumlah (<i>Lifebuoy</i>)	Jumlah Pelampung Penolong (<i>Lifebuoy</i>) Yang Harus Disediakan (Unit)
1	KMP. BARITO USAHA 1	68	2	6
2	KMP. BARITO USAHA 2	51	0	6
3	KMP. BARITO USAHA 3	53	5	6
4	KMP. HIKMAH BERSAMA	56	3	6
5	KMP. MISBAHUL MUNIR	43	12	6

Sumber : Hasil Survei Tim PKL Banjarmasin(2021)

Persentase kapal yang memiliki pelampung penolong (*lifebuoy*) yang harus dilengkapi oleh operator kapal/pemilik kapal dapat dicari dengan rumus, yaitu:

a. KMP. Barito Usaha 1

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas pelampung penolong (lifebuoy) yang tersedia}}{\text{Kebutuhan pelampung penolong (lifebuoy) yang harus tersedia}} \times 100\% \\
 &= \frac{2}{6} \times 100\% \\
 &= 33,33\%
 \end{aligned}$$

b. KMP. Barito Usaha 2

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas pelampung penolong (lifebuoy) yang tersedia}}{\text{Kebutuhan pelampung penolong (lifebuoy) yang harus tersedia}} \times 100\% \\
 &= \frac{0}{6} \times 100\% \\
 &= 0\%
 \end{aligned}$$

c. KMP. Barito Usaha 3

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas pelampung penolong (lifebuoy) yang tersedia}}{\text{Kebutuhan pelampung penolong (lifebuoy) yang harus tersedia}} \times 100\% \\
 &= \frac{5}{6} \times 100\% \\
 &= 83,33\%
 \end{aligned}$$

d. KMP. Hikmah Bersama

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas pelampung penolong (lifebuoy) yang tersedia}}{\text{Kebutuhan pelampung penolong (lifebuoy) yang harus tersedia}} \times 100\% \\
 &= \frac{3}{6} \times 100\% \\
 &= 50\%
 \end{aligned}$$

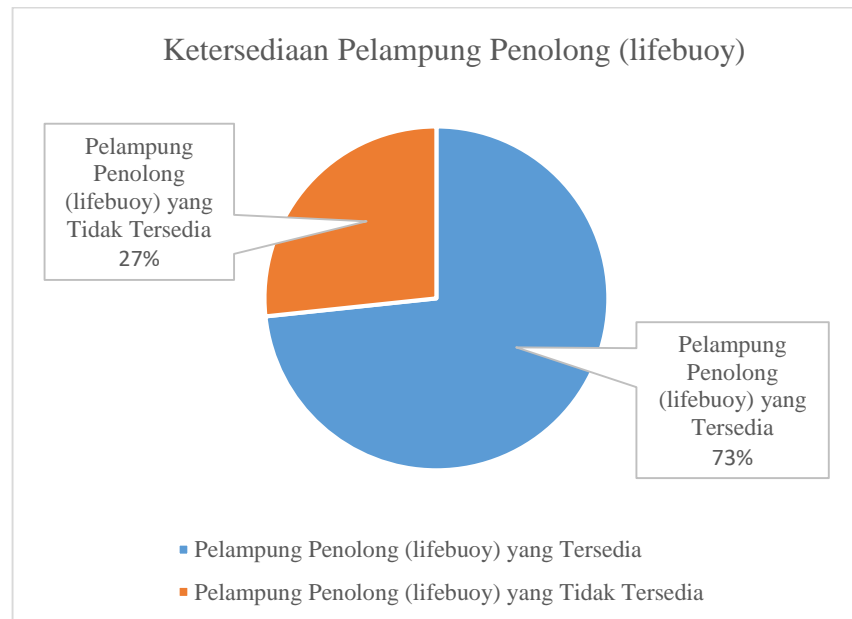
e. KMP. Misbahul Munir

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas pelampung penolong (lifebuoy) yang tersedia}}{\text{Kebutuhan pelampung penolong (lifebuoy) yang harus tersedia}} \times 100\% \\
 &= \frac{12}{6} \times 100\% \\
 &= 200\%
 \end{aligned}$$

Jadi persentase rata-rata pemenuhan kebutuhan akan pelampung penolong (*lifebuoy*) pada kapal motor yang beroperasi adalah :

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{presentase kepemilikan pelampung penolong (lifebuoy) yang ada}}{\text{jumlah seluruh kapal}} \times 100\% \\
 &= \frac{33,33+0+83,33+50+200}{5} \times 100\% \\
 &= \frac{366,66}{5} \times 100\% \\
 &= 73,33
 \end{aligned}$$

Jadi rata-rata persentase ketersediaan pelampung penolong (*lifebuoy*) pada Kapal yang beroperasi di lintasan Banjar Raya-Sakakajang Provinsi Kalimantan Selatan adalah 73,33 % dan harus ditambah sebanyak 26,67%.



Gambar 5.4 Persentase Pelampung Penolong (*Lifebuoy*) Pada Kapal Yang Beroperasi Pada Lintasan Banjar Raya-Sakakajang

Dari grafik di atas dapat dilihat bahwa ada beberapa kapal yang belum menyediakan peralatan keselamatan berupa pelampung penolong. Oleh karena perlunya melengkapi peralatan keselamatan tersebut. Untuk meningkatkan keselamatan pelayaran dalam hal ini sangat perlu dilakukan.

3. Tali Buang 30 m

Belum ada satupun kapal yang beroperasi di lintasan Banjar Raya-Sakakajang yang dilengkapi alat keselamatan tali buang 30 m baik dari operator kapal/pemilik kapal itu sendiri. Hal ini akan dapat mengurangi keselamatan jiwa penumpang maupun awak kapal bila sewaktu-waktu terjadi kecelakaan kapal yang merupakan akibat dari faktor teknis, yaitu faktor manusia ataupun faktor alam.

Menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.3424/AP.402/DRJD/2020 tahun 2020 tentang Kapal Sungai dan Danau. Pada Bab V mengenai Tata Susunan Serta Perlengkapan

Termasuk Perlengkapan Alat Penolong, Radio Dan Elektronika Kapal menyatakan bahwa :

Pada kapal yang memiliki GT > 7 harus dilengkapi dengan 1 unit Tali Buang 30 m. Sedangkan pada kondisi saat ini (eksisting) seluruh kapal yang beroperasi belum dilengkapi dengan Tali Buang 30 m sesuai dengan aturan tersebut.

