

**IMPLEMENTASI ALAT KESELAMATAN PENUMPANG
KAPAL MOTOR GETEK DI DERMAGA CABANG
KABUPATEN LAMPUNG TENGAH PROVINSI LAMPUNG**

KERTAS KERJA WAJIB

Diajukan dalam Rangka Penyelesaian Program Studi Diploma III Manajemen
Transportasi Perairan Daratan



Diajukan oleh:

**RAYMOND PRATASTI
1903018**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III
MANAJEMEN TRANSPORTASI PERAIRAN DARATAN
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI DANAU DAN
PENYEBERANGAN
PALEMBANG
2022**

**IMPLEMENTASI ALAT KESELAMATAN PENUMPANG
KAPAL MOTOR GETEK DI DERMAGA CABANG
KABUPATEN LAMPUNG TENGAH PROVINSI LAMPUNG**



Diajukan Dalam Rangka Penyelesaian
Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

NAMA : RAYMOND PRATASTI

NPT : 19 03 018

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III
MANAJEMEN TRANSPORTASI PERAIRAN DARATAN
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI DANAU DAN
PENYEBERANGAN
PALEMBANG**

2022

PERSETUJUAN SEMINAR

KERTAS KERJA WAJIB

Judul : Implementasi Alat Keselamatan Penumpang Kapal Motor Getek Di Dermaga Cabang Kabupaten Lampung Tengah Provinsi Lampung

Nama Taruna : Raymond Pratasti

NPT : 1903018

Program Studi : DIII Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

Palembang, Agustus 2022

Menyetujui

Pembimbing I

Pembimbing II

Dr. A. Agus Tjahjono, M.M., M.MAR.E
NIP . 19710620 199903 1 001

Santoso, S.E., M.SI
NIP . 19820929 200912 1 004

Mengetahui

Ketua Program Studi

Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Surnata, S.SiT., MM
Pembina (IV/a)
NIP . 196607191989 03 1 0021

**IMPLEMENTASI ALAT KESELAMATAN PENUMPANG
KAPAL MOTOR GETEK DI DERMAGA CABANG
KABUPATEN LAMPUNG TENGAH PROVINSI LAMPUNG**

Disusun dan Diajukan Oleh :

NAMA : RAYMOND PRATASTI
NPT : 1903018

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KKW
Pada tanggal 8 Agustus 2022

Penguji I

Dr. H. Irwan, SH., M.Mar.E
NIP.19670629 199808 1 001

Menyetujui



Penguji II

Oktrianti Diani, S.pd., M.Pd
NIP.19841005 200912 2 004

Penguji III

Bambang Setiawan, ST., MT
NIP.19730921 199703 1 002

Mengetahui
Ketua Program Studi
Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Surnata, S.SiT., MM
NIP. 196607191989 03 1 0021

SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Raymond Pratasti

NPT : 1903018

Program Studi : DIII Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Adalah **pihak ke I** selaku penulis asli karya ilmiah yang berjudul “
Implementasi Alat Keselamatan Penumpang Kapal Motor Getek di
Dermaga Cabang Kabupaten Lampung Tengah Provinsi Lampung “,
dengan ini menyerahkan karya ilmiah kepada :

Nama : Politeknik Transportasi SDP Palembang

Alamat : Jl. Sabar Jaya no.116, Prajin, Banyuasin I
Kab. Banyuasin, Sumatera Selatan

Adalah **pihak ke II** selaku pemegang Hak cipta berupa laporan Tugas
Akhir Taruna/i Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi
Perairan Daratan selama batas waktu yang tidak ditentukan.

Demikianlah surat pengalihan hak ini kami buat, agar dapat
dipergunakan sebagaimana mestinya

Palembang, 8 Agustus 2022

Pemegang Hak Cipta

Pencipta

(Politeknik Transportasi SDP Palembang)

(Raymond Pratasti)

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Raymond Pratasti

NPT : 1903018

Program Studi : DIII Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis dengan judul :

IMPLEMENTASI ALAT KESELAMATAN PENUMPANG KAPAL MOTOR GETEK DI DERMAGA CABANG KABUPATEN LAMPUNG TENGAH PROVINSI LAMPUNG

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam KKW tersebut, kecuali tema yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri. Jika pernyataan diatas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Transportasi Sungai, Danau, Penyeberangan Palembang.

Palembang, 8 Agustus 2022

(Raymond Pratasti)

KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena atas berkat dan rahmat-Nya, saya dapat menyelesaikan Laporan Tugas Akhir ini. Penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Ahli Madya pada program studi Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan Politeknik Transportasi SDP Palembang. Saya menyadari bahwa, tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak dari masa perkuliahan sampai pada penyusunan Kertas kerja Wajib ini, sangatlah sulit bagi saya untuk menyelesaikan tugas ini. Oleh karena itu, saya ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar – besarnya kepada:

1. Orang tua dan keluarga yang selalu ada untuk mendukung.
2. Direktur Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang.
3. Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah VI Bengkulu dan Lampung.
4. Satuan Pelayanan Pelabuhan Bakauheni
5. Seluruh dosen pengajar dan seluruh pengendali taruna di Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang
6. Bapak Dr. A AGUS TIAHJONO, M.MAR.E sebagai dosen pembimbing I yang telah memberi bimbingan dan arahan langsung terhadap penulisan Kertas Kerja Wajib ini.
7. Bapak SANTOSO, S.E., M.SI sebagai dosen pembimbing II yang telah memberikan bimbingan dan arahan terhadap penulisan Kertas Kerja Wajib ini.
8. TIM PKL BPTD Wilayah VI Bengkulu dan Lampung yang selama ini telah membantu dikala susah dan senang
9. Ririn Marcela sebagai seseorang yang selalu memberi doa dan support nya
10. Kakak-kakak senior di BPTD VI Bengkulu dan lampung terima kasih atas bantuannya selama melaksanakan PKL
11. Rekan satu angkatan XXX

12. Semua pihak yang secara langsung dan tidak langsung telah terlibat dalam penulisan Kerta Kerja wajib ini.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa Kertas Kerja Wajib ini masih jauh dari kata sempurna, oleh karena itu diharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun untuk dapat menjadi perbaikan. Semoga Kertas Kerja Wajib ini bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkannya.

Palembang, 8 Agustus 2022
Penulis,

Raymond Pratasti
NPT. 19 03 018

Implementasi Alat Keselamatan Penumpang Kapal Motor Getek Di Dermaga Cabang Kabupaten Lampung Tengah Provinsi Lampung

ABSTRAK

Di Dermaga Cabang Kabupaten Lampung Tengah terdapat 60 kapal getek yang beroperasi. Kapal getek ini terbuat dari bahan kayu memiliki kapasitas penumpang 3-4 orang. Adapun peralatan keselamatan yang harus dipenuhi pada kapal getek, antara lain: jaket penolong, pelampung penolong, pemadam kebakaran. Membangun aspek keselamatan pengguna jasa, jumlah alat keselamatan harus diperhatikan dari segi kelengkapan alat keselamatan sehingga pada saat terjadi keadaan darurat alat-alat keselamatan yang ada di kapal dapat digunakan dengan baik sebagai bentuk terselenggaranya aspek keselamatan penumpang di atas kapal. Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis kelengkapan peralatan keselamatan di atas kapal getek pada dermaga cabang dan mengetahui alasan operator kapal yang tidak melengkapi peralatan keselamatan serta untuk menganalisis penempatan peralatan keselamatan di atas kapal getek pada Dermaga Cabang Kabupaten Lampung Tengah.

Metode Penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah deskriptif kualitatif. Teknik pengumpulan data yang digunakan dengan menggunakan wawancara dan observasi serta kuisioner.

Berdasarkan hasil penelitian ini didapatkan kelengkapan peralatan keselamatan pada kapal getek di dermaga cabang belum sesuai dan operator kapal menganggap peralatan keselamatan yang mahal serta jarak yang ditempuh dirasa dekat serta dapat direncanakan posisi penempatan peralatan keselamatan yang strategis dan mudah dijangkau apabila sewaktu-waktu kapal mengalami kecelakaan.

Kata Kunci : Alat keselamatan, Kapal Getek, Dermaga Cabang

Implementation of Safety Equipment for Getek Motor Boat Passengers at the Pier of Central Lampung Regency Lampung Province

ABSTRACT

At the Central Lampung Regency Cabang Pier, there are 60 getek boats operating. This getek boat is made of wood and has a passenger capacity of 3-4 people. The safety equipment that must be met on the getek ship, among others: lifejacket, lifebouy, fire extinguisher. Building on the safety aspect of service users, the number of safety equipment must be considered in terms of the completeness of safety equipment so that in the event of an emergency the safety equipment on board can be used properly as a form of implementing aspects of passenger safety on board. The purpose of this study was to analyze the completeness of the safety equipment on board the getek ship at the cabang Pier and to find out the reasons for the ship operator who did not equip the safety equipment and to analyze the placement of the safety equipment on the getek ship at the Cabang Pier of Central Lampung Regency.

The research method used in this research is descriptive qualitative. Data collection techniques used by using interviews and observations and questionnaires.

Based on the results of this study, it was found that the completeness of the safety equipment on the getek ship at the cabang pier was not appropriate and the ship operator considered that the safety equipment was expensive and the distance traveled was considered close and a strategic and easy-to-reach position of safety equipment placement could be planned if at any time the ship had an accident.

Keywords : Safety equipment, Getek boat, Cabang pier

DAFTAR ISI

| | Halaman |
|---------------------------------------|---------|
| HALAMAN SAMPUL..... | |
| HALAMAN JUDUL | i |
| PERSETUJUAN SEMINAR..... | ii |
| HALAMAN PENGESAHAN | iii |
| SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA | iv |
| PERNYATAAN KEASLIAN | v |
| KATA PENGANTAR | vi |
| ABSTRAK..... | viii |
| <i>ABSTRACT</i> | ix |
| DAFTAR ISI | x |
| DAFTAR TABEL | xii |
| DAFTAR GAMBAR..... | xiii |
| DAFTAR LAMPIRAN | xiv |
| BAB I..... | 1 |
| PENDAHULUAN | 1 |
| A. Latar Belakang Penelitian | 1 |
| B. Rumusan Masalah | 3 |
| C. Tujuan Penelitian..... | 3 |
| D. Manfaat Penelitian..... | 4 |
| E. Pembatasan Masalah | 4 |
| BAB II | 6 |
| TINJAUAN PUSTAKA | 6 |
| A. Review Penelitian Sebelumnya | 6 |
| B. Landasan Teori | 7 |
| C. Kerangka Penelitian | 18 |
| BAB III..... | 19 |
| METODE PENELITIAN..... | 19 |
| A. Jenis Penelitian | 19 |
| B. Sumber Data | 19 |
| C. Teknik Pengumpulan Data | 20 |
| BAB IV..... | 23 |
| ANALISIS DATA PEMBAHASAN | 23 |

| | |
|--|----|
| A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian | 23 |
| B. Hasil Penelitian | 40 |
| C. Pembahasan..... | 64 |
| BAB V | 75 |
| KESIMPULAN DAN SARAN | 75 |
| A. Kesimpulan | 75 |
| B. Saran..... | 75 |
| DAFTAR PUSTAKA..... | 77 |
| LAMPIRAN | 79 |

DAFTAR TABEL

| | Halaman |
|---|---------|
| Tabel 2. 1 Review Penelitian Sebelumnya..... | 6 |
| Tabel 2. 2 Klasifikasi Perlengkapan Keselamatan..... | 11 |
| Tabel 2. 3 Jenis Klasifikasi Pemadam Kebakaran | 12 |
| Tabel 4. 1 Batas Administrasi Kabupaten Lampung Tengah | 23 |
| Tabel 4. 2 Kependudukan Kabupaten Lampung Tengah..... | 25 |
| Tabel 4. 3 Karakteristik Kapal Motor Getek..... | 30 |
| Tabel 4. 4 Fasilitas Daratan Dermaga Cabang..... | 34 |
| Tabel 4. 5 Fasilitas Perairan Dermaga Cabang | 35 |
| Tabel 4. 6 Produktivitas Penumpang Selama 15 Hari..... | 40 |
| Tabel 4. 7 Baju Penolong yang harus disediakan | 41 |
| Tabel 4. 8 Pelampung Penolong yang harus disediakan | 43 |
| Tabel 4. 9 Alat Pemadam yang harus disediakan | 46 |
| Tabel 4. 10 Alasan Operator Kapal..... | 48 |
| Tabel 4. 11 Perbandingan kondisi eksisting dengan yang direncanakan | 66 |

