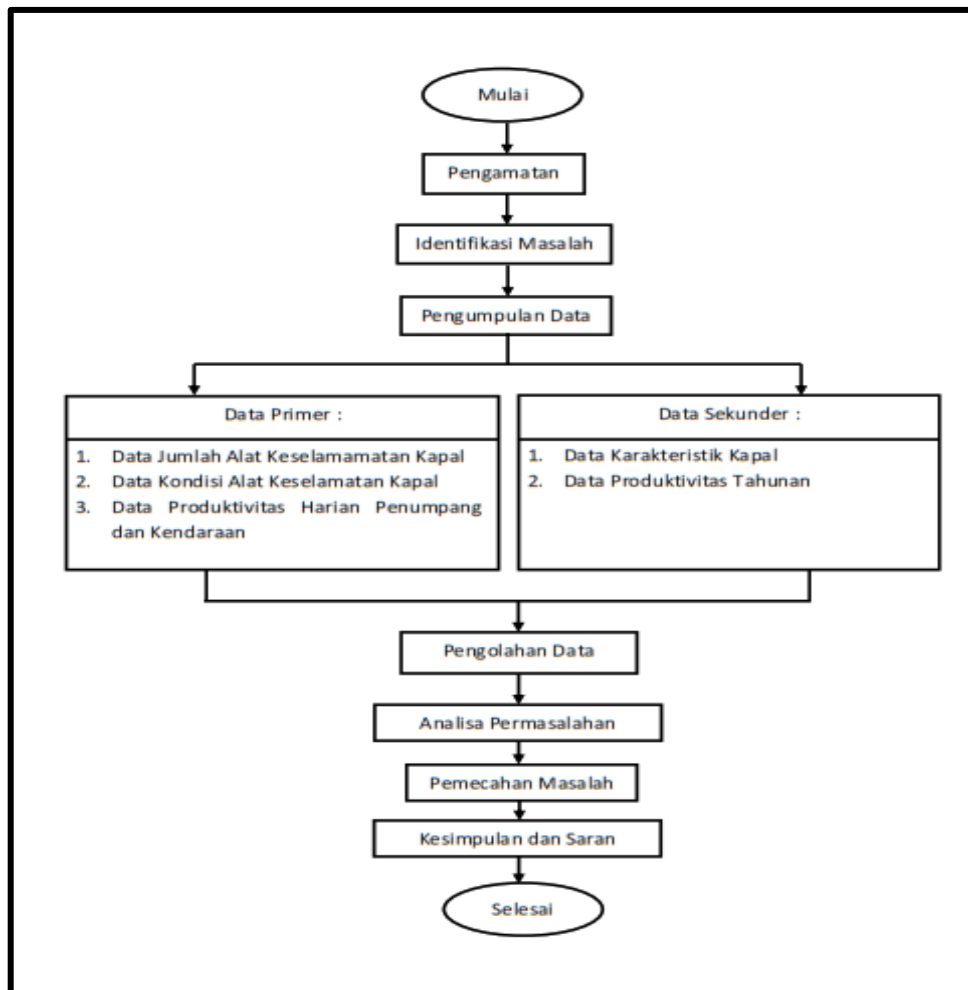


BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Alur Pikir

Agar penulisan ini dapat terarah dan dapat mencapai target yang diinginkan, maka disusun bagan alur pikir penelitian. Bagan alur pemikiran dapat dilihat pada gambar berikut :



Gambar 3.1 Bagan Alir Pikir

3.2 Metode Pengumpulan Data

Untuk mendapatkan data sebagai bahan acuan dan perbandingan dalam penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini digunakan beberapa metode pendataan, pendataan ini disesuaikan dengan kondisi dan lokasi dimana objek penelitian berada. Terdapat dua data yang dikumpulkan antara lain:

3.2.1 Data Primer

Data primer adalah data yang berasal dari sumber asli atau pertama. Data primer diperoleh dengan penelitian dan pengamatan secara langsung dengan menggunakan alat, atau pengambilan data langsung dari subyek pada lokasi penelitian sebagai sumber informasi yang dibutuhkan. Metode yang digunakan dalam pengumpulan data primer yaitu:

a. Metode Observasi

Metode observasi adalah pengumpulan data dengan cara melakukan pencatatan dengan cermat dan sistematis secara langsung di lapangan. Dalam metode ini, *surveyor* melaksanakan pengamatan dan pengambilan gambar terhadap kondisi objek di lokasi penelitian untuk dijadikan sebagai data yang dapat dianalisa dan disesuaikan dengan permasalahan. Adapun data yang diperoleh dalam metode ini adalah data kondisi serta dokumentasi foto alat keselamatan pada kapal yang beroperasi di dermaga ponton pada Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk Provinsi Bali.

b. Metode Perhitungan (*Counting*)

Dalam metode ini *surveyor* mencacah / menghitung jumlah objek dalam kurun waktu tertentu dengan menggunakan alat bantu ataupun dengan bantuan garis turus. Data yang diperoleh dapat berupa data kuantitatif dan umumnya sangat akurat serta dapat dipertanggung jawabkan apabila dilakukan secara baik. Data dimaksud berupa data jumlah alat keselamatan penumpang diatas kapal yang beroperasi di

dermaga ponton pada Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk Provinsi Bali.

Dalam metode perhitungan ini dilakukan survey sebagai berikut :

1) Survey Alat Keselamatan Penumpang

Survey ini dilakukan pada saat pelaksanaan mencari data pada kapal yang bertujuan untuk mengetahui kelengkapan jumlah alat keselamatan dan kondisi alat keselamatan pada kapal yang beroperasi di dermaga ponton pada Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk.

2) Survey Produktivitas Penumpang dan Kendaraan

Survey ini dilakukan selama 15 hari, bertujuan untuk mengetahui jumlah penumpang dan jenis kendaraan yang keluar masuk kapal.

3.2.2 Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh secara tidak langsung dan bukan diusahakan sendiri pengumpulannya oleh penulis, tetapi data sekunder telah terdapat pada setiap instansi terkait. Metode yang digunakan untuk memperoleh data ini yaitu sebagai berikut:

a. Metode Literatur

Metode literatur yaitu upaya pengumpulan data yang bersumber dari buku – buku referensi atau peraturan yang berkaitan dengan penelitian.

b. Metode Institusional

Metode institusional yaitu upaya untuk mengumpulkan data dari berbagai instansi terkait yang berhubungan dengan penelitian. Instansi yang terkait dalam penelitian ini yaitu :

- 1) PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang
- 2) Kantor BPTD Wilayah XII Provinsi Bali dan Provinsi NTB & Kantor Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk
- 3) Badan Pusat Statistik Kabupaten Jembrana

3.3 Analisa

3.3.1 Metode Analisa

Metode analisa yang digunakan dalam melakukan penelitian berupa *Gap Analysis* sebagai perbandingan antara keadaan eksisting dengan keadaan yang diharapkan dan metode analisa yang digunakan sebagai evaluasi yang menitik beratkan pada kesenjangan saat ini dengan keadaan yang ditargetkan.

Analisa yang digunakan dalam melakukan penelitian pada lokasi Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk Provinsi Bali berdasarkan analisa pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV Pasal 80 yang berisi ketentuan alat keselamatan jiwa diatas kapal .

a. Analisa Sekoci Penolong (*Lifeboat*)

Persyaratan umum sekoci penolong mengacu pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV dalam Pasal 80 bahwa kapal dengan GT 300 sampai dengan kurang dari 500 harus memenuhi beberapa ketentuan dalam aspek Sekoci Penolong (*Lifeboat*) sebagai berikut :

Tabel 3.1 Persyaratan Umum Sekoci Penolong (*Lifeboat*)

Batasan Gross Tonnage	Sekoci Penolong
GT 300 sampai dengan kurang dari 500	1) Dilengkapi dengan 1 buah sekoci penyelamat.