Tabel 5.4 Data Tali Buang 30 m Pada Kapal Yang Beroperasi Pada Lintasan Banjar Raya-Sakakajang

NO	Nama Kapal	Ukuran Kapal (GT)	Tali Buang 30 m	Jumlah Tali Buang 30 m Yang Harus Disediakan (Unit)
1	KMP. BARITO USAHA 1	68	0	1
2	KMP. BARITO USAHA 2	51	0	1
3	KMP. BARITO USAHA 3	53	0	1
4	KMP. HIKMAH BERSAMA	56	0	1
5	KMP. MISBAHUL MUNIR	43	0	1

Sumber : Hasil Survei Tim PKL Banjarmasin(2021)

Persentase kapal yang memiliki Tali Buang 30 m yang harus dilengkapi oleh operator kapal/pemilik kapal dapat dicari dengan rumus, yaitu:

a. KMP. Barito Usaha 1

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas Tali Buang 30 m yang tersedia}}{\text{Kebutuhan Tali Buang 30 m yang harus tersedia}} \times 100\% \\
 &= \frac{0}{1} \times 100\% \\
 &= 0\%
 \end{aligned}$$

b. KMP. Barito Usaha 2

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas Tali Buang 30 m yang tersedia}}{\text{Kebutuhan Tali Buang 30 m yang harus tersedia}} \times 100\% \\
 &= \frac{0}{1} \times 100\%
 \end{aligned}$$

$$= 0\%$$

c. KMP. Barito Usaha 3

$$\begin{aligned} &= \frac{\text{kapasitas Tali Buang 30 m yang tersedia}}{\text{Kebutuhan Tali Buang 30 m yang harus tersedia}} \times 100\% \\ &= \frac{0}{1} \times 100\% \\ &= 0\% \end{aligned}$$

d. KMP. Hikmah Bersama

$$\begin{aligned} &= \frac{\text{kapasitas Tali Buang 30 m yang tersedia}}{\text{Kebutuhan Tali Buang 30 m yang harus tersedia}} \times 100\% \\ &= \frac{0}{1} \times 100\% \\ &= 0\% \end{aligned}$$

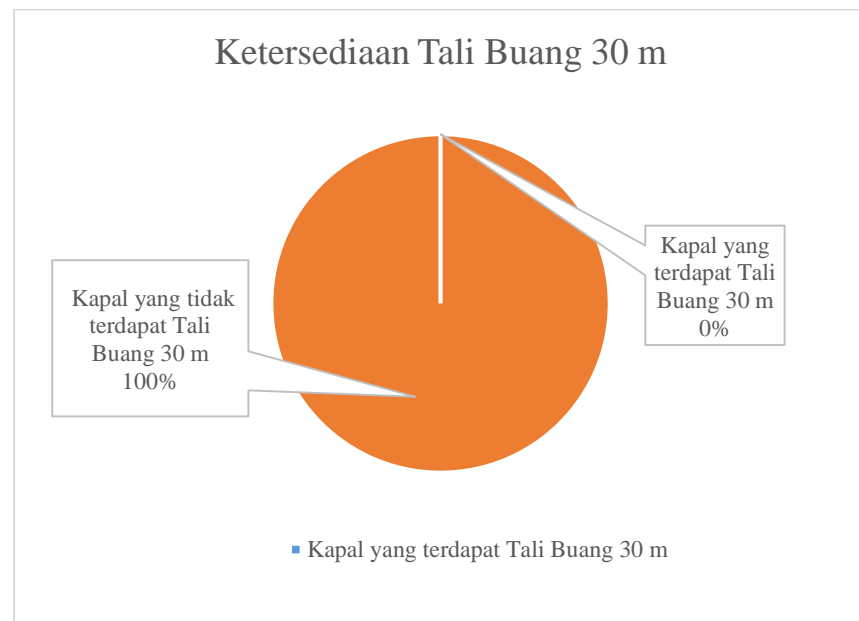
e. KMP. Misbahul Munir

$$\begin{aligned} &= \frac{\text{kapasitas Tali Buang 30 m yang tersedia}}{\text{Kebutuhan Tali Buang 30 m yang harus tersedia}} \times 100\% \\ &= \frac{0}{1} \times 100\% \\ &= 0\% \end{aligned}$$

Jadi persentase rata-rata pemenuhan kebutuhan akan Tali Buang 30 m pada kapal motor yang beroperasi adalah :

$$\begin{aligned} &= \frac{\text{presentase kepemilikan Tali Buang 30 m yang ada}}{\text{jumlah seluruh kapal}} \times 100\% \\ &= \frac{0+0+0+0+0}{5} \times 100\% \\ &= \frac{0}{5} \times 100\% \\ &= 0 \end{aligned}$$

Jadi rata-rata persentase ketersediaan tali buang 30 m pada Kapal yang beroperasi di lintasan Banjar Raya-Sakakajang Provinsi Kalimantan Selatan adalah 0 % atau dapat di artikan seluruh kapal yang beroperasi belum dilengkapi tali buang 30 m dan seluruhnya harus ditambahkan tali buang 50 m dengan presentase yaitu 100%.



Gambar 5.5 Persentase Tali Buang 30 m Pada Kapal Yang Beroperasi Pada Lintasan Banjar Raya-Sakakajang

Dari gambar diatas dapat kita lihat persentase ketersediaan tali buang 30 m pada kapal yang beroperasi di lintasan Banjar Raya-Sakakajang Provinsi Kalimantan Selatan dimana pada kondisi eksisting seluruh kapal yang beroperasi belum dilengkapi dengan tali buang 30 m.

4. *Rocket Parachute*

Belum ada satupun kapal yang beroperasi di lintasan Banjar Raya-Sakakajang yang dilengkapi alat keselamatan *Rocket Parachute* baik dari operator kapal/pemilik kapal itu sendiri. Hal ini akan dapat mengurangi keselamatan jiwa penumpang maupun awak kapal bila sewaktu-waktu terjadi kecelakaan kapal yang merupakan akibat dari faktor teknis, yaitu faktor manusia ataupun faktor alam.

Menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.3424/AP.402/DRJD/2020 tahun 2020 tentang Kapal Sungai dan Danau. Pada Bab V mengenai Tata Susunan Serta Perlengkapan

Termasuk Perlengkapan Alat Penolong, Radio Dan Elektronika Kapal menyatakan bahwa :

Pada kapal yang memiliki $GT \geq 35$ harus dilengkapi dengan 2 unit *rocket parachute*. Sedangkan pada kondisi saat ini (eksisting) seluruh kapal yang beroperasi belum dilengkapi dengan *Rocket Parachute* sesuai dengan aturan tersebut.