DAFTAR GAMBAR

| | Halaman |
|--|---------|
| Gambar 2. 1 Baju Penolong | 15 |
| Gambar 2. 2 Pelampung Penolong..... | 16 |
| Gambar 2. 3 Fire Bucket | 17 |
| Gambar 2. 4 Kerangka Penelitian | 18 |
| Gambar 4. 1 Gambaran umum Kabupaten Lampung Tengah | 23 |
| Gambar 4. 2 Kapal yang beroperasi di dermaga cabang..... | 30 |
| Gambar 4. 3 Layout dermaga cabang | 34 |
| Gambar 4. 4 Struktur organisasi Dinas Perhubungan Lampung Tengah..... | 36 |
| Gambar 4. 5 Trayek dermaga cabang – dermaga antasena..... | 39 |
| Gambar 4. 6 Kondisi Eksisting | 51 |
| Gambar 4. 7 Kondisi Eksisting Tidak Adanya Rompi Penolong..... | 52 |
| Gambar 4. 8 Persentase Alasan Operator Kapal | 59 |
| Gambar 4. 9 Kapal Yang Tidak Menerapkan Peraturan Peralatan Keselamatan . | 60 |
| Gambar 4. 10 Penempatan rompi penolong (<i>life jacket</i>)..... | 62 |
| Gambar 4. 11 Rencana penempatan pelampung penolong (<i>life buoy</i>)..... | 63 |
| Gambar 4. 12 Rencana penempatan alat pemadam kebakaran | 64 |

DAFTAR LAMPIRAN

| | Halaman |
|--|---------|
| Lampiran 1 Kapal motor yang beroperasi di dermaga cabang | 79 |
| Lampiran 2 Tarif dermaga cabang | 79 |
| Lampiran 3 Alasan operator kapal | 80 |

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Angkutan Sungai dan Danau adalah kegiatan angkutan dengan menggunakan kapal yang dilakukan di sungai, danau, waduk, rawa, banjir kanal, dan terusan untuk mengangkut penumpang dan/atau barang yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan sungai dan danau. Angkutan Sungai merupakan angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan dan/atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya.

Keselamatan pelayaran merupakan hal yang sangat penting dan menduduki posisi sentral dalam segala aspek di dunia pelayaran. Aspek yang melekat pada keselamatan pelayaran meliputi karakteristik sikap, nilai dan aktivitas mengenai pentingnya terpenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran. Tingkat kecelakaan angkutan sungai dan danau di Indonesia saat ini masih cukup tinggi. Hal ini disebabkan karena kurangnya tingkat kelaikan angkutan yang digunakan dan faktor manusia yang seringkali mengabaikan standar keselamatan yang ada. Selain itu sosialisasi dalam kesadaran berkeselamatan dalam transportasi sangat minim sehingga berakibat kelalaian terhadap pengguna angkutan sungai dan danau (Susilo & Esha, 2014 : 1)

yang terjadi pada transportasi sungai, danau dan penyeberangan lebih disebabkan oleh faktor manusia. Untuk itu, pemahaman pengguna moda transportasi angkutan penyeberangan terkait sistem keselamatan di atas kapal sangat penting. Jumlah korban saat kecelakaan bisa dikurangi jika ada keinginan kuat dari semua pihak untuk meminimalkan resiko terjadinya kecelakaan. Pada kegiatan ini, pemahaman pengguna angkutan penyeberangan terkait beberapa fasilitas keselamatan di atas kapal akan dievaluasi untuk selanjutnya dilakukan sosialisasi pengenalan fasilitas tersebut. Seperti yang terjadi di Dermaga Tulung Selapan Ilir, Kec. Tulung Selapan dengan tujuan Bangka, terjadi kecelakaan antara kapal *speedboat* dengan kapal getek yang menewaskan 2 penumpang kapal getek dan 1 kritis dimana pada saat kapal *speedboat* melintas sesuai jalurnya di tikungan sungai tiba-tiba datang kapal getek yang arah di depan *speedboat* yang mengakibatkan tabrakan yang tak terhindarkan. Keselamatan ditunjukkan tidak hanya kepada pengguna jasa, tetapi juga awak kapal dan kapal. Peralatan keselamatan yang harus dipenuhi pada kapal motor getek. Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.3424/AP.402/DRJD/2020 Tentang Kapal Sungai dan Danau, antara lain : baju penolong (*life jacket*), pelampung penolong (*lifebouy*), dan pemadam kebakaran (*fire bucket*).

Untuk mengurangi angka kecelakaan perlunya sosialisasi peraturan keselamatan dan implementasi Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.3424/AP.402/DRJD/2020 Tentang Kapal Sungai dan Danau terhadap alat keselamatan pada kapal motor getek yang ada. Berdasarkan latar

belakang tersebut maka penulis mengambil judul Kertas Kerja Wajib yaitu tentang “Implementasi Alat Keselamatan Penumpang Kapal Motor Getek di Dermaga Cabang Kabupaten Lampung Tengah Provinsi Lampung”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan hal-hal yang telah diuraikan diatas, maka didapatkan perumusan masalah yaitu :

1. Bagaimana kondisi peralatan keselamatan penumpang di kapal getek yang beroperasi ?
2. Apa sajakah penyebab operator kapal tidak melengkapi alat keselamatan di atas kapal motor getek ?
3. Bagaimana upaya implementasi peraturan alat keselamatan di atas kapal motor getek yang beroperasi ?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk menganalisis kondisi peralatan keselamatan penumpang yang beroperasi
2. Untuk menganalisis faktor penyebab operator kapal tidak melengkapi alat keselamatan di atas kapal motor getek
3. Untuk menganalisis upaya implementasi peraturan alat keselamatan diatas kapal motor getek yang beroperasi

D. Manfaat Penelitian

Manfaat dari penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini, sebagai berikut:

1. Bagi Taruna, Pembuatan KKW bermanfaat untuk mengaplikasikan ilmu pengetahuan yang telah diperoleh selama mengikuti pendidikan dan untuk memenuhi tugas akhir sebagai persyaratan untuk menyelesaikan pendidikan program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan.
2. Bagi Lembaga Pendidikan, memberikan informasi berupa pengetahuan dan wawasan kepada seluruh civitas akademika di Politeknik Transportasi Danau dan Penyeberangan Palembang mengenai dan sebagai bahan referensi dalam suatu tugas atau laporan.
3. Bagi Instansi Pemerintah, BPTD Wilayah VI Bengkulu dan Lampung, Dinas Perhubungan Lampung Tengah dapat dijadikan sebagai saran dalam rangka meningkatkan keselamatan bagi operator kapal, penumpang dan barang.
4. Bagi Masyarakat, Memberikan informasi dan wawasan masyarakat tentang kajian ilmiah alat keselamatan di Dermaga Cabang berdasarkan teori yang telah diuji kebenarannya serta dapat memperoleh kenyamanan dan ketertiban di Dermaga Cabang Kabupaten Lampung Tengah.

E. Pembatasan Masalah

Agar pokok permasalahan yang akan dibahas tidak menyimpang dan meluas dari fokus penelitian, maka di dalam penelitian ini diperlukan adanya pembatasan masalah. Adapun batasan masalah penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini adalah sebagai berikut :

1. Lokasi yang diteliti adalah Dermaga Cabang Kabupaten Lampung Tengah Provinsi Lampung
2. Hal yang diteliti adalah alat keselamatan pada kapal motor getek yang beroperasi di dermaga cabang yang terdiri dari jaket penolong (*life jacket*), pelampung penolong (*life buoy*), pemadam kebakaran (*fire bucket*), serta penempatan alat keselamatan pada kapal motor getek
3. Dasar hukum yang digunakan adalah sebagai berikut:
 - a. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.3424/AP.402/DRJD/2020 Tentang Kapal Sungai dan Danau
 - b. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 65 Tahun 2009 Tentang Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Review Penelitian Sebelumnya

Dalam melakukan penelitian ini, penulis mengambil penelitian yang relevan agar hasil yang di dapat lebih akurat. Untuk itu digunakan penelitian yang sama yang membahas tentang Alat Keselamatan. Penelitian tersebut pernah dilakukan oleh Regina Clara Monica dari angkatan XXIX dengan judul : “Tinjauan Perlengkapan Peralatan Keselamatan Pada *Speedboat* yang Beroperasi di Tulung Selapan”.

Tabel 2. 1 Review Penelitian Sebelumnya

| No | Nama | Judul KKW | Perbedaan |
|----|------------------------|---|--|
| 1 | Regina Clara Monica | Tinjauan Perlengkapan Peralatan Keselamatan Pada <i>Speedboat</i> yang Beroperasi di Tulung Selapan | 1.Waktu pelaksanaan survei |
| 2 | Raymond Pratasti | Implementasi Alat Keselamatan Penumpang Kapal Motor Getek di Dermaga Cabang Kabupaten Lampung Tengah Provinsi Lampung | 2.Judul yang digunakan 3.Lokasi survei 4.Jenis Kapal yang diteliti |

B. Landasan Teori

1. Dasar Hukum

Dasar Hukum yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

- a. Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
 - 1) Pasal 116 ayat 1 keselamatan dan keamanan pelayaran meliputi keselamatan dan keamanan angkutan diperairan, pelabuhan, serta perlindungan lingkungan maritim.
 - 2) Pasal 124 ayat 2 keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susun serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.
 - 3) Pasal 245 kecelakaan kapal merupakan kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia berupa: a) Kapal tenggelam, b) Kapal terbakar, c) Kapal tubrukan; dan d) Kapal kandas.
- b. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan
 - 1) Pasal 57 kegiatan angkutan sungai dan danau untuk kepentingan sendiri dapat dilakukan oleh orang perseorangan warga negara indonesia atau badan usaha untuk menunjang usaha pokoknya.

- 2) Pasal 58 atau 1 pelaksanaan kegiatan angkutan sungai dan danau untuk kepentingan sendiri sebagaimana dimaksud dalam pasal 57 wajib melaporkan pengoperasian kapalnya kepada bupati/walikota sesuai dengan lokasi usaha pokoknya.
- c. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 61 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau
- 1) Pasal 4
 - a) Kegiatan Angkutan Sungai dan Danau sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 dilakukan oleh orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal yang diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia.
 - b) Kegiatan Angkutan Sungai dan Danau sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan kegiatan keberangkatan dan kedatangan kapal yang dilakukan di pelabuhan sungai atau danau.
 - c) Kegiatan Angkutan Sungai dan Danau sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilarang dilakukan di laut, kecuali mendapat izin dari Syahbandar dengan tetap memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal.

2) Pasal 5

Kegiatan Angkutan Sungai dan Danau di dalam negeri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf a diselenggarakan dengan menggunakan: a) Trayek Tetap dan Teratur, dan b) Trayek Tidak Tetap dan Tidak Teratur

d. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 65 Tahun 2009 Tentang Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia

1) Pasal 1

- a) Standar kapal non konvensi (*non convention vessel standard*) berbendera Indonesia sebagaimana di maksud pada ayat (1) terdiri dari : (1) Konstruksi/bangunan kapal dan stabilitas kapal, (2) Perlengkapan, (3) Peralatan, (4) Permesinan dan perlistrikan, (5) Garis muat, (6) Pengukuran kapal, (7) Pengawakan, (8) Manajemen operasional (manajemen keselamatan dan keamanan kapal) dan perlindungan lingkungan maritim.