Sumber : Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV dalam Pasal 80

b. Analisa Rakit Penolong (*Liferaft*)

Mengacu pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV dalam Pasal 80 bahwa kapal dengan GT 300 sampai dengan kurang dari 500 harus memenuhi beberapa ketentuan dalam aspek Rakit Penolong (*Liferaft*) sebagai berikut :

Tabel 3.3 Persyaratan Umum Rakit Penolong (*Liferaft*)

Batasan Gross Tonnage	Rakit Penolong
GT 300 sampai dengan kurang dari 500	1) Dilengkapi rakit penolong kembung (<i>Inflatable LifeRaft</i>) kategori C yang memenuhi persyaratan dokumen Standar Kapal Non Konvensi Berbenderan Indonesia Bab IV. Seksi 6 klausul 6.3 dan 7.1 dengan kapasitas tidak kurang dari 125% total jumlah pelayar.

Sumber : Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV dalam Pasal 80

b. Analisa Pelampung Penolong (*Lifebuoy*)

Pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV dalam Pasal 80, aturan mengenai pelampung penolong (*Lifebuoy*) diatur berdasarkan LOA (*Long Over All*) kapal. Ketentuan dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV dalam Pasal 80 mengenai Pelampung Penolong (*Lifebuoy*) sebagai berikut:

- 1) Kapal dengan ukuran panjang total 15 (lima belas) meter atau lebih tetapi kurang dari 45 (empat puluh lima) meter :

Tabel 3.5 Persyaratan Umum Pelampung Penolong (*Lifebuoy*)

Batasan Panjang	Pelampung Penolong
15 meter atau lebih tetapi kurang dari 45 meter	1) Harus dilengkapi dengan 6 (enam) unit pelampung penolong dengan 50 % dari jumlah pelampung penolong dilengkapi dengan lampu yang menyala sendiri dan 2 (dua) unit lainnya dilengkapi dengan tali apung.
	2) Pelampung penolong yang memenuhi persyaratan dokumen Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 9 klausul 9.1.

Sumber : Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV dalam Pasal 80

- 2) Kapal dengan ukuran panjang total 45 (empat puluh lima) meter atau lebih tetapi kurang dari 60 (enam puluh) meter :

Tabel 3.6 Persyaratan Umum Pelampung Penolong (*Lifebuoy*)

Batasan Panjang	Pelampung Penolong
45 meter atau lebih tetapi kurang dari 60 meter	1) Harus dilengkapi dengan 8 (delapan) unit pelampung penolong dengan paling sedikit 6 (enam) unit dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri, dan 2 (dua) unit lainnya dilengkapi dengan tali apung. 2) Pelampung penolong yang memenuhi persyaratan dokumen Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 9 klausul 9.1.

Sumber : Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV dalam Pasal 80

c. Analisa Jaket Penolong (*Lifejacket*)

Pada Pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV dalam Pasal 80, baju penolong atau jaket penolong (*Lifejacket*) diatur untuk semua ukuran kapal, harus memenuhi ketentuan sebagai berikut:

Tabel 3.8 Persyaratan Umum Jaket Penolong (*Lifejacket*)

Batasan Ukuran Kapal	Jaket Penolong
Semua Ukuran	1) Baju penolong kategori A yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 10 yang dilengkapi lampu, peluit dan pita pemantul cahaya .
	2) Sejumlah 100 persen total jumlah pelayar untuk dewasa ditambah 5 persen cadangan.

	3) Sejumlah yang mencukupi untuk petugas jaga/pekerja di anjungan, ruang kendali kamar mesin dan ditempat kerja yang jauh dari akomodasi (apabila ada).
	4) Minimum 10 persen dari jumlah penumpang, untuk anak-anak.

Sumber : Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV dalam Pasal 80