Tabel 5.5 Data *Rocket Parachute* Pada Kapal Yang Beroperasi Pada Lintasan Banjar Raya-Sakakajang

NO	Nama Kapal	Ukuran Kapal (GT)	<i>Rocket Parachute</i>	Jumlah <i>Rocket Parachute</i> Yang Harus Disediakan (Unit)
1	KMP. BARITO USAHA 1	68	0	2
2	KMP. BARITO USAHA 2	51	0	2
3	KMP. BARITO USAHA 3	53	0	2
4	KMP. HIKMAH BERSAMA	56	0	2
5	KMP. MISBAHUL MUNIR	43	0	2

Sumber : Hasil Survei Tim PKL Banjarmasin(2021)

Persentase kapal yang memiliki *Rocket Parachute* yang harus dilengkapi oleh operator kapal/pemilik kapal dapat dicari dengan rumus, yaitu:

a. KMP. Barito Usaha 1

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas Rocket Parachute yang tersedia}}{\text{Kebutuhan Rocket Parachute yang harus tersedia}} \times 100\% \\
 &= \frac{0}{2} \times 100\% \\
 &= 0\%
 \end{aligned}$$

b. KMP. Barito Usaha 2

$$= \frac{\text{kapasitas Rocket Parachute yang tersedia}}{\text{Kebutuhan Rocket Parachute yang harus tersedia}} \times 100\%$$

$$= \frac{0}{1} \times 100\%$$

$$= 0\%$$

c. KMP. Barito Usaha 3

$$= \frac{\text{kapasitas Rocket Parachute yang tersedia}}{\text{Kebutuhan Rocket Parachute yang harus tersedia}} \times 100\%$$

$$= \frac{0}{1} \times 100\%$$

$$= 0\%$$

d. KMP. Hikmah Bersama

$$= \frac{\text{kapasitas Rocket Parachute yang tersedia}}{\text{Kebutuhan Rocket Parachute yang harus tersedia}} \times 100\%$$

$$= \frac{0}{1} \times 100\%$$

$$= 0\%$$

e. KMP. Misbahul Munir

$$= \frac{\text{kapasitas Rocket Parachute yang tersedia}}{\text{Kebutuhan Rocket Parachute yang harus tersedia}} \times 100\%$$

$$= \frac{0}{1} \times 100\%$$

$$= 0\%$$

Jadi persentase rata-rata pemenuhan kebutuhan akan *Rocket Parachute* pada kapal motor yang beroperasi adalah :

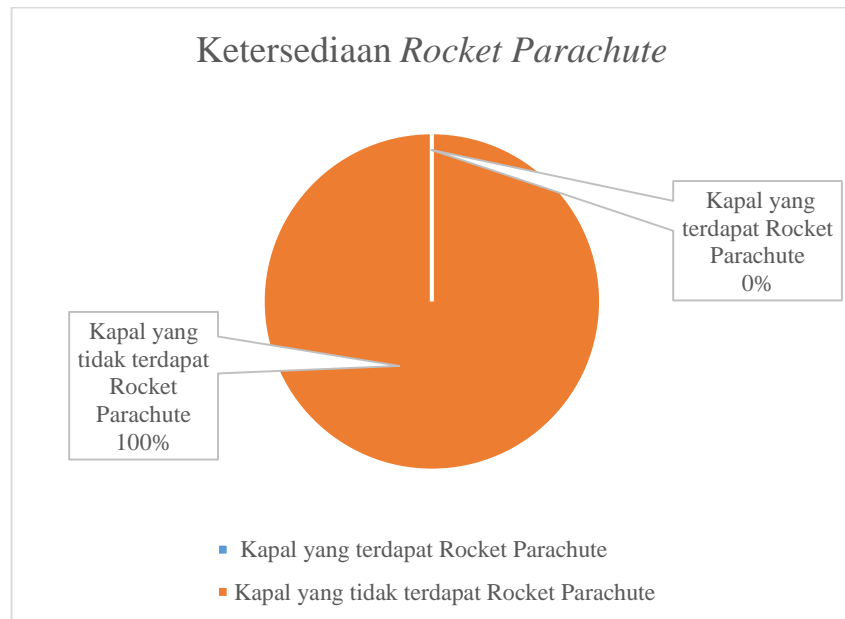
$$= \frac{\text{presentase kepemilikan Tali Buang 30 m yang ada}}{\text{jumlah seluruh kapal}} \times 100\%$$

$$= \frac{0+0+0+0+0}{5} \times 100\%$$

$$= \frac{0}{5} \times 100\%$$

$$= 0$$

Jadi rata-rata persentase ketersediaan *Rocket Parachute* pada Kapal yang beroperasi di lintasan Banjar Raya-Sakakajang Provinsi Kalimantan Selatan adalah 0 % atau dapat di artikan seluruh kapal yang beroperasi belum dilengkapi *Rocket Parachute* dan seluruhnya harus ditambahkan *Rocket Parachute* dengan presentase yaitu 100%.



Gambar 5.6 Persentase *Rocket Parachute* Pada Kapal Yang Beroperasi Pada Lintasan Banjar Raya-Sakakajang

Dari gambar diatas dapat kita lihat persentase ketersediaan *rocket parachute* pada kapal yang beroperasi di lintasan Banjar Raya-Sakakajang Provinsi Kalimantan Selatan dimana pada kondisi eksisting seluruh kapal yang beroperasi belum dilengkapi dengan *rocket parachute*.

5. Peluit

Belum ada satupun kapal yang beroperasi di lintasan Banjar Raya-Sakakajang yang dilengkapi alat keselamatan Peluit baik dari operator kapal/pemilik kapal itu sendiri. Hal ini akan dapat mengurangi keselamatan jiwa penumpang maupun awak kapal bila sewaktu-waktu terjadi kecelakaan kapal yang merupakan akibat dari faktor teknis, yaitu faktor manusia ataupun faktor alam.

Menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.3424/AP.402/DRJD/2020 tahun 2020 tentang Kapal Sungai dan Danau. Pada Bab V mengenai Tata Susunan Serta Perlengkapan

Termasuk Perlengkapan Alat Penolong, Radio Dan Elektronika Kapal menyatakan bahwa :

Pada kapal dengan semua ukuran harus dilengkapi dengan 1 unit peluit. Sedangkan pada kondisi saat ini (eksisting) seluruh kapal yang beroperasi belum dilengkapi dengan peluit sesuai dengan aturan tersebut.