Adapun pada lampiran *Chapter 4 Life Saving Appliances* klasifikasi alat keselamatan yaitu:

- 1) Persyaratan rompi penolong untuk kategori D, yaitu baju penolong kembung yang hanya mengandalkan pengembangan tiup untuk daya apung atau baju penolong yang dibuat khusus untuk penumpang dan awak kapal di kapal sungai.
- 2) Persyaratan pelampung penolong harus : a) Memiliki daya apung tidak kurang dari 100 N di air tawar, b) Dibuat dari bahan yang

sesuai dan tahan terhadap minyak dan turunannya serta terhadap suhu hingga 50⁰ c, c) Diberi warna mencolok sehingga tampak nyata di air, d) Memiliki massa tidak kurang dari 2,5 kg dan diameter lingkaran dalamnya 0,45 meter ± 10 persen, e) Dilengkapi dengan tali pegangan, f) Dilengkapi dengan pengaturan apungan bebas, kecuali untuk pelampung penolong yang dilengkapi dengan isyarat asap yang menyala sendiri, g) Diberi penanda material pemantul cahaya, h) Diberi penanda dengan huruf besar latin tegak dengan tulisan nama kapal dan pelabuhan pendaftaran kapal yang membawanya.

e. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 67 Tahun 2021 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, Bagian Kedelapan Direktorat Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Pasal 188 menyatakan Direktorat Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan mempunyai tugas melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta evaluasi dan pelaporan di bidang transportasi sungai, danau dan penyeberangan.

f. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.3424/AP.402/DRJD/2020 Tentang Kapal Sungai dan Danau

1) Perlengkapan keselamatan sebagaimana dimaksud dalam klausul diatas harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:

a) Dibuat dari bahan dengan mutu yang memenuhi syarat;

- b) Mempunyai konstruksi dan daya apung yang baik, sesuai dengan kapasitas dan beban yang ditentukan;
 - c) Diberi warna yang mencolok sehingga mudah dilihat;
 - d) Telah lulus uji coba dari pabrikasi;
 - e) Dengan jelas dan tetap mencantumkan nama kapal; dan
 - f) Ditempatkan pada empat yang mudah dilihat dan dijangkau.
- 2) Seluruh perlengkapan keselamatan harus dirawat dan dijaga supaya berada dalam keadaan baik dan siap digunakan. Sebelum kapal meninggalkan pelabuhan dan selama dalam pelayaran
- 3) Perlengkapan keselamatan memiliki klasifikasi sebagai berikut:

Tabel 2. 2 Klasifikasi Perlengkapan Keselamatan

| Jenis Perlengkapan Keselamatan | Ukuran Kapal | Ketentuan |
|--------------------------------|---------------|---|
| Pelampung penolong | GT < 7 | Alat pelampung sederhana |
| | 7 s/d 35 GT | Total 1 unit dilengkapi dengan tali apung |
| | GT 35 s/d 100 | Total 6 unit, 2 unit dilengkapi dengan tali apung |
| | GT > 100 | Total 6 unit, 3 dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri dan 2 unit dilengkapi dengan tali apung. |

Tabel 2.2 Lanjutan

| Jenis Perlengkapan Keselamatan | Ukuran Kapal | Ketentuan |
|--------------------------------|--------------|--|
| Baju penolong | Semua ukuran | Sejumlah kapasitas pelayar ditambah 10% dari jumlah penumpang untuk anak-anak. |
| Tali Buangan 30 m | GT > 7 | 1 unit |
| <i>Rocket Parachute</i> | GT ≥ 35 | 2 unit |
| | GT < 35 | 1 unit |

Sumber : Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat No : PK.3424/AP.402/DRJD/2020 Tentang Kapal Sungai dan Danau, 2021

4) Peralatan dan perlengkapan pemadam kebakaran

Peralatan dan perlengkapan pemadam kebakaran untuk kapal penumpang memiliki klasifikasi sebagai berikut :

Tabel 2. 3 Jenis Klasifikasi Pemadam Kebakaran

| Jenis PKM | Ukuran Kapal | Ketentuan |
|---|--------------|-----------|
| Portable Pemadam Kebakaran <i>Dry Powder</i> (4,5 Kg) | GT ≥ 35 | 1 unit |
| Pemadam Kebakaran <i>Portable Foam</i> (4,5 Kg) | GT ≥ 35 | 1 unit |
| <i>Fire Bucket</i> | < 7 GT | 1 unit |
| | 7 s/d 35 GT | 2 unit |
| | GT ≥ 35 | 4 unit |

Sumber : Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat No:PK.3424/AP.402/DRJD/2020 Tentang Kapal Sungai dan Danau, 2021

2. Dasar Teori

a. Kapal

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

b. Dermaga

Dermaga adalah suatu bangunan pelabuhan yang digunakan untuk merapat dan menambatkan kapal yang melakukan bongkar muat barang dan menaik turunkan penumpang. Dermaga harus direncanakan sedemikian rupa sehingga kapal dapat merapat dan bertambat serta melakukan kegiatan di pelabuhan dengan aman, cepat dan lancar (Triatmodjo, 2010 : 2)

c. Kecelakaan Kapal

Berdasarkan Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008, Pasal 245 Kecelakaan Kapal merupakan kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia berupa kapal tenggelam, kapal tabrakan, kapal tubrukan, dan kandas.

d. Angkutan Sungai dan Danau

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP 3424/AP.402/DRJD/2020 Tentang Kapal Sungai dan

Danau, Pengertian Angkutan Sungai dan Danau adalah kegiatan angkutan dengan menggunakan kapal yang dilakukan di sungai, danau, waduk, rawa, anjir, kanal dan terusan untuk mengangkut penumpang, barang dan/atau hewan yang diselenggarakan oleh pengusaha angkutan sungai dan danau.

e. Keselamatan Pelayaran

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pasal 1 Nomor 32, keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.

f. Keselamatan Kapal

Menurut Undang – Undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Bab 1 ketentuan umum Pasal 1 Ayat 34, keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.

g. Jaket Penolong (*life jacket*)

(Santara, 2014 : 65), mengatakan bahwa baju penolong yang melindungi pengguna yang bekerja diatas air atau di permukaan air agar terhindar dari bahaya tenggelam dan atau mengatur daya apung

pengguna agar dapat berada pada posisi tenggelam atau melayang di dalam air.

h. Pelampung Penolong (*lifebuoy*)

(Santara, 2014 : 65), Mengatakan bahwa pelampung yang menyelamatkan nyawa dirancang untuk dilempar kepada seseorang di dalam air.

i. *Chapter 4 Life Saving Appliances* klasifikasi alat keselamatan yaitu:

- 1) Persyaratan baju penolong untuk kategori D, yaitu baju penolong kembang yang hanya mengandalkan pengembangan tiup untuk daya apung atau baju penolong yang dibuat khusus untuk penumpang dan awak kapal di kapal sungai.



Gambar 2. 1 Baju Penolong
Sumber : *google* ,2022

2) Persyaratan pelampung penolong harus :

- a) Memiliki daya apung tidak kurang dari 100 N di air tawar;
- b) Dibuat dari bahan yang sesuai dan tahan terhadap minyak dan turunannya serta terhadap suhu hingga 50⁰ c;
- c) Diberi warna mencolok sehingga mudah dilihat;

- d) Memiliki massa tidak kurang dari 2,5 kg dan diameter lingkaran dalamnya 0,45 meter \pm 10 persen;
- e) Dilengkapi dengan tali pegangan
- f) Dilengkapi dengan pengaturan apungan bebas, kecuali untuk pelampung penolong yang dilengkapi dengan isyarat asap yang menyala sendiri;
- g) Diberi penanda material pemantul cahaya; dan
- h) Diberi penanda dengan huruf besar latin tegak dengan tulisan nama kapal dan pelabuhan pendaftaran kapal yang membawanya.



Gambar 2. 2 Pelampung Penolong
Sumber: *google*,2022

- j. Menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.3424/AP.402/DRJD/2020 Tentang Kapal Sungai dan Danau setiap kapal dengan kurang GT < 7 harus melengkapi kapalnya dengan 1 buah alat pemadam kebakaran yaitu *fire bucket*. Berikut gambar alat pemadam kebakaran



Gambar 2. 3 Fire Bucket
Sumber : *google*, 2022

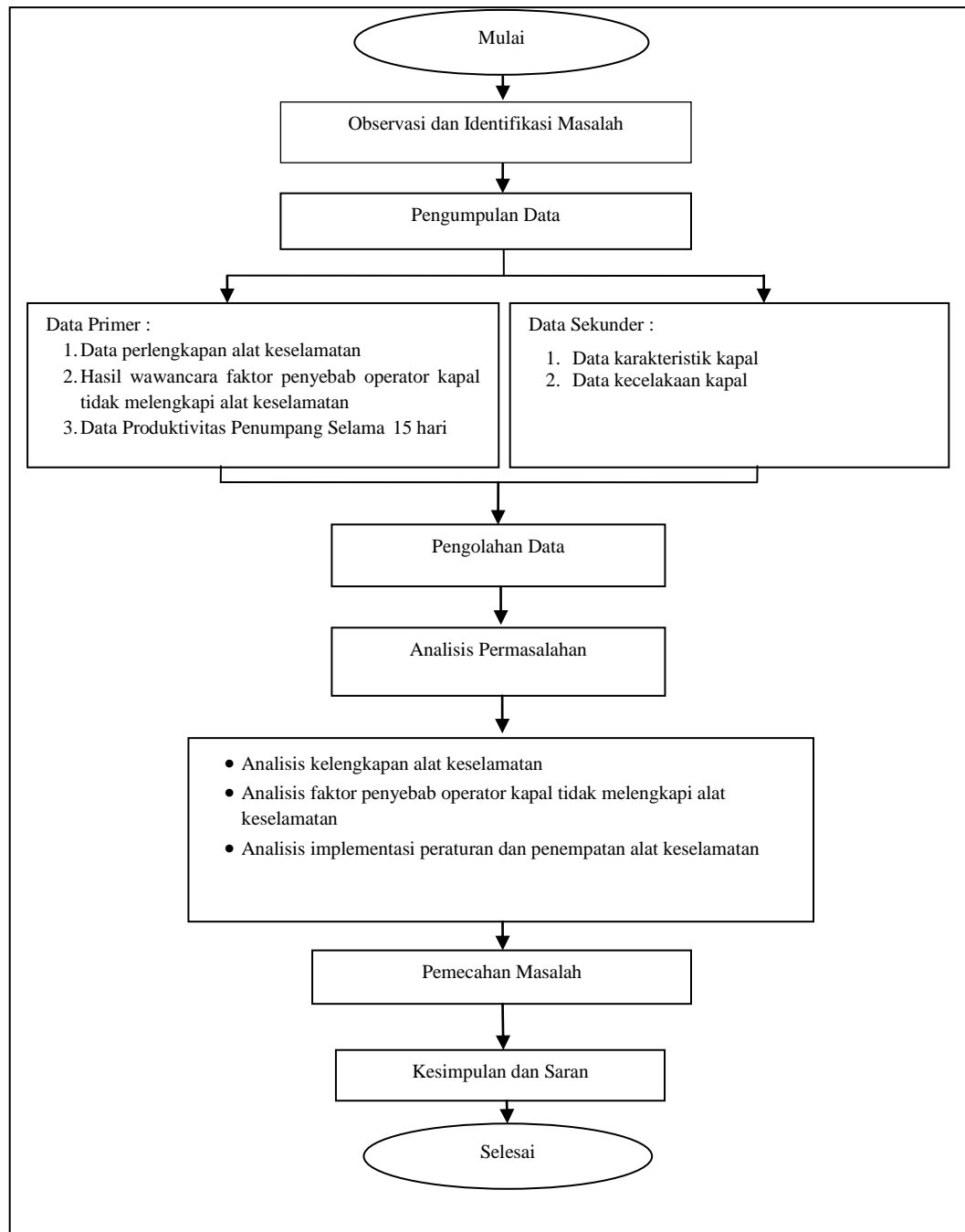
k. Menurut Sukmanofith *et al.* (2019) peralatan keselamatan kapal

- 1) Jumlah alat-alat keselamatan di kapal sesuai dengan jumlah penumpang
- 2) Alat-alat keselamatan dengan mudah dapat dikenali
- 3) Penumpang dapat mudah menggunakan alat-alat keselamatan sesuai fungsinya

Adapun mengantisipasi ancaman kecelakaan dengan mematuhi prosedur kelengkapan kapal dan alat keselamatan dan bersinergi dengan dinas terkait agar alur pelayaran sungai menjadi teratur dan aman.(Hidayat & Arditya,2019)

C. Kerangka Penelitian

Kerangka penelitian berupa dasar atau rencana yang akan menjadi panduan utama dalam melakukan penelitian dengan berbagai macam metode penelitian, maupun data-data apa saja yang harus diambil yang kemudian akan diolah.



Gambar 2. 4 Kerangka Penelitian

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Pada penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini peneliti menggunakan jenis penelitian kualitatif, pada penelitian ini peneliti menggunakan metode fenomenologi untuk mengumpulkan data-data dengan melakukan wawancara, observasi dan pengisian angket dari operator kapal untuk mengetahui yang esensial dari para operator kapal dalam pengalaman sehari-hari.

B. Sumber Data

1. Data Primer

Menurut Siyoto & Sodik (2015: 67-68) menegaskan, data primer yaitu data yang diperoleh atau dikumpulkan oleh peneliti secara langsung dari sumber datanya. Data primer disebut juga sebagai data asli atau data baru yang memiliki sifat *up to date*. Untuk mendapatkan data primer, peneliti harus mengumpulkan secara langsung. Teknik yang dapat dilakukan peneliti untuk mengumpulkan data primer antara lain observasi, wawancara, dan angket.