Tabel 5.6 Data Peluit Pada Kapal Yang Beroperasi Pada Lintasan Banjar Raya-Sakakajang

NO	Nama Kapal	Ukuran Kapal (GT)	Peluit	Jumlah Peluit Yang Harus Disediakan (Unit)
1	KMP. BARITO USAHA 1	68	0	1
2	KMP. BARITO USAHA 2	51	0	1
3	KMP. BARITO USAHA 3	53	0	1
4	KMP. HIKMAH BERSAMA	56	0	1
5	KMP. MISBAHUL MUNIR	43	0	1

Sumber : Hasil Survei Tim PKL Banjarmasin(2021)

Persentase kapal yang memiliki peluit yang harus dilengkapi oleh operator kapal/pemilik kapal dapat dicari dengan rumus, yaitu:

a. KMP. Barito Usaha 1

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas peluit yang tersedia}}{\text{Kebutuhan peluit yang harus tersedia}} \times 100\% \\
 &= \frac{0}{1} \times 100\% \\
 &= 0\%
 \end{aligned}$$

b. KMP. Barito Usaha 2

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas peluit yang tersedia}}{\text{Kebutuhan peluit yang harus tersedia}} \times 100\% \\
 &= \frac{0}{1} \times 100\% \\
 &= 0\%
 \end{aligned}$$

c. KMP. Barito Usaha 3

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas peluit yang tersedia}}{\text{Kebutuhan peluit yang harus tersedia}} \times 100\% \\
 &= \frac{0}{1} \times 100\% \\
 &= 0\%
 \end{aligned}$$

d. KMP. Hikmah Bersama

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas peluit yang tersedia}}{\text{Kebutuhan peluit yang harus tersedia}} \times 100\% \\
 &= \frac{0}{1} \times 100\% \\
 &= 0\%
 \end{aligned}$$

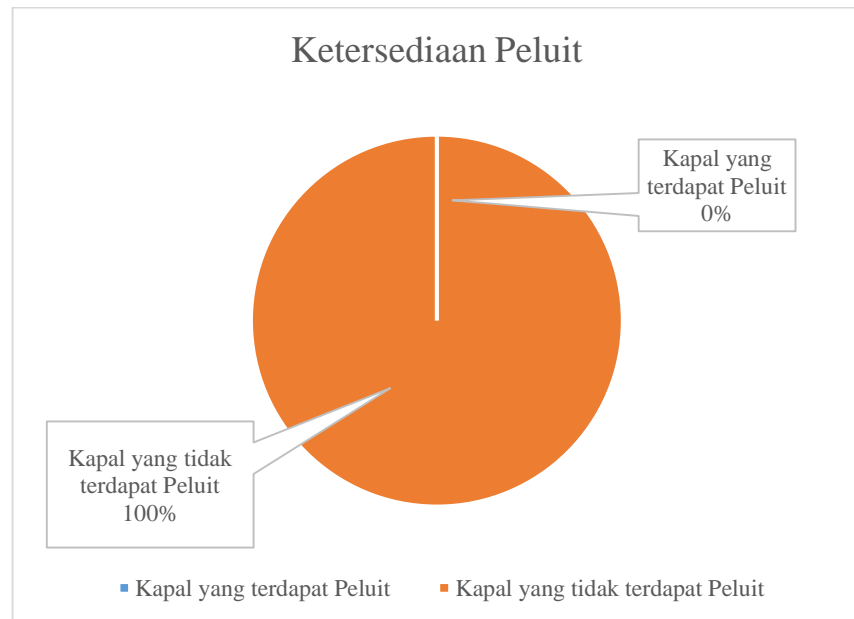
e. KMP. Misbahul Munir

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas peluit yang tersedia}}{\text{Kebutuhan peluit yang harus tersedia}} \times 100\% \\
 &= \frac{0}{1} \times 100\% \\
 &= 0\%
 \end{aligned}$$

Jadi persentase rata-rata pemenuhan kebutuhan akan peluit pada kapal motor yang beroperasi adalah :

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{presentase kepemilikan peluit yang ada}}{\text{jumlah seluruh kapal}} \times 100\% \\
 &= \frac{0+0+0+0+0}{5} \times 100\% \\
 &= \frac{0}{5} \times 100\% \\
 &= 0
 \end{aligned}$$

Jadi rata-rata persentase ketersediaan peluit pada Kapal yang beroperasi di lintasan Banjar Raya-Sakakajang Provinsi Kalimantan Selatan adalah 0 % atau dapat di artikan seluruh kapal yang beroperasi belum dilengkapi peluit dan seluruhnya harus peluit dengan presentase yaitu 100%.



Gambar 5.7 Persentase Peluit Pada Kapal Yang Beroperasi Pada Lintasan Banjar Raya-Sakakajang.

Dari gambar diatas dapat kita lihat persentase ketersediaan peluit pada kapal yang beroperasi di lintasan Banjar Raya-Sakakajang Provinsi Kalimantan Selatan dimana pada kondisi eksisting seluruh kapal yang beroperasi belum dilengkapi dengan peluit.

6. Alat Pemadam Kebakaran

Seluruh kapal yang beroperasi di lintasan Banjar Raya-Sakakajang yang sudah dilengkapi alat pemadam kebakaran, namun banyak alat pemadam kebakaran yang sudah kadaluarsa dan usang. Hal ini akan dapat mengurangi keselamatan jiwa penumpang maupun awak kapal bila sewaktu-waktu terjadi kecelakaan kapal yang merupakan akibat dari faktor teknis, yaitu faktor manusia ataupun faktor alam.



Sumber : Hasil Survei Tim PKL Banjarmasin(2021)

Gambar 5.8 Kondisi Eksisting Alat Pemadam Kebakaran

Menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.3424/AP.402/DRJD/2020 tahun 2020 tentang Kapal Sungai dan Danau. Pada Bab V mengenai Tata Susunan Serta Perlengkapan Termasuk Perlengkapan Alat Penolong, Radio Dan Elektronika Kapal menyatakan bahwa :

Pada kapal yang memiliki $GT \geq 35$ harus dilengkapi dengan 1 unit Portable Pemadam Kebakaran dry Powder (4,5 kg), Portable Pemadam Kebakaran Foam (4,5 kg) 1 unit atau 4 unit Fire Bucket.

Jumlah peralatan pemadam kebakaran pada kapal yang beroperasi di lintasan Banjar Raya-Sakakajang Provinsi Kalimantan Selatan dapat dilihat pada tabel di bawah:

Tabel 5.7 Data Alat Pemadam Kebakaran Pada Kapal Yang Beroperasi Pada Lintasan Banjar Raya-Sakakajang

NO	Nama Kapal	Ukuran Kapal (GT)	Jumlah Alat Pemadam Kebakaran	Jumlah Alat Pemadam Kebakaran Yang Harus Disediakan (Unit)
1	KMP. BARITO USAHA 1	68	1(kadaluarsa)	1
2	KMP. BARITO USAHA 2	51	1(kadaluarsa)	1
3	KMP. BARITO USAHA 3	53	1(kadaluarsa)	1
4	KMP. HIKMAH BERSAMA	56	1 (baik)	1
5	KMP. MISBAHUL MUNIR	43	1 (baik)	1

Sumber : Hasil Survei Tim PKL Banjarmasin(2021)