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh atau dikumpulkan peneliti dari berbagai sumber yang telah ada (peneliti sebagai tangan kedua). Data sekunder dapat diperoleh dari berbagai sumber seperti biro pusat statistik (BPS), buku, laporan, jurnal, dan lain-lain. (Siyoto& Sodik, 2015: 68).

C. Teknik Pengumpulan Data

1. Metode Observasi

Observasi berarti mengumpulkan data langsung dari lapangan (Semiawan, 2010 : 112). Sedangkan menurut Zainal Arifin dalam buku (Kristanto, 2018 :62) observasi adalah suatu proses yang didahului dengan pengamatan kemudian pencatatan yang bersifat sistematis, logis, objektif, dan rasional terhadap berbagai macam fenomena dalam situasi yang sebenarnya, maupun situasi buatan. Adapun salah satu teknik yang dapat digunakan untuk mengetahui atau menyelidiki tingkah laku nonverbal yakni dengan menggunakan teknik observasi. Metode observasi atau pengamatan adalah kegiatan keseharian manusia dengan menggunakan panca indera mata dan dibantu dengan panca indera lainnya. Kunci keberhasilan observasi sebagai teknik pengumpulan data sangat banyak ditentukan pengamat sendiri, sebab pengamat melihat, mendengar, mencium, atau mendengarkan suatu objek penelitian dan kemudian ia menyimpulkan dari apa yang ia amati itu. Pengamat adalah kunci keberhasilan dan ketepatan hasil penelitian (yusuf, 2014 : 384).

2. Metode Wawancara

Wawancara (*interview*) adalah suatu kejadian atau suatu proses interaksi antara pewawancara (*interviewer*) dan sumber informasi atau orang yang diwawancarai (*interviewee*) melalui komunikasi langsung (yusuf, 2014 : 372). Metode wawancara/*interview* juga merupakan proses memperoleh keterangan untuk tujuan penelitian dengan cara tanya jawab sambil bertatap muka antara pewawancara dengan responden/ orang yang

diwawancarai, dengan atau tanpa menggunakan pedoman (*guide*) wawancara. Dalam wawancara tersebut biasa dilakukan secara individu maupun dalam bentuk kelompok, sehingga di dapat data informatik yang orientik. Wawancara bertujuan mencatat opini, perasaan, emosi, dan hal lain berkaitan dengan individu yang ada dalam organisasi. Dengan melakukan interview, peneliti dapat memperoleh data yang lebih banyak dari operator kapal yang ada di dermaga cabang.

3. Metode Dokumentasi

Dokumentasi berasal dari kata dokumen, yang berarti barang tertulis, metode dokumentasi berarti tata cara pengumpulan data dengan mencatat data-data yang sudah ada. Metode dokumentasi adalah metode pengumpulan data yang digunakan untuk menelusuri data historis. Dokumen tentang orang atau sekelompok orang, peristiwa, atau kejadian dalam situasi sosial yang sangat berguna dalam penelitian kualitatif (yusuf, 2014 : 391). Teknik atau studi dokumentasi adalah cara pengumpulan data melalui peninggalan arsiparsip dan termasuk juga buku-buku tentang pendapat, teori, dalil-dalil atau hukum-hukum dan lain-lain berhubungan dengan masalah penelitian.

4. Metode Angket (*questioner*)

Angket memiliki fungsi serupa dengan wawancara, hanya berbeda dalam implementasinya. Jika wawancara disampaikan oleh peneliti kepada responden secara lisan, maka implementasi angket adalah responden mengisi kuesioner yang disusun oleh penulis. Hasil data angket ini tidak

berupa angket, namun berupa deskripsi. Tidak ada teknik pengumpulan data yang lebih efisien dibandingkan *questioner*.

D. TEKNIK ANALISIS DATA

1. Perhitungan Persentase

Pada perhitungan untuk alasan operator kapal yang tidak melengkapi peralatan keselamatan yaitu menggunakan rumus persentase (Hikmah, 2016).

2. Sampel penelitian

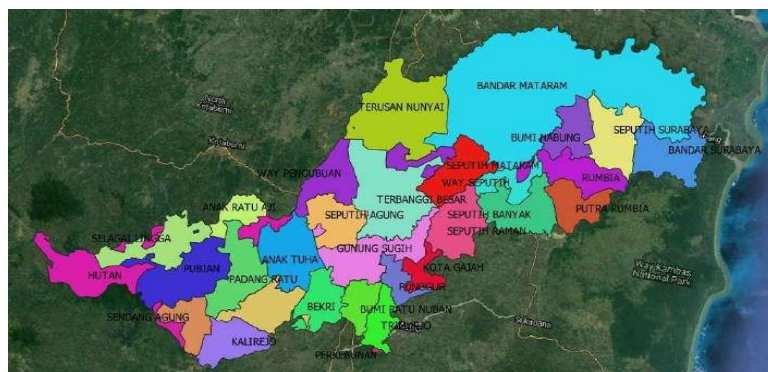
Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut (Sugiyono, 2011: 91). Menurut (Rumidi, 2006 : 50) sampel adalah bagian dari populasi yang memiliki sifat-sifat yang sama dari obyek yang merupakan sumber data. Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan teknik random sampling dimana setiap anggota populasi mempunyai kesempatan yang sama untuk dipilih sebagai sampel. Penentuan jumlah sampel dari sebuah populasi digunakan rumus slovin. Rumus slovin adalah sebuah rumus untuk menghitung jumlah sampel minimal apabila perilaku dari sebuah populasi tidak diketahui secara pasti.

BAB IV

ANALISIS DATA PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Secara astronomis Kabupaten Lampung terletak diantara 104° 35' sampai 105° 50' Bujur Timur dan 4° 30' sampai 4° 15' Lintang Selatan. Luas Wilayah Kabupaten Lampung Tengah tercatat 4545,50 km². Wilayah Kabupaten Lampung Tengah merupakan daerah agraris yang sebagian penduduk memiliki mata pencaharian di sektor pertanian.



Gambar 4. 1 Gambaran umum Kabupaten Lampung Tengah
Sumber : Kab.Lampung Tengah Dalam Angka, 2022

1. Batas Administrasi

Berdasarkan letak geografis, Kabupaten Lampung Tengah memiliki batas administrasi sebagai berikut :

Tabel 4. 1 Batas Administrasi Kabupaten Lampung Tengah

| Arah Mata Angin | Perbatasan |
|-----------------|---|
| Utara | Kabupaten Tulang Bawang, Tulang Bawang Barat, dan Kabupaten Lampung Utara |
| Selatan | Kabupaten Pesawaran, Kabupaten Lampung Timur, Kabupaten Lampung Selatan |

Tabel 4.1 Lanjutan

| Arah Mata Angin | Perbatasan |
|------------------------|-------------------------|
| Timur | Kabupaten Tangamus |
| Barat | Kabupaten Lampung Barat |

Sumber : Badan Pusat Statistik Kab. Lampung Tengah, 2022

2. Kependudukan

Berdasarkan hasil sensus penduduk tahun 2022, jumlah penduduk Kabupaten Lampung Tengah sebanyak 1.477.395 jiwa dimana jumlah penduduk laki-laki sebanyak 755.635 jiwa dan jumlah penduduk perempuan sebanyak 721.760 jiwa. Dibandingkan dengan proyeksi jumlah penduduk tahun 2021 sebanyak 1.391.683 jiwa, penduduk Kabupaten Lampung Tengah mengalami pertumbuhan sebesar 6,1 persen. Kepadatan penduduk di Kabupaten Lampung Tengah tahun 2022 mencapai 325,02 jiwa/km².

Kepadatan penduduk di dua puluh delapan kecamatan cukup beragam dengan kepadatan penduduk tertinggi terletak di Kecamatan Trimurjo dengan kepadatan sebesar 923,43 jiwa/km² dan terendah di Kecamatan Bandar Mataram sebesar 84,12 jiwa/km².

Tabel 4. 2 Kependudukan Kabupaten Lampung Tengah

| Kecamatan | | Penduduk (ribu) | Laju Pertumbuhan Penduduk per Tahun 2010-2021 |
|------------------|----------------|-----------------|---|
| | (1) | (2) | (3) |
| Padang Ratu | | 63 461 | 2, 65 |
| Selagai Lingga | | 40 431 | 2, 34 |
| Pubian | | 54 494 | 2, 7 |
| Anak Tuha | | 48 599 | 2, 92 |
| Anak Ratu Aji | | 20 164 | 2, 47 |
| Kali Rejo | | 77 798 | 1, 93 |
| Sendang Agung | | 46 543 | 2, 33 |
| Bangun Rejo | | 71 077 | 2, 29 |
| Gunung Sugih | | 78 957 | 2, 18 |
| Bekri | | 31 743 | 2, 13 |
| Bumi Ratu Nuban | | 35 955 | 2, 13 |
| Trimurjo | | 59 266 | 1, 75 |
| Punggur | | 42 568 | 1, 52 |
| Kota Gajah | | 37 504 | 1, 54 |
| Seputih Raman | | 54 672 | 1, 59 |
| Terbanggi Besar | | 131 019 | 1, 79 |
| Seputih Agung | | 58 162 | 2, 14 |
| Way Pengubuan | | 48 671 | 2, 52 |
| Terusan Nunyai | | 59 549 | 2, 69 |
| Seputih Mataram | | 56 621 | 1, 95 |
| Bandar Mataram | | 85 627 | 1, 53 |
| Seputih Banyak | | 54 088 | 2, 38 |
| Way Seputih | | 20 991 | 1, 97 |
| Rumbia | | 41 796 | 2, 00 |
| Bumi Nabung | | 38 565 | 2, 06 |
| Putra Rumbia | | 22 830 | 2, 55 |
| Seputih Surabaya | | 54 237 | 1, 84 |
| Bandar Surabaya | | 42 007 | 2, 34 |
| | Lampung Tengah | 1,477,395 | 2,11 |

Sumber : Badan Pusat Statistik Kab. Lampung Tengah, 2022

3. Perekonomian, Industri, Perdagangan

Perusahaan atau usaha industri adalah suatu unit (kesatuan) usaha yang melakukan kegiatan ekonomi, bertujuan menghasilkan barang atau jasa, terletak pada suatu bangunan atau lokasi tertentu, dan mempunyai catatan administrasi tersendiri mengenai produksi dan struktur biaya serta ada seorang atau lebih yang bertanggung jawab atas usaha tersebut. Industri manufaktur dikelompokkan ke dalam 4 golongan berdasarkan banyaknya pekerja, yaitu : industri besar (100 orang pekerja atau lebih), industri sedang/menengah (20 – 99 orang pekerja), industri kecil (5 – 19 orang pekerja), dan industri mikro (1 – 4 orang pekerja). Pelanggan adalah individu atau kelompok, baik rumah tangga, perusahaan atau institusi non profit yang membeli air bersih dari perusahaan air bersih. Air disalurkan adalah volume air bersih dari perusahaan air bersih.

Pada tahun 2022, banyaknya penggunaan listrik menurut keluarga di Kabupaten Lampung Tengah pengguna listrik PLN sebesar 383.198 rumah tangga. Penggunaan Listrik non PLN sebesar 1261 rumah tangga, untuk bukan pengguna listrik yaitu sebesar 35 rumah tangga.

Data dari Kantor Perusahaan Umum Daerah Air Minum Kabupaten Lampung Tengah diperoleh jumlah pelanggan dan pemakaian air yang disalurkan. Pada 2022, sebesar 122 pelanggan dengan air yang disalurkan sebesar 8673 m³.

4. Transportasi

Tataran transportasi lokal adalah tataran transportasi yang terorganisasi secara sistematis terdiri dari transportasi jalan, transportasi

jalan rel, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut dan transportasi udara yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana yang saling berinteraksi membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien, terpadu dan harmonis, yang berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang antar simpul atau kota wilayah, dan dari simpul atau kota wilayah ke simpul atau kota nasional atau sebaliknya. Alat transportasi yang digunakan di Kabupaten Lampung Tengah antara lain :

a. Transportasi Darat

Jalan merupakan prasarana pengangkutan darat yang penting untuk memperlancar kegiatan perekonomian. Dengan adanya jalan yang berkualitas akan meningkatkan usaha pembangunan khususnya dalam upaya memudahkan mobilitas penduduk dan memperlancar lalu lintas barang dari satu daerah ke daerah lain. Total panjang jalan di Kabupaten Lampung Tengah tahun 2021-2022 adalah 1343,33 km. Dilihat dari kondisi jalan tahun 2022, 26 persen pada kondisi baik; 36 persen pada kondisi sedang, dan 38 persen kondisinya rusak dan rusak berat. Terminal yang ada di Kabupaten Lampung Tengah adalah terminal yang berfungsi Melayani Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), Angkutan Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP), Angkutan Kota (AK), dan Angkutan Pedesaan (ADES)

b. Transportasi Sungai

Angkutan sungai merupakan sarana transportasi penghubung dari satu tempat ke tempat lainnya yang tidak bisa dilalui dengan

menggunakan transportasi darat. Kabupaten Lampung Tengah memiliki angkutan sungai berupa kapal getek. Kapal Getek di Kabupaten Lampung Tengah digerakkan dengan tenaga mesin. Kapal Getek tersebut tersebar di beberapa sungai. Beberapa sungai besar yaitu sungai Way Seputih yang mengalir mulai dari Kecamatan Way Seputih Surabaya, Seputih Mataram, Seputih Banyak, Seputih Raman dan Rumbia. Sungai Way Waya mengalir melintasi Kecamatan Bangun rejo dan Kali Rejo Way Kebaja Mengalir melintasi Kecamatan Sendang Agung, Sungai Kali Pasir mengalir melintasi Kecamatan Kali Rejo, Bangun Rejo. Sungai Way besi Melintasi Kecamatan Sendang Agung Sungai Kalimaeas melintasi Kecamatan Bangun Rejo Sungai Way Tipo melintasi Kecamatan Kali Rejo, Bangun Rejo Bekri. Sungai Way Pengubuan mengalir melintasi Kecamatan Padang Ratu dan Anak Tuha.

Sungai Way Tetayan mengalir melintasi Kecamatan Pubian. Sungai Pubian mengalir melintasi Kecamatan Pubian. Sungai Kali Pasir mengalir melintasi Kecamatan Arak Tuha. Sungai Kali Punggur mengalir melintasi Kecamatan Punggur, Gunung Sugih, dan Trimurjo. Sungai Way Sekampung mengalir melintasi Kecamatan Trimurjo. Sungai Way Raman mengalir melintasi Kecamatan Trimurjo dan Punggur.

Sungai Way Bening mengalir melintasi Kecamatan Punggur. Sungai Way Keliwang mengalir melintasi Kecamatan Punggur. Sungai Way Buring mengalir melintasi Kecamatan Punggur, Kota Gajah, Seputih Raman. Sungai Way Pegadungan mengalir melintasi

Kecamatan Seputih Surabaya dan Bandar Surabaya. Kapal getek dioperasikan di berbagai daerah di Kabupaten Lampung Tengah guna untuk menjangkau tempat yang tidak dapat dilalui menggunakan transportasi darat, selain itu memangkas jarak dan waktu perjalanan masyarakat yang akan keluar ataupun masuk ke antar desa di wilayah Kabupaten Lampung Tengah.

5. Sarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Sarana adalah segala sesuatu yang dapat dipakai sebagai alat dalam mencapai maksud dan tujuan, terutama dalam kegiatan pelayanan terhadap pengguna jasa. Kondisi sarana sangatlah penting untuk diperhatikan khususnya sarana yang beroperasi pada lintasan Cabang - Antasena. Sarana angkutan sungai yang beroperasi pada lintasan Cabang - Antasena hanya ada kapal getek yang menghubungkan 2 Kabupaten yaitu Kabupaten Lampung Tengah dengan Kabupaten Tulang Bawang.

Karakteristik Kapal Getek di Pelabuhan Cabang Kabupaten Lampung Tengah

Gambar 4. 2 Kapal yang beroperasi di dermaga cabang



Sumber : Hasil Dokumentasi TIM PKL BPTD VI, 2022

Berikut adalah karakteristik kapal motor Getek yang beroperasi di Dermaga Cabang :

Tabel 4. 3 Karakteristik Kapal Motor Getek

| NO | NAMA KAPAL | NAMA PEMILIK | JENIS KAPAL | GT |
|----|------------|----------------|--------------|-----|
| 1 | Suka Damai | Herman Sawiran | Motor Sungai | 1.6 |
| 2 | Suka Damai | Ridwan Hasby | Motor Sungai | 1.8 |
| 3 | Suka Damai | Hernelis | Motor Sungai | 1.6 |
| 4 | Suka Damai | Rohim | Motor Sungai | 1.6 |
| 5 | Suka Damai | Abidin | Motor Sungai | 1.2 |
| 6 | Suka Damai | Bais | Motor Sungai | 1.4 |
| 7 | Suka Damai | M. Yusuf | Motor Sungai | 2.4 |
| 8 | Suka Damai | Basra | Motor Sungai | 1.4 |
| 9 | Suka Damai | Harmoko | Motor Sungai | 1.4 |

Tabel 4.3 Lanjutan

| NO | NAMA KAPAL | NAMA PEMILIK | JENIS KAPAL | GT |
|----|-------------|---------------|--------------|-----|
| 10 | Suka Damai | Indra | Motor Sungai | 1.4 |
| 11 | Suka Damai | Khobil | Motor Sungai | 1.4 |
| 12 | Suka Damai | Nurdin T | Motor Sungai | 1.4 |
| 13 | Suka Damai | Rusdi | Motor Sungai | 1.4 |
| 14 | Suka Damai | Jam'an | Motor Sungai | 1.6 |
| 15 | Suka Damai | Khairul Kalam | Motor Sungai | 1.6 |
| 16 | Suka Damai | Sudirman | Motor Sungai | 1.4 |
| 17 | Rizki Ilahi | Fauzi | Motor Sungai | 1.9 |
| 18 | Suka Damai | Sudi | Motor Sungai | 2.2 |
| 19 | Suka Damai | Suyadi | Motor Sungai | 1.4 |
| 20 | Suka Damai | S. Fauzi | Motor Sungai | 2.1 |
| 21 | Suka Damai | Kiman | Motor Sungai | 2.0 |
| 22 | Suka Damai | Pateng | Motor Sungai | 1.7 |
| 23 | Suka Damai | M. Nurdin AS | Motor Sungai | 2.0 |
| 24 | Suka Damai | Usman | Motor Sungai | 1.7 |
| 25 | Suka Damai | Roib | Motor Sungai | 2.1 |
| 26 | Suka Damai | Jatim | Motor Sungai | 1.4 |
| 27 | Suka Damai | Efendi | Motor Sungai | 1.7 |
| 28 | Suka Damai | Guman | Motor Sungai | 1.7 |
| 29 | Suka Damai | Sarmis | Motor Sungai | 1.7 |
| 30 | Suka Damai | Supriyadi | Motor Sungai | 1.7 |

Tabel 4.3 Lanjutan

| NO | NAMA KAPAL | NAMA PEMILIK | JENIS KAPAL | GT |
|----|------------|-----------------|--------------|-----|
| 31 | Suka Damai | Hidayat | Motor Sungai | 1.7 |
| 32 | Sadewa 1 | Bareto | Motor Sungai | 2.0 |
| 33 | Sadewa 2 | Robet | Motor Sungai | 2.0 |
| 34 | Sadewa 3 | Syahril | Motor Sungai | 2.0 |
| 35 | Sadewa 4 | Upang | Motor Sungai | 1.7 |
| 36 | Sadewa 5 | Tarsiman | Motor Sungai | 2.0 |
| 37 | Sadewa 6 | Agus Taming | Motor Sungai | 2.0 |
| 38 | Sadewa 7 | Abdulah | Motor Sungai | 2.0 |
| 39 | Sadewa 8 | Yudi Pratama | Motor Sungai | 1.7 |
| 40 | Sadewa 9 | Prayit | Motor Sungai | 2.0 |
| 41 | Sadewa 10 | Tase | Motor Sungai | 2.0 |
| 42 | Sadewa 11 | Selamet | Motor Sungai | 2.0 |
| 43 | Sadewa 12 | Kalo | Motor Sungai | 2.0 |
| 44 | Sadewa 13 | Suripto | Motor Sungai | 2.0 |
| 45 | Sadewa 14 | Ferizal | Motor Sungai | 2.0 |
| 46 | Sadewa 15 | Sadinona | Motor Sungai | 2.0 |
| 47 | Sadewa 16 | Pendi | Motor Sungai | 2.0 |
| 48 | Sadewa 17 | Resal Jon | Motor Sungai | 2.0 |
| 49 | Sadewa 18 | Darmo 1 | Motor Sungai | 2.0 |
| 50 | Sadewa 19 | Yusuf Sahril | Motor Sungai | 1.2 |
| 51 | Sadewa 20 | Sulaiman Danani | Motor Sungai | 1.2 |

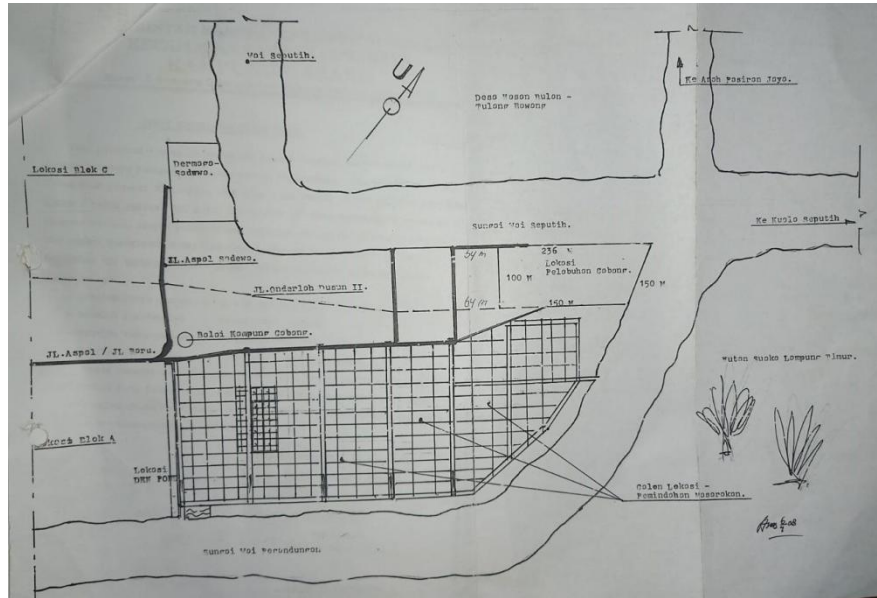
Tabel 4.3 Lanjutan

| NO | NAMA KAPAL | NAMA PEMILIK | JENIS KAPAL | GT |
|----|------------|----------------------|--------------|-----|
| 52 | Sadewa 21 | Herawati | Motor Sungai | 2.0 |
| 53 | Sadewa 22 | Fauzi Agus Taming | Motor Sungai | 1.7 |
| 54 | Sadewa 23 | Ajita | Motor Sungai | 2.0 |
| 55 | Sadewa 24 | Kimam | Motor Sungai | 2.0 |
| 56 | Sadewa 25 | Deli | Motor Sungai | 2.0 |
| 57 | Sadewa 26 | Sunduk Fendi | Motor Sungai | 2.0 |
| 58 | Biasa Saja | Andi Sofyan | Motor Sungai | 0.5 |
| 59 | Rama Indah | Yusri | Motor Sungai | 0.5 |
| 60 | Speedboat | Amanatang | Motor Sungai | 0.5 |

Sumber : Dishub Kabupaten Lampung Tengah, 2022

6. Prasarana Transportasi Sungai Danau Dan Penyeberangan

Prasarana merupakan faktor penunjang dalam kegiatan terhadap pelayanan pada pelaksanaan kegiatan angkutan penyeberangan, khususnya pada wilayah kerja pelabuhan cabang yang berada di Kecamatan Bandar Surabaya. Fasilitas di pelabuhan dibagi dua yaitu fasilitas daratan dan fasilitas perairan. Berikut fasilitas dan layout di Dermaga Cabang Kabupaten Lampung Tengah





Gambar 4. 3 Layout dermaga cabang

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Lampung Tengah, 2022

a Fasilitas Daratan

Tabel 4. 4 Fasilitas Daratan Dermaga Cabang

| No | Jenis | Luas (M ²) | Keterangan | Gambar |
|----|------------|------------------------|--------------|---|
| 1 | Lap.Parkir | 30 | Kondisi Baik |  |
| 2 | Kantor | 10 | Kondisi Baik |  |

Tabel 4.4 Lanjutan

| No | Jenis | Luas (M ²) | Keterangan | Gambar |
|----|---------|------------------------|---------------------|--|
| 3 | Mushola | 10 | Kondisi Baik |  |
| 4 | Kantin | 6 | Kondisi Kurang Baik |  |
| 5 | Toilet | 2,25 | Kurang Baik |  |