Persentase kapal yang memiliki alat pemadam kebakaran yang harus dilengkapi oleh operator kapal/pemilik kapal dapat dicari dengan rumus, yaitu:

a. KMP. Barito Usaha 1

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas alat pemadam kebakaranyang tersedia}}{\text{Kebutuhan alat pemadam kebakaranyang harus tersedia}} \times 100\% \\
 &= \frac{1}{1} \times 100\% \\
 &= 100\%
 \end{aligned}$$

b. KMP. Barito Usaha 2

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas alat pemadam kebakaranyang tersedia}}{\text{Kebutuhan alat pemadam kebakaranyang harus tersedia}} \times 100\% \\
 &= \frac{1}{1} \times 100\% \\
 &= 100\%
 \end{aligned}$$

c. KMP. Barito Usaha 3

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas alat pemadam kebakaranyang tersedia}}{\text{Kebutuhan alat pemadam kebakaranyang harus tersedia}} \times 100\% \\
 &= \frac{1}{1} \times 100\% \\
 &= 100\%
 \end{aligned}$$

d. KMP. Hikmah Bersama

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas alat pemadam kebakaranyang tersedia}}{\text{Kebutuhan alat pemadam kebakaranyang harus tersedia}} \times 100\% \\
 &= \frac{1}{1} \times 100\% \\
 &= 100\%
 \end{aligned}$$

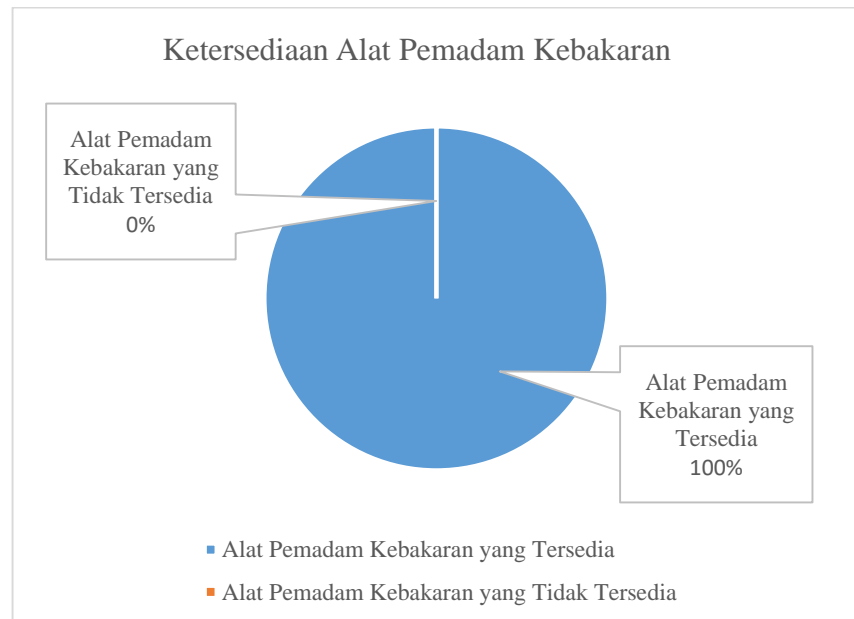
e. KMP. Misbahul Munir

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas alat pemadam kebakaranyang tersedia}}{\text{Kebutuhan alat pemadam kebakaranyang harus tersedia}} \times 100\% \\
 &= \frac{1}{1} \times 100\% \\
 &= 100\%
 \end{aligned}$$

Jadi persentase rata-rata pemenuhan kebutuhan akan alat pemadam kebakaran pada kapal motor yang beroperasi adalah :

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{presentase kepemilikan alat pemadam kebakaran yang ada}}{\text{jumlah seluruh kapal}} \times 100\% \\
 &= \frac{1+1+1+1+1}{5} \times 100\% \\
 &= \frac{5}{5} \times 100\% \\
 &= 100
 \end{aligned}$$

Jadi rata-rata persentase ketersediaan Alat Pemadam Kebakaran pada Kapal yang beroperasi di lintasan Banjar Raya-Sakakajang Provinsi Kalimantan Selatan adalah 100 % atau dapat di artikan seluruh kapal yang beroperasi sudah di lengkapi dengan alat pemadam kebakaran.



Gambar 5.9 Persentase Alat Pemadam Kebakaran Pada Kapal Yang Beroperasi Pada Lintasan Banjar Raya-Sakakajang

Dari grafik di atas dapat dilihat bahwa semua kapal yang sudah menyediakan alat pemadam kebakaran, namun ada beberapa alat pemadam kebakaran yang sudah kadaluarsa. Dimana hal ini dapat mengakibatkan alat tidak dapat bekerja secara optimal pada saat digunakan saat dalam kondisi darurat. Untuk meningkatkan keselamatan pelayaran maka perlu dilakukannya pembaharuan alat pemadam kebakaran dalam hal ini sangat perlu dilakukan.

5.1.2. Analisis Alasan Operator Kapal Atau Pemilik Kapal Mengapa Tidak Melengkapi Peralatan Keselamatan

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan pada saat melakukan survey maka dapat diketahui beberapa alasan mengapa operator kapal tidak melengkapi kapalnya dengan peralatan keselamatan,. Menumbuhkan tingkat kesadaran operator kapal/pemilik kapal untuk melengkapi peralatan keselamatan pada kapalnya agar tercipta keamanan dan keselamatan pelayaran dengan analisis sebagai berikut:

1. Tingkat Pendidikan Operator Kapal

Setelah dilakukan survey didapat data tingkat pendidikan masing masing operator kapal sebagai berikut :

- a. KMP. Barito Usaha 1
Nama : Ardiansyah
Pendidikan Terakhir : SMA
- b. KMP. Barito Usaha 2
Nama : Martok
Pendidikan Terakhir :SMA(MA)
- c. KMP. Barito Usaha 3
Nama : Hasbullah
Pendidikan Terakhir : SMA
- d. KMP. Hikmah Bersama
Nama : Arsono
Pendidikan Terakhir : SMA
- e. KMP. Misbahul Munir
Nama : Hadi
Pendidikan Terakhir : SMA

2. Alasan Operator Kapal

a. Biaya Perlengkapan Terlalu Mahal

Operator kapal beranggapan bahwa kurangnya biaya untuk melengkapi peralatan keselamatan pada kapalnya karena jika harus membeli peralatan keselamatan tersebut mereka harus mengeluarkan biaya yang cukup besar.

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan pada saat melakukan survey operator kapal yang menjawab biaya perlengkapan terlalu mahal.

$$= \frac{\text{Jumlah kapal yang menjawab biaya perlengkapan terlalu mahal}}{\text{Jumlah Kapal yang beroperasi}} \times 100\%$$

$$= \frac{3}{5} \times 100\%$$

$$= 60\%$$

Jadi, persentase operator kapal yang menjawab biaya perlengkapan terlalu mahal adalah 60%.

b. Belum Mengerti Pentingnya Peralatan Keselamatan Kapal

Operator kapal beranggapan bahwa peralatan keselamatan pada kapal tidak penting karena bila terjadi kecelakaan penumpang ataupun operator kapal bisa berenang

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan pada saat melakukan survey operator kapal yang menjawab belum mengerti pentingnya peralatan keselamatan kapal.

$$= \frac{\text{Jumlah kapal yang menjawab belum mengerti pentingnya peralatan keselamatan kapal}}{\text{Jumlah Kapal yang beroperasi}} \times 100\%$$

$$= \frac{0}{5} \times 100\%$$

$$= 0\%$$

Jadi, persentase operator kapal yang menjawab belum mengerti pentingnya peralatan keselamatan kapal adalah 0%.

c. Tempat Pembelian Alat Keselamatan Jauh

Berdasarkan survey wawancara yang dilakukan pada operator kapal bahwa mereka harus menmpuh rute yang jauh jika ingin membeli alat keselamatan.

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan pada saat melakukan survey operator kapal yang menjawab tempat pembelian alat keselamatan jauh.

$$= \frac{\text{Jumlah Kapal Yang Menjawabtempat Pembelian Alat Keselamatan Jauh}}{\text{Jumlah Kapal Yang Beroperasi}} \times 100\%$$

$$= \frac{0}{5} \times 100\%$$

$$= 0\%$$

Jadi, persentase operator kapal yang menjawab tempat pembelian alat keselamatan jauh adalah 0%.

d. Tidak Tahu Bahwa Alat Keselamatan Wajib Dimiliki

Operator kapal/pemilik kapal masih banyak yang belum mengetahui alat keselamatan apa saja yang harus mereka lengkapi guna meningkatkan keselamatan di atas kapal.

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan pada saat melakukan survey operator kapal yang menjawab tidak tahu bahwa alat keselamatan wajib dimiliki.

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{Jumlah Kapal Yang Menjawab tempat Pembelian Alat Keselamatan Jauh}}{\text{Jumlah Kapal Yang Beroperasi}} \times 100\% \\
 &= \frac{2}{5} \times 100\% \\
 &= 40\%
 \end{aligned}$$

Jadi, persentase operator kapal yang menjawab tidak tahu bahwa alat keselamatan wajib dimiliki adalah 40%.

e. Kurangnya Pengawasan Terhadap Alat Keselamatan Pada Kapal

Operator kapal mengatakan jarang dilakukannya pemeriksaan terhadap kelengkapan peralatan keselamatan kapal tersebut dan bahkan hampir tidak pernah diperiksa.

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan pada saat melakukan survey operator kapal yang menjawab kurangnya pengawasan terhadap alat keselamatan pada kapal.

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{jumlah kapal yang menjawab urangnya pengawasan terhadap alat keselamatan pada kapal}}{\text{jumlah kapal yang beroperasi}} \times \\
 &100\% \\
 &= \frac{0}{5} \times 100\% \\
 &= 0\%
 \end{aligned}$$

Jadi, persentase operator kapal yang menjawab tidak tahu bahwa alat keselamatan wajib dimiliki adalah 0%.

Tabel 5.8 Alasan Mengapa Operator Kapal Tidak Melengkapi Kapalnya Dengan Peralatan Keselamatan

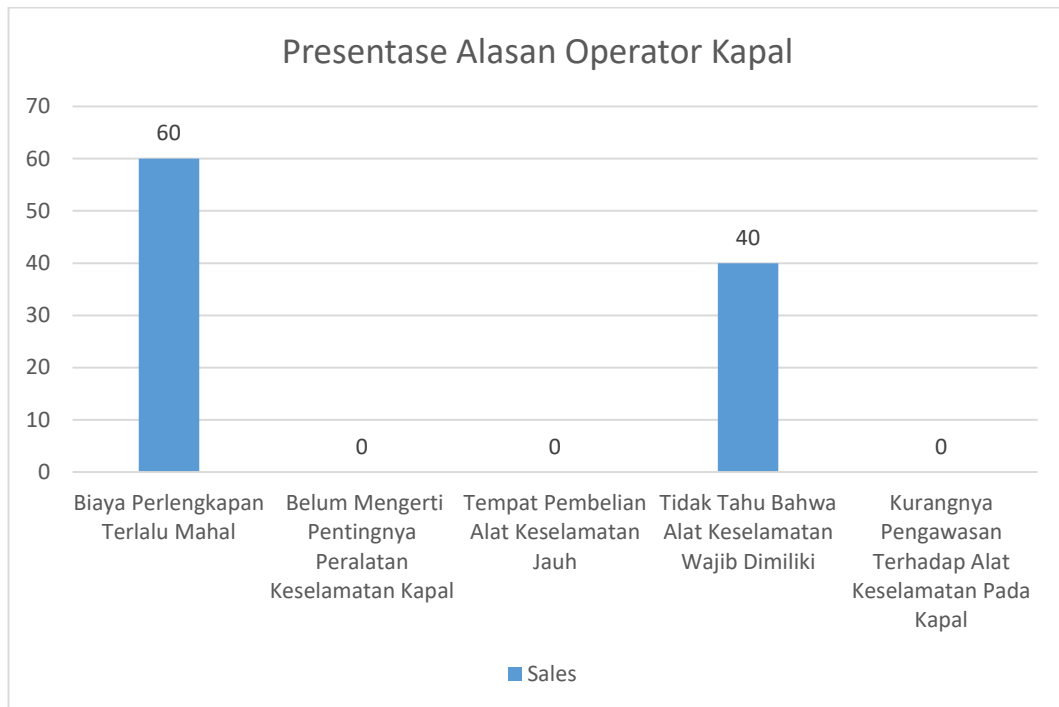
NO	Nama Kapal	Ukuran Kapal (GT)	Alasan
1	KMP. BARITO USAHA 1	68	D
2	KMP. BARITO USAHA 2	51	A
3	KMP. BARITO USAHA 3	53	A
4	KMP. HIKMAH BERSAMA	56	D
5	KMP. MISBAHUL MUNIR	43	A

Sumber : Hasil Survei Tim PKL Banjarmasin(2021)

Keterangan :

- A. Biaya Perlengkapan Terlalu Mahal
- B. Belum Mengerti Pentingnya Peralatan Keselamatan Kapal
- C. Tempat Pembelian Alat Keselamatan Jauh
- D. Tidak Tahu Bahwa Alat Keselamatan Wajib Dimiliki
- E. Kurangnya Pengawasan Terhadap Alat Keselamatan Pada Kapal