Sumber : Hasil Dokumentasi, 2022

b Fasilitas Perairan

Tabel 4. 5 Fasilitas Perairan Dermaga Cabang

| No | Jenis | Jumlah | Luas (M ²) | Keterangan | Gambar |
|----|---------|--------|------------------------|-------------|---|
| 1 | Dermaga | 1 | 12,25 | Kurang Baik |  |

Tabel 4.5 Lanjutan

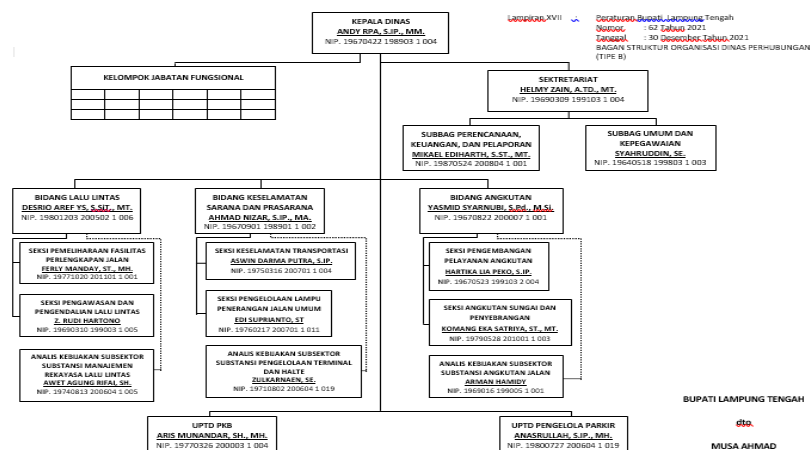
| No | Jenis | Jumlah | Luas (M ²) | Keterangan | Gambar |
|----|--------|--------|------------------------|---|---|
| 2 | Bolder | 10 | | 6 dalam kondisi baik 4 dalam kondisi kurang baik |  |

Sumber : Hasil Dokumentasi, 2022

c. Instansi Pembina Transportasi

1) Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kabupaten Lampung Tengah

Tengah



Gambar 4. 4 Struktur organisasi Dinas Perhubungan Lampung Tengah

Sumber : Dinas Perhubungan Lampung Tengah, 2022

2) Tugas dan Wewenang

Dinas Perhubungan Kabupaten Lampung Tengah dibentuk berdasarkan Peraturan Daerah Nomor : 09 Tahun 2016 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Perangkat Daerah Kabupaten Lampung Tengah dengan tugas pokok menyelenggarakan sebagian kewenangan rumah tangga kabupaten (desentralisasi) dalam bidang

Perhubungan yang menjadi kewenangannya dan tugas dekonsentrasi atau tugas pembantuan yang diberikan oleh Pemerintah dan Pemerintah Provinsi kepada Pemerintah Kabupaten Lampung Tengah.

Dalam melaksanakan tugasnya, Dinas Perhubungan Kabupaten Lampung Tengah mempunyai fungsi :

- a) Perumusan Kebijakan Teknis di Bidang Perhubungan;
- b) Pelaksanaan kebijakan bidang Perhubungan;
- c) Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan bidang Perhubungan;
- d) Pembinaan pelaksanaan tugas di bidang Perhubungan;
- e) Pelaksanaan administrasi dinas Perhubungan; dan
- f) Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Bupati sesuai dengan tugas dan fungsinya.

Dalam melaksanakan tugas dan fungsinya Dinas Perhubungan Kabupaten Lampung Tengah didukung dengan struktur organisasi yang terdiri dari 1 (satu) Sekretariat dan 3 (tiga) Bidang yaitu Bidang Lalu Lintas, Bidang Keselamatan Sarana dan Prasarana, dan Bidang Angkutan. Sedangkan dalam melaksanakan tugas – tugas operasional dan pelayanan masyarakat, Sedangkan dalam melaksanakan tugas-tugas operasional dan pelayanan masyarakat.

Dinas Perhubungan membentuk Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD). Sampai saat ini unit pelaksana teknis yang telah terbentuk adalah UPTD Pengujian Kendaraan sebagai Unit Pelaksana Teknis Pengujian Kendaraan Bermotor Dinas Perhubungan Kabupaten

Lampung Tengah, dan UPTD Parkir Unit Pelaksana Teknis Parkir Pada Dinas Perhubungan Kabupaten Lampung Tengah.

Dalam pelaksanaan tugas dan fungsi tata organisasi pada Dinas Perhubungan Kabupaten Lampung Tengah, setiap Bidang memiliki Tugas dan Fungsi yang harus dilaksanakan guna mendukung tercapainya Program dan Kegiatan yang ingin dicapai, adapun Tugas Pokok dan Fungsi untuk setiap Bidang Pada Dinas Perhubungan Kabupaten Lampung Tengah sesuai dengan Peraturan Bupati.

Unsur-unsur Organisasi Dinas Perhubungan terdiri dari: a) Unsur Pimpinan adalah Kepala Dinas, b) Unsur Pembantu Pimpinan adalah Sekretaris, c) Unsur Pelaksana adalah Kepala Bidang, Sub bagian, Seksi, UPTD dan Kelompok Jabatan Fungsional.

3) Jaringan Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan

Berdasarkan KM No.73 tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau, jaringan trayek di Pelabuhan Cabang tergolong kedalam trayek tidak tetap dan tidak teratur, karena memiliki ciri-ciri sebagai berikut: a) Pelayanan angkutan dari dan ke tempat tujuan, b) Tidak berjadwal, c) Tarif tidak tetap, d) Penyewaan atau charter dapat dilakukan dengan atau maupun tanpa awak kapal.

Pengangkutan penumpang serta bongkar muat barang dan kendaraan dengan trayek tidak tetap dan tidak teratur dilaksanakan sistem penyewaan satu kapal dengan trayeknya yang tidak dibatasi dan khusus untuk angkutan penumpang tergolong kedalam angkutan penyeberangan.

Berikut peta jaringan trayek dari Dermaga Cabang menuju Dermaga Antasena adalah sebagai berikut:



Gambar 4. 5 Trayek dermaga cabang – dermaga antasena
Sumber : *google*, 2022

B. Hasil Penelitian

1. Penyajian Data

a. Produktivitas Penumpang Selama 15 Hari

Tabel 4. 6 Produktivitas Penumpang Selama 15 Hari

| NO | TANGGAL | KUNJUNGAN KAPAL | PENUMPANG | | BARANG (TON) | | KENDARAAN | |
|----|-----------|-----------------|-----------------|-----------------|--------------|------|-----------------|-----------------|
| | | | (ORANG) | | BONGKAR | MUAT | RODA 2 | |
| | | | Cabang-Antasena | Antasena-Cabang | | | Cabang-Antasena | Antasena-Cabang |
| 1 | 2 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 1 | 14-Mei-22 | 15 | 48 | 53 | | | 42 | 36 |
| 2 | 15-Mei-22 | 17 | 85 | 52 | | | 56 | 37 |
| 3 | 16-Mei-22 | 16 | 99 | 64 | | | 64 | 38 |
| 4 | 17-Mei-22 | 16 | 58 | 60 | | | 43 | 41 |
| 5 | 18-Mei-22 | 17 | 98 | 64 | | | 74 | 45 |
| 6 | 19-Mei-22 | 16 | 101 | 65 | | | 67 | 41 |
| 7 | 20-Mei-22 | 17 | 103 | 69 | | | 77 | 46 |
| 8 | 21-Mei-22 | 17 | 90 | 52 | | | 62 | 37 |
| 9 | 22-Mei-22 | 16 | 63 | 64 | | | 46 | 44 |
| 10 | 23-Mei-22 | 16 | 98 | 65 | | | 67 | 38 |
| 11 | 24-Mei-22 | 16 | 105 | 68 | | | 71 | 41 |
| 12 | 25-Mei-22 | 17 | 94 | 53 | | | 67 | 42 |
| 13 | 26-Mei-22 | 17 | 106 | 72 | | | 81 | 51 |

Tabel 4.6 Lanjutan

| NO | TANGGAL | KUNJUNGAN KAPAL | PENUMPANG | | BARANG | | KENDARAAN | |
|---------------|-----------|-----------------|-----------------|-----------------|----------|----------|-----------------|-----------------|
| | | | (ORANG) | | (TON) | | RODA 2 | |
| | | | Cabang-Antasena | Antasena-Cabang | BONGKAR | MUAT | Cabang-Antasena | Antasena-Cabang |
| 1 | 2 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 14 | 27-Mei-22 | 16 | 61 | 64 | | | 50 | 44 |
| 15 | 28-Mei-22 | 16 | 102 | 64 | | | 70 | 40 |
| JUMLAH | | 245 | 1311 | 929 | 0 | 0 | 937 | 621 |

Sumber : Data Hasil Olahan Tim PKL BPTD VI, 2022

b. Baju Penolong yang harus disediakan oleh Kapal Motor Getek

Tabel 4. 7 Baju Penolong yang harus disediakan

| NO | NAMA KAPAL | Kapasitas Penumpang | Jumlah Awak Kapal | 10% Jumlah Penumpang Untuk Anak-Anak | Jumlah <i>life jacket</i> (yang ada) | Jumlah <i>life jacket</i> (yang harus disediakan) | Jumlah <i>life jacket</i> (yang kurang) |
|----|------------|---------------------|-------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|---|---|
| 1 | Suka Damai | 4 | 1 | 1 | 0 | 4+1+1=6 | 6 |
| 2 | Suka Damai | 4 | 1 | 1 | 0 | 4+1+1=6 | 6 |
| 3 | Suka Damai | 4 | 1 | 1 | 0 | 4+1+1=6 | 6 |
| 4 | Suka Damai | 4 | 1 | 1 | 0 | 4+1+1=6 | 6 |
| 5 | Suka Damai | 4 | 1 | 1 | 0 | 4+1+1=6 | 6 |
| 6 | Suka Damai | 4 | 1 | 1 | 0 | 4+1+1=6 | 6 |
| 7 | Suka Damai | 4 | 1 | 1 | 0 | 4+1+1=6 | 6 |
| 8 | Suka Damai | 4 | 1 | 1 | 0 | 4+1+1=6 | 6 |
| 9 | Suka Damai | 4 | 1 | 1 | 0 | 4+1+1=6 | 6 |

Tabel 4.7 Lanjutan

| NO | NAMA KAPAL | Kapasitas Penumpang | Jumlah Awak Kapal | 10% Jumlah Penumpang Untuk Anak-Anak | Jumlah <i>life jacket</i> (yang ada) | Jumlah <i>life jacket</i> (yang harus disediakan) | Jumlah <i>life jacket</i> (yang kurang) |
|----|-------------|---------------------|-------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|---|---|
| 10 | Suka Damai | 4 | 1 | 1 | 0 | 4+1+1=6 | 6 |
| 11 | Suka Damai | 4 | 1 | 1 | 0 | 4+1+1=6 | 6 |
| 12 | Suka Damai | 4 | 1 | 1 | 0 | 4+1+1=6 | 6 |
| 13 | Rizki Ilahi | 4 | 1 | 1 | 0 | 4+1+1=6 | 6 |
| 14 | Suka Damai | 4 | 1 | 1 | 0 | 4+1+1=6 | 6 |
| 15 | Suka Damai | 4 | 1 | 1 | 0 | 4+1+1=6 | 6 |
| 16 | Suka Damai | 4 | 1 | 1 | 0 | 4+1+1=6 | 6 |
| 17 | Suka Damai | 4 | 1 | 1 | 0 | 4+1+1=6 | 6 |
| 18 | Suka Damai | 4 | 1 | 1 | 0 | 4+1+1=6 | 6 |
| 19 | Suka Damai | 4 | 1 | 1 | 0 | 4+1+1=6 | 6 |
| 20 | Suka Damai | 4 | 1 | 1 | 0 | 4+1+1=6 | 6 |
| 21 | Sadewa 2 | 4 | 1 | 1 | 0 | 4+1+1=6 | 6 |
| 22 | Sadewa 5 | 4 | 1 | 1 | 0 | 4+1+1=6 | 6 |
| 23 | Sadewa 6 | 4 | 1 | 1 | 0 | 4+1+1=6 | 6 |
| 24 | Sadewa 7 | 4 | 1 | 1 | 0 | 4+1+1=6 | 6 |
| 25 | Sadewa 9 | 4 | 1 | 1 | 0 | 4+1+1=6 | 6 |
| 26 | Sadewa 13 | 4 | 1 | 1 | 0 | 4+1+1=7 | 7 |
| 27 | Sadewa 11 | 4 | 1 | 1 | 0 | 4+1+1=6 | 6 |
| 28 | Sadewa 14 | 4 | 1 | 1 | 0 | 4+1+1=6 | 6 |
| 29 | Sadewa 16 | 4 | 1 | 1 | 0 | 4+1+1=6 | 6 |
| 30 | Sadewa 17 | 4 | 1 | 1 | 0 | 4+1+1=6 | 6 |
| 31 | Sadewa 18 | 4 | 1 | 1 | 0 | 4+1+1=6 | 6 |

Tabel 4.7 Lanjutan

| NO | NAMA KAPAL | Kapasitas Penumpang | Jumlah Awak Kapal | 10% Jumlah Penumpang Untuk Anak-Anak | Jumlah <i>life jacket</i> (yang ada) | Jumlah <i>life jacket</i> (yang harus disediakan) | Jumlah <i>life jacket</i> (yang kurang) |
|--------|------------|---------------------|-------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|---|---|
| 32 | Sadewa 19 | 4 | 1 | 1 | 0 | 4+1+1=6 | 6 |
| 33 | Sadewa 20 | 4 | 1 | 1 | 0 | 4+1+1=6 | 6 |
| 34 | Sadewa 26 | 4 | 1 | 1 | 0 | 4+1+1=6 | 6 |
| 35 | Sadewa 22 | 4 | 1 | 1 | 0 | 4+1+1=6 | 6 |
| 36 | Sadewa 24 | 4 | 1 | 1 | 0 | 4+1+1=6 | 6 |
| 37 | Biasa Saja | 4 | 1 | 1 | 0 | 4+1+1=6 | 6 |
| 38 | Rama Indah | 4 | 1 | 1 | 0 | 4+1+1=6 | 6 |
| Jumlah | | 152 | 38 | 38 | 0 | 228 | 228 |

Sumber : Data Hasil Olahan Tim PKL BPTD VI, 2022

Dari tabel diatas maka dapat diketahui jumlah baju penolong (*life jacket*) yang dibutuhkan oleh kapal motor getek untuk memenuhi peralatan keselamatan yang harus ada pada kapalnya.

c. Pelampung Penolong Yang Harus Disediakan Dalam Kapal Motor Getek

Tabel 4. 8 Pelampung Penolong yang harus disediakan

| No | Nama Kapal | Nama Pemilik | Panjang Kapal (m) | Persyaratan (GT<7) | Jumlah <i>life buoy</i> (yang ada) | Jumlah <i>life buoy</i> (yang seharusnya) | Jumlah <i>life buoy</i> (yang kurang) |
|----|------------|----------------|-------------------|--------------------|------------------------------------|---|---------------------------------------|
| 1 | Suka Damai | Herman Sawiran | 10 | 1.6 | 0 | 1 | 1 |
| 2 | Suka Damai | Ridwan Hasby | 11 | 1.8 | 0 | 1 | 1 |
| 3 | Suka Damai | Rohim | 10 | 1.6 | 0 | 1 | 1 |

Tabel 4.8 Lanjutan

| No | Nama Kapal | Nama Pemilik | Panjang Kapal (m) | Persyaratan (GT<7) | Jumlah life buoy (yang ada) | Jumlah life buoy (yang seharusnya) | Jumlah life buoy (yang kurang) |
|----|-------------|---------------|-------------------|--------------------|-----------------------------|------------------------------------|--------------------------------|
| 4 | Suka Damai | Abidin | 10 | 1.2 | 0 | 1 | 1 |
| 5 | Suka Damai | Bais | 9 | 1.4 | 0 | 1 | 1 |
| 6 | Suka Damai | M. Yusuf | 9 | 2.4 | 0 | 1 | 1 |
| 7 | Suka Damai | Basra | 9 | 1.4 | 0 | 1 | 1 |
| 8 | Suka Damai | Khobil | 9 | 1.4 | 0 | 1 | 1 |
| 9 | Suka Damai | Nurdin T | 9 | 1.4 | 0 | 1 | 1 |
| 10 | Suka Damai | Rusdi | 9 | 1.4 | 0 | 1 | 1 |
| 11 | Suka Damai | Jam'an | 10 | 1.6 | 0 | 1 | 1 |
| 12 | Suka Damai | Khairul Kalam | 10 | 1.6 | 0 | 1 | 1 |
| 13 | Rizki Ilahi | Fauzi | 9 | 1.9 | 0 | 1 | 1 |
| 14 | Suka Damai | Suyadi | 9 | 1.4 | 0 | 1 | 1 |
| 15 | Suka Damai | Usman | 9.5 | 1.7 | 0 | 1 | 1 |
| 16 | Suka Damai | M. Nurdin AS | 9.5 | 2.0 | 0 | 1 | 1 |
| 17 | Suka Damai | Roib | 10 | 2.1 | 0 | 1 | 1 |
| 18 | Suka Damai | Efendi | 9.5 | 1.7 | 0 | 1 | 1 |
| 19 | Suka Damai | Guman | 9.5 | 1.7 | 0 | 1 | 1 |
| 20 | Suka Damai | Supriyadi | 9.5 | 1.7 | 0 | 1 | 1 |
| 21 | Sadewa 2 | Robet | 9.5 | 2.0 | 0 | 1 | 1 |
| 22 | Sadewa 5 | Tarsiman | 9.5 | 2.0 | 0 | 1 | 1 |
| 23 | Sadewa 6 | Agus Taming | 9.5 | 2.0 | 0 | 1 | 1 |
| 24 | Sadewa 7 | Abdulah | 9.5 | 2.0 | 0 | 1 | 1 |
| 25 | Sadewa 13 | Suripto | 9.5 | 2.0 | 0 | 1 | 1 |

Tabel 4.8 Lanjutan

| No | Nama Kapal | Nama Pemilik | Panjang Kapal (m) | Persyaratan (GT<7) | Jumlah life buoy (yang ada) | Jumlah life buoy (yang seharusnya) | Jumlah life buoy (yang kurang) |
|---------------|------------|-------------------|-------------------|--------------------|-----------------------------|------------------------------------|--------------------------------|
| 26 | Sadewa 9 | Prayit | 9.5 | 2.0 | 0 | 1 | 1 |
| 27 | Sadewa 11 | Selamet | 9.5 | 2.0 | 0 | 1 | 1 |
| 28 | Sadewa 14 | Ferizal | 9.5 | 2.0 | 0 | 1 | 1 |
| 29 | Sadewa 16 | Pendi | 9.5 | 2.0 | 0 | 1 | 1 |
| 30 | Sadewa 17 | Resal Jon | 9.5 | 2.0 | 0 | 1 | 1 |
| 31 | Sadewa 18 | Darmo 1 | 9.5 | 2.0 | 0 | 1 | 1 |
| 32 | Sadewa 19 | Yusuf Sahril | 9 | 1.2 | 0 | 1 | 1 |
| 33 | Sadewa 20 | Sulaiman Danani | 9 | 1.2 | 0 | 1 | 1 |
| 34 | Sadewa 26 | Sunduk Fendi | 9.5 | 2.0 | 0 | 1 | 1 |
| 35 | Sadewa 22 | Fauzi Agus Taming | 9.5 | 1.7 | 0 | 1 | 1 |
| 36 | Sadewa 24 | Kiman | 9.5 | 2.0 | 0 | 1 | 1 |
| 37 | Biasa Saja | Andi Sofyan | 6 | 0.5 | 0 | 1 | 1 |
| 38 | Rama Indah | Yusri | 6 | 0.5 | 0 | 1 | 1 |
| Jumlah | | | | | 0 | 38 | 38 |

Sumber : Data Hasil Olahan Tim PKL BPTD VI, 2022

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa masih banyak kapal motor getek di Dermaga Cabang yang belum melengkapi kapalnya dengan pelampung penolong (*lifebuoy*) dan dari tabel diatas dapat diketahui bahwa tidak ada kapal yang memiliki pelampung penolong.

d. Alat Pemadam Kebakaran Yang Harus Disediakan Dalam Kapal Motor Getek

Tabel 4. 9 Alat Pemadam yang harus disediakan

| No | Nama Kapal | Nama Pemilik | Panjang Kapal (m) | Persyaratan (GT<7) | Jumlah Alat Pemadam (yang ada) | Jumlah alat Pemadam (yang seharusnya) |
|----|-------------|----------------|-------------------|--------------------|--------------------------------|---------------------------------------|
| 1 | Suka Damai | Herman Sawiran | 10 | 1.6 | 0 | 1 |
| 2 | Suka Damai | Ridwan Hasby | 11 | 1.8 | 0 | 1 |
| 3 | Suka Damai | Rohim | 10 | 1.6 | 0 | 1 |
| 4 | Suka Damai | Abidin | 10 | 1.2 | 0 | 1 |
| 5 | Suka Damai | Bais | 9 | 1.4 | 0 | 1 |
| 6 | Suka Damai | M. Yusuf | 9 | 2.4 | 0 | 1 |
| 7 | Suka Damai | Basra | 9 | 1.4 | 0 | 1 |
| 8 | Suka Damai | Khobil | 9 | 1.4 | 0 | 1 |
| 9 | Suka Damai | Nurdin T | 9 | 1.4 | 0 | 1 |
| 10 | Suka Damai | Rusdi | 9 | 1.4 | 0 | 1 |
| 11 | Suka Damai | Jam'an | 10 | 1.6 | 0 | 1 |
| 12 | Suka Damai | Khairul Kalam | 10 | 1.6 | 0 | 1 |
| 13 | Rizki Ilahi | Fauzi | 9 | 1.9 | 0 | 1 |
| 14 | Suka Damai | Suyadi | 9 | 1.4 | 0 | 1 |
| 15 | Suka Damai | Usman | 9.5 | 1.7 | 0 | 1 |
| 16 | Suka Damai | M. Nurdin AS | 9.5 | 2.0 | 0 | 1 |
| 17 | Suka Damai | Roib | 10 | 2.1 | 0 | 1 |
| 18 | Suka Damai | Efendi | 9.5 | 1.7 | 0 | 1 |
| 19 | Suka Damai | Guman | 9.5 | 1.7 | 0 | 1 |
| 20 | Suka Damai | Supriyadi | 9.5 | 1.7 | 0 | 1 |
| 21 | Sadewa 2 | Robet | 9.5 | 2.0 | 0 | 1 |

Tabel 4.9 Lanjutan

| No | Nama Kapal | Nama Pemilik | Panjang Kapal (m) | Persyaratan (GT<7) | Jumlah Alat Pemadam (yang ada) | Jumlah alat Pemadam (yang seharusnya) |
|---------------|------------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------------------|---------------------------------------|
| 22 | Sadewa 5 | Tarsiman | 9.5 | 2.0 | 0 | 1 |
| 23 | Sadewa 6 | Agus Taming | 9.5 | 2.0 | 0 | 1 |
| 24 | Sadewa 7 | Abdulah | 9.5 | 2.0 | 0 | 1 |
| 25 | Sadewa 9 | Prayit | 9.5 | 2.0 | 0 | 1 |
| 26 | Sadewa 13 | Suripto | 9.5 | 2.0 | 0 | 1 |
| 27 | Sadewa 11 | Selamet | 9.5 | 2.0 | 0 | 1 |
| 28 | Sadewa 14 | Ferizal | 9.5 | 2.0 | 0 | 1 |
| 29 | Sadewa 16 | Pendi | 9.5 | 2.0 | 0 | 1 |
| 30 | Sadewa 17 | Resal Jon | 9.5 | 2.0 | 0 | 1 |
| 31 | Sadewa 18 | Darmo 1 | 9.5 | 2.0 | 0 | 1 |
| 32 | Sadewa 19 | Yusuf Sahril | 9 | 1.2 | 0 | 1 |
| 33 | Sadewa 20 | Sulaiman Danani | 9 | 1.2 | 0 | 1 |
| 34 | Sadewa 26 | Sunduk Fendi | 9.5 | 2.0 | 0 | 1 |
| 35 | Sadewa 22 | Fauzi Agus Taming | 9.5 | 1.7 | 0 | 1 |
| 36 | Sadewa 24 | Kiman | 9.5 | 2.0 | 0 | 1 |
| 37 | Biasa Saja | Andi Sofyan | 6 | 0.5 | 0 | 1 |
| 38 | Rama Indah | Yusri | 6 | 0.5 | 0 | 1 |
| Jumlah | | | | | 0 | 38 |