Berikut adalah grafik perbandingan alasan operator kapal, maka dapat dilihat pada gambar di bawah ini:



Gambar 5.10 Presentase Alasan Mengapa Operator Kapal Tidak Melengkapi Kapalnya Dengan Peralatan Keselamatan

3. Pendapatan Pemilik Kapal/hari

Jumlah pendapatan dari pemilik kapal di golongan sebagai berikut :

- (a) < Rp 1.000.000
- (b) Rp 1.000.000 s/d Rp 2.000.000
- (c) Rp 2.000.000 s/d Rp 3.000.000
- (d) > Rp 3.000.000

Berikut merupakan pendapatan/hari dari masing-masing kapal yang beroperasi di lintasan Banjar Raya-Sakakajang :

- a. KMP. Barito Usaha 1
Pendapatan/hari : Rp 1.000.000 s/d Rp 2.000.000 (b)
- b. KMP. Barito Usaha 2
Pendapatan/hari : Rp 1.000.000 s/d Rp 2.000.000 (b)
- c. KMP. Barito Usaha 3
Pendapatan/hari : Rp 1.000.000 s/d Rp 2.000.000 (b)

d. KMP. Hikmah Bersama

Pendapatan/hari : Rp 1.000.000 s/d Rp 2.000.000 (b)

e. KMP. Misbahul Munir

Pendapatan/hari : Rp 1.000.000 s/d Rp 2.000.000 (b)

5.1.3. Analisis Langkah-Langkah Yang Harus Dilakukan Dinas Perhubungan Kepada Operator Kapal/Pemilik Kapal.

Dalam mengambil keputusan Dinas Perhubungan harus memperhatikan alasan dari pihak operator kapal/pemilik kapal. Agar keputusan yang diambil dapat di jalankan secara efektif tanpa merugikan pihak mana pun.

1. Bekerjasama dengan Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XV Provinsi Kalimantan Selatan untuk memberikan penyuluhan kepada awak kapal, pemilik kapal, dan pengguna jasa mengenai pentingnya penggunaan alat keselamatann di kapal, Pemerintah dituntut untuk memberikan pengawasan, pemeriksaan, dan pembinaan terhadap kapal yang belum melengkapi alat keselamatann agar kapal dapat berlayar dengan aman dan selamat serta mengurangi resiko kecelakaan.
2. Melakukan koordinasi dengan Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XV Provinsi Kalimantan Selatan mengenai pelaksanaan pembinaan dan penyuluhan secara rutin.
3. Untuk melengkapi perlengkapan keselamatann yang kurang pada kapal dapat dilakukan dengan cara:
 - a. Memberikan bantuan peralatan keselamatan untuk pemilik kapal atau operator kapal yang belum melengkapi peralatan keselamatan kapalnya berdasarkan aturan yang berlaku.
 - b. Memberikan bantuan secara kredit kepada operator kapal agar mereka tidak merasa di beratkan dengan harga yang menurut mereka mahal.

5.2. Usulan Pemecahan Masalah

1. Pemilihan Sistem yang Baru

Berdasarkan analisa yang telah dilakukan maka dapat dinyatakan bahwa setiap kapal seharusnya memiliki peralatan keselamatan yang sesuai dengan peraturan yang berlaku saat ini. Berikut hasil analisa yang telah dilakukan:

- a. Pemda dalam hal ini Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin memberikan sosialisasi dan sekaligus bantuan alat keselamatan kepada operator kapal yang belum memenuhi persyaratan berdasarkan peraturan yang berlaku.
- b. Pengelola pelabuhan asal keberangkatan menyediakan kebutuhan alat keselamatan dan bagi operator kapal yang akan memberangkatkan kapalnya dapat menyewa peralatan keselamatan tersebut sejumlah yang kurang dan wajib dikembalikan pada saat kapal kembali tiba di dermaga asal.
- c. Memberikan penyuluhan tentang pentingnya perlengkapan keselamatan kapal, dinas perhubungan selaku penanggung jawab terhadap kelaiklautan kapal maka harus mengadakan penyuluhan.
- d. Operator kapal diwajibkan secara sendiri untuk menyediakan kekurangan alat keselamatan, biaya pengadaan alat keselamatan tersebut dapat dikompensasikan terhadap tarif angkutan.
- e. Melengkapi peralatan – peralatan yang harus disediakan di kapal yang didasari oleh peraturan perundangan yang berlaku.

(1).Baju Penolong (*life jacket*)

Pihak Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin perlu mengadakan pengecekan terhadap kelengkapan alat keselamatan pada kapal yang berlayar. Pemenuhan jumlah life jacket /baju penolong berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat KP.3424/402/DRJD/2020 Tentang Kapal Sungai dan Danau bahwa pada setiap penumpang harus tersedia sejumlah kapasitas pelayar ditambah 10% dari jumlah penumpang untuk anak-anak.

Selain itu perlu diperhatikan juga penempatan baju penolong sehingga mudah dijangkau oleh penumpang agar pada saat terjadi hal-hal yang tidak diinginkan misalnya kecelakaan, penumpang dapat dengan mudah mengambil baju penolong.



Sumber : Google (2021)

Gambar 5.11 Baju Penolong (*life jacket*) Rencana

(2). Pelampung Penolong (*lifebuoy*)

Pihak Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin perlu mengadakan pengecekan terhadap kelengkapan alat keselamatan pada kapal yang berlayar berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat KP.3424/402/DRJD/2020 Tentang Kapal Sungai dan Danau menyebutkan bahwa untuk kapal dengan ukuran GT 35 s/d GT 100 melengkapi lifebuoy (alat pelampung sederhana). Kapal yang beroperasi di lintasan Banjar Raya-Sakakajang berukuran GT 35 s/d GT 100 maka harus disediakan dengan 6 unit pelampung penolong (*lifebuoy*) dan 2 diantaranya dilengkapi dengan tali apung. pelampung penolong yang diikatkan pada bagian samping kapal agar operator kapal dapat dengan mudah meraihnya bila terjadi kondisi diluar kendali. Pelampung penolong ini dapat digunakn sewaktu-waktu bila

terjadi hal-hal yang tidak diinginkan. Alternatif lain apabila sulit untuk menyediakan life buoy atau pelampung penolong bisa diganti dengan alat pelampung sederhana lainnya seperti ban dalam mobil yang diisi udara.



Sumber : Google (2021)

Gambar 5.12 Pelampung Penolong (*lifebuoy*) Rencana

(3). Tali Buang 30 m

Pihak Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin perlu mengadakan pengecekan terhadap kelengkapan alat keselamatan pada kapal yang berlayar berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat KP.3424/402/DRJD/2020 Tentang Kapal Sungai dan Danau menyebutkan bahwa untuk kapal dengan ukuran $GT > 7$ harus dilengkapi dengan 1 unit Tali Buang 30 m. Kapal yang beroperasi di lintasan Banjar Raya-Sakakajang berukuran $GT 35$ s/d $GT 100$ maka harus disediakan 1 unit Tali Buang 30 m.



Sumber : Google (2021)

Gambar 5.13 Tali Buang 30 m Rencana

(4). *Rocket Parachute*

Pihak Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin perlu mengadakan pengecekan terhadap kelengkapan alat keselamatan pada kapal yang berlayar berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat KP.3424/402/DRJD/2020 Tentang Kapal Sungai dan Danau menyebutkan bahwa untuk kapal dengan ukuran $GT \geq 35$ harus dilengkapi dengan 2 unit *rocket parachute*. Kapal yang beroperasi di lintasan Banjar Raya-Sakakajang berukuran $GT 35$ s/d $GT 100$ maka harus disediakan 2 unit *rocket parachute*.



Sumber : Google (2021)

Gambar 5.14 Rocket Parachute Rencana

(5).Peluit

Pihak Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin perlu mengadakan pengecekan terhadap kelengkapan alat keselamatan pada kapal yang berlayar. Pemenuhan peluit berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat KP.3424/402/DRJD/2020 Tentang Kapal Sungai dan Danau bahwa pada setiap kapal yang beroperasi harus dilengkapi dengan 1 unit peluit.



Sumber : Google (2021)

Gambar 5.15 Peluit Rencana

(6).Alat Pemadam Kebakaran

Pihak Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin perlu mengadakan pengecekan terhadap kelengkapan alat keselamatan

pada kapal yang berlayar berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat KP.3424/402/DRJD/2020 Tentang Kapal Sungai dan Danau menyebutkan bahwa untuk kapal dengan ukuran $GT \geq 35$ harus dilengkapi dengan 1 unit Portable Pemadam Kebakaran dry Powder (4,5 kg), Portable Pemadam Kebakaran Foam (4,5 kg) 1 unit atau 4 unit Fire Bucket. Kapal yang beroperasi di lintasan Banjar Raya-Sakakajang berukuran $GT \geq 35$ s/d $GT \leq 100$ maka harus disediakan Portable Pemadam Kebakaran dry Powder (4,5 kg), Portable Pemadam Kebakaran Foam (4,5 kg) 1 unit atau 4 unit Fire Bucket.



Sumber : Google (2021)

Gambar 5.16 Alat Pemadam Kebakaran Rencana

5.3. Perbandingan dan Manfaat Antara Sistem Dengan Kondisi Yang Direncanakan

5.3.1. Kondisi saat ini

Kondisi yang terjadi saat ini akan dijelaskan dengan persentase dari masing-masing kapal yang belum melengkapi peralatan keselamatan di atas kapal dapat dilihat pada tabel 5.9 berikut:

Tabel 5. 9 Persentase Kapal Motor Yang Belum Melengkapi Alat Keselamatan

No	Jenis Alat Keselamatan	Presentase Kepemilikan Alat Keselamatan (%)
1	Baju Penolong (<i>lifejacket</i>)	33 %
2	Pelampung Penolong (<i>lifebuoy</i>)	73 %
3	Tali Buang30 m	0 %
4	<i>Rocket Parachute</i>	0 %
5	Peluit	0 %
6	Alat Pemadam Kebakaran	100 %

Sumber : Hasil Survei Tim PKL Banjarmasin(2021)

Berdasarkan kondisi tersebut diatas, maka dapat dilihat persentase kapal motor rakyat yang belum memiliki peralatan keselamatan dapat dilihat pada tabel 5. 10

Tabel 5. 10 Persentase Peralatan Keselamatan Yang Tidak Dimiliki Kapal

No	Jenis Alat Keselamatan	Presentase Kepemilikan Alat Keselamatan (%)
1	Baju Penolong (<i>lifejacket</i>)	67 %
2	Pelampung Penolong (<i>lifebuoy</i>)	27 %
3	Tali Buang30 m	100 %
4	<i>Rocket Parachute</i>	100 %
5	Peluit	100 %
6	Alat Pemadam Kebakaran	0 %

Sumber : Hasil Survei Tim PKL Banjarmasin(2021)

5.3.2. Kondisi Rencana

Kondisi yang direncanakan adalah semua kapal yang beroperasi di Lintasan Banjar Raya-Sakakajang harus memiliki alat keselamatan yang lengkap untuk mengurangi resiko kecelakaan, sehingga para penumpang

tidak merasa takut dan aman untuk berlayar. Berikut merupakan alat keselamatan yang harus disediakan oleh masing-masing kapal:

Tabel 5. 11 Kondisi Ideal Alat Keselamatan Yang Harus Ada Pada Masing-Masing Kapal

No	Nama Kapal	Alat Keselamatan					Alat Pemadam Kebakaran
		Baju Penolong (<i>lifejacket</i>)	Pelampung Penolong (<i>lifebuoy</i>)	Tali Buang 30 m	<i>Rocket Parachute</i>	Peluit	
1	KMP. BARITO USAHA 1	54	6	1	2	1	1
2	KMP. BARITO USAHA 2	48	6	1	2	1	1
3	KMP. BARITO USAHA 3	48	6	1	2	1	1
4	KMP. HIKMAH BERSAMA	59	6	1	2	1	1
5	KMP. MISBAHUL MUNIR	43	6	1	2	1	1

Sumber : Hasil Survei Tim PKL Banjarmasin(2021)

5.3.3. Manfaat

Manfaat yang di dapat dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk keselamatan kapal, sehingga keselamatan kapal, awak kapal beserta muatannya dapat terjaga.

2. Agar pengguna jasa lebih merasa aman karena tersedia peralatan keselamatan yang lengkap, sehingga mereka tidak berebut untuk mengambil perlengkapan keselamatan dan penempatannya mudah di jangkau oleh penumpang atau awak kapal lainnya. Selain melengkapi perlengkapan keselamatan, Harus tersedia informasi penempatan dan pemakaian peralatan keselamatan untuk penumpang berupa papan pengumuman yang diletakkan didekat loket serta ruang tunggu, hal ini dimaksudkan ketika penumpang akan membeli tiket dan menunggu kapal yang akan berangkat dapat membaca ataupun mengetahui sekilas tentang pentingnya perlengkapan keselamatan dan cara pemakaiannya dengan baik sehingga bila terjadi kecelakaan, penumpang kapal dapat dengan segera mengetahui penempatan dan cara pemakaiannya. Agar lebih baik maka perlu diadakan peragaan pemakaian alat keselamatan yang ada sebelum kapal akan bertolak dari pelabuhan.