Sumber : Data Hasil Olahan Tim PKL BPTD VI, 2022

Dari tabel diatas bahwa semua kapal yang beroperasi di Dermaga Cabang tidak melengkapi kapalnya dengan alat pemadam kebakaran.

e. Data alasan operator kapal tidak melengkapi peralatan keselamatan diatas kapal

Tabel 4. 10 Alasan Operator Kapal

| NO | NAMA KAPAL | NAMA PEMILIK | ALAMAT | JENIS KAPAL | JAWABAN FORM |
|----|-------------|----------------|----------------|--------------|--------------|
| 1 | Suka Damai | Herman Sawiran | Kampung Cabang | Motor Sungai | B |
| 2 | Suka Damai | Ridwan Hasby | Kampung Cabang | Motor Sungai | E |
| 3 | Suka Damai | Rohim | Kampung Cabang | Motor Sungai | B |
| 4 | Suka Damai | Abidin | Kampung Cabang | Motor Sungai | E |
| 5 | Suka Damai | Bais | Kampung Cabang | Motor Sungai | C |
| 6 | Suka Damai | M. Yusuf | Kampung Cabang | Motor Sungai | B |
| 7 | Suka Damai | Basra | Kampung Cabang | Motor Sungai | E |
| 8 | Suka Damai | Khobil | Kampung Cabang | Motor Sungai | E |
| 9 | Suka Damai | Nurdin T | Kampung Cabang | Motor Sungai | E |
| 10 | Suka Damai | Rusdi | Kampung Cabang | Motor Sungai | B |
| 11 | Suka Damai | Jam'an | Kampung Cabang | Motor Sungai | E |
| 12 | Suka Damai | Khairul Kalam | Kampung Cabang | Motor Sungai | B |
| 13 | Rizki Ilahi | Fauzi | Kampung Cabang | Motor Sungai | B |
| 14 | Suka Damai | Suyadi | Kampung Cabang | Motor Sungai | B |
| 15 | Suka Damai | Usman | Kampung Cabang | Motor Sungai | A |
| 16 | Suka Damai | M. Nurdin AS | Kampung Cabang | Motor Sungai | B |
| 17 | Suka Damai | Roib | Kampung Cabang | Motor Sungai | A |
| 18 | Suka Damai | Efendi | Kampung Cabang | Motor Sungai | B |
| 19 | Suka Damai | Guman | Kampung Cabang | Motor Sungai | A |
| 20 | Suka Damai | Supriyadi | Kampung Cabang | Motor Sungai | E |
| 21 | Sadewa 2 | Robet | Sadewa | Motor Sungai | B |

Tabel 4.10 Lanjutan

| NO | NAMA KAPAL | NAMA PEMILIK | ALAMAT | JENIS KAPAL | JAWABAN FORM |
|----|------------|-------------------|--------------|--------------|--------------|
| 22 | Sadewa 5 | Tarsiman | Sadewa | Motor Sungai | A |
| 23 | Sadewa 6 | Agus Taming | Sadewa | Motor Sungai | B |
| 24 | Sadewa 7 | Abdulah | Sadewa | Motor Sungai | E |
| 25 | Sadewa 9 | Prayit | Sadewa | Motor Sungai | B |
| 26 | Sadewa 13 | Selamet | Sadewa | Motor Sungai | E |
| 27 | Sadewa 11 | Suripto | Sadewa | Motor Sungai | B |
| 28 | Sadewa 14 | Ferizal | Sadewa | Motor Sungai | C |
| 29 | Sadewa 16 | Pendi | Sadewa | Motor Sungai | B |
| 30 | Sadewa 17 | Resal Jon | Sadewa | Motor Sungai | A |
| 31 | Sadewa 18 | Darmo 1 | Sadewa | Motor Sungai | B |
| 32 | Sadewa 19 | Yusuf Sahril | Sadewa | Motor Sungai | B |
| 33 | Sadewa 20 | Sulaiman Danani | Sadewa | Motor Sungai | B |
| 34 | Sadewa 26 | Sunduk Fendi | Sadewa | Motor Sungai | B |
| 35 | Sadewa 22 | Fauzi Agus Taming | Sadewa | Motor Sungai | E |
| 36 | Sadewa 24 | Kiman | Sadewa | Motor Sungai | B |
| 37 | Biasa Saja | Andi Sofyan | Sumber Agung | Motor Sungai | B |
| 38 | Rama Indah | Yusri | Sumber Agung | Motor Sungai | B |

Sumber : Hasil Analisa, 2022

Dari data hasil tabel diatas didapatkan alasan operator kapal belum melengkapi peralatan keselamatan diatas kapal dengan

- ketentuan sebagai berikut :
- A = Peralatan keselamatan yang mahal
 - D = Tidak tahu pentingnya alat keselamatan
 - B = Jarak tempuh dekat
 - E = Kurangnya pemeriksaan
 - C = Tempat pembelian alat keselamatan yang jauh

2. Analisis Data

a. Kelengkapan alat Keselamatan

Berdasarkan survei yang telah dilakukan dilapangan, yaitu dengan pengambilan data dengan survei terhadap 38 kapal getek di Dermaga Cabang, masih banyak ditemukan kapal yang tidak memenuhi perlengkapan keselamatan, hal tersebut dikarenakan para pemilik kapal kurang memahami akan pentingnya alat keselamatan dalam berlayar, sehingga mengabaikan alat keselamatan dikarenakan jarak tempuh yang dirasa tidak terlalu jauh.

Perlengkapan alat keselamatan yang harus disediakan pada kapal motor getek $GT < 7$ berdasarkan Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor KP.3424/AP.402/DRJD/2020 Tentang Kapal Sungai dan Danau dan KM Nomor 65 Tahun 2009 Tentang Standar Kapal Non-Konvensi Berbendera Indonesia serta penempatan alat keselamatan yang tidak mengganggu aktifitas naik dan turun penumpang dan mudah untuk dijangkau.

1) Rompi Penolong (*Life Jacket*)

Rompi Penolong dianggap sangat penting demi menunjang tingkat keselamatan dalam berlayar. Kecelakaan sewaktu-waktu bisa terjadi tanpa bisa diprediksi dalam pelayaran, seperti gangguan cuaca dan ataupun terdapatnya halangan saat melakukan pelayaran, dan lain sebagainya. Oleh karena itu keberadaan rompi penolong dianggap sangat penting saat berlayar.

a) Kondisi yang terjadi saat ini (Kondisi *Existing*)

Kelengkapan rompi penolong *life jacket* yang ada pada kapal harus sesuai dengan kapasitas muat kapal dengan ditambah jumlah awak kapal, namun kenyataan di lapangan bahwa kapal motor getek yang beroperasi di dermaga cabang masih banyak yang belum melengkapi kapalnya dengan baju penolong *life jacket*. Berikut kondisi yang terjadi saat ini di dermaga cabang :



Gambar 4. 6 Kondisi Saat Ini
Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL BPTD VI, 2022



Gambar 4. 7 Kondisi Tidak Adanya Rompi Penolong
Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL BPTD VI, 2022

Berikut adalah persentasi kapal yang memiliki rompi penolong / *life jacket* pada kapal motor getek di Dermaga Cabang :

(1) Memiliki baju penolong sesuai kapasitas angkut

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{Jumlah kapal yang memiliki life jacket sesuai kapasitas}}{\text{jumlah kapal yang beroperasi}} \times 100\% \\
 &= \frac{0}{38 \text{ kapal}} \times 100\% \\
 &= 0\%
 \end{aligned}$$

(2) Memiliki rompi penolong tetapi kurang sesuai dengan kapasitas angkut

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{Jumlah kapal yang memiliki Lifejacket tidak sesuai kapasitas}}{\text{Jumlah kapal yang beroperasi}} \times 100\% \\
 &= \frac{0 \text{ kapal}}{38 \text{ kapal}} \times 100\% \\
 &= 0\%
 \end{aligned}$$

2) Kelengkapan Pelampung Penolong (*Life Buoy*)

Pelampung penolong (*lifebuoy*) merupakan alat pelampung yang berbentuk seperti ban yang berfungsi untuk dilemparkan ke perairan, untuk menolong orang yang terjatuh ke perairan agar tetap mengapung. Pelampung penolong (*lifebuoy*) harus ada di kapal yang berfungsi pada saat kapal dalam keadaan darurat.

Menurut Standar Kapal Non-Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) pelampung penolong harus :

- a. Memiliki daya apung tidak kurang dari 100N di air tawar;
- b. Dibuat dari bahan yang sesuai dan tahan terhadap minyak dan turunannya serta terhadap suhu hingga 50° C;
- c. Diberi warna mencolok sehingga tampak nyata di air;
- d. Memiliki massa tidak kurang dari 2,5 kg dan diameter lingkaran dalamnya 0,45 meter ± 10 persen;
- e. Dilengkapi dengan tali pegangan;
- f. Dilengkapi dengan pengaturan apungan bebas, kecuali untuk pelampung penolong yang dilengkapi dengan isyarat asap yang menyala sendiri;
- g. Diberi penandaan material pemantul cahaya; dan
- h. Diberi penandaan dengan huruf besar latin tegak dengan tulisan nama kapal dan pelabuhan pendaftaran kapal yang membawanya.

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No: KP.3424/AP.402/DRJD/2020 Tentang Kapal Sungai Dan Danau. Pada tiap-tiap kapal sungai dan danau dengan tonase dibawah (GT<7) harus melengkapi kapalnya dengan alat pelampung penolong sederhana.

a) Kondisi yang terjadi saat ini

- (1) Tidak lengkapnya pelampung penolong / *lifebouy* yang ada di setiap kapal yang ada di Dermaga Cabang yang akan menimbulkan kurang amannya keselamatan jiwa orang yang berlayar baik penumpang maupun operator kapal bila sewaktu-waktu ada orang yang jatuh ke air.
- (2) Kelengkapan pelampung penolong/*lifebouy* yang ada pada kapal harus sesuai dengan *gross tonnage*, namun pada kenyataannya pada kapal motor getek yang beroperasi di dermaga cabang belum semua melengkapi kapalnya dengan pelampung penolong (*lifebuoy*).

Berikut adalah persentase kapal yang memiliki pelampung penolong (*lifebuoy*) pada kapal motor getek di Dermaga Cabang :

a) Memiliki pelampung penolong sesuai kapasitas angkut

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{Jumlah kapal yang memiliki Lifebouy sesuai kapasitas}}{\text{Jumlah Kapal Yang beroperasi}} \times 100 \% \\
 &= \frac{0 \text{ kapal}}{38 \text{ kapal}} \times 100 \% \\
 &= 0 \%
 \end{aligned}$$

3) Kelengkapan Alat Pemadam Kebakaran

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No: KP.3424/AP.402/DRJD/2020 Tentang Kapal Sungai dan Danau. Tiap-tiap kapal sungai dan danau dengan tonase dibawah (GT< 7) harus dilengkapi kapalnya dengan 1 (satu) unit *fire bucket*.

a) Kondisi yang saat ini terjadi

- (1) Tidak adanya alat pemadam kebakaran akan menimbulkan terancamnya keselamatan jiwa para penumpang dan operator kapal bila sewaktu-waktu terjadi kebakaran pada kapal.
- (2) Alat pemadam kebakaran yang ada pada kapal harus sesuai dengan tonase kapal, namun kenyataannya pada kapal motor getek yang beroperasi di dermaga cabang belum melengkapi kapalnya dengan alat pemadam kebakaran.

Berikut adalah persentasi kapal yang memiliki alat pemadam kebakaran pada kapal motor getek di Dermaga Cabang :

a) Memiliki alat pemadam kebakaran

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{Jumlah kapal yang memiliki alat pemadam kebakaran}}{\text{Jumlah Kapal Yang beroperasi}} \times 100 \% \\
 &= \frac{0 \text{ kapal}}{38 \text{ kapal}} \times 100 \% \\
 &= 0 \%
 \end{aligned}$$

b. Faktor Penyebab Operator Kapal Belum Melengkapi Peralatan Keselamatan Diatas Kapal

Operator Kapal belum melengkapi kapalnya dengan alat keselamatan melalui survei kepada 38 Operator Kapal. Didapatkan hasil bahwa alasan operator kapal tidak melengkapi alat keselamatan diatas kapal motor getek yaitu karena tempat pembelian alat keselamatan yang termasuk jauh, jarak tempuh yang dekat, harga alat keselamatan yang mahal, kurangnya pemeriksaan petugas di lapangan, dan tidak paham pentingnya alat keselamatan.

Adapun Perhitungan persentasenya sebagai berikut :

- 1) Persentase kapal yang tidak melengkapi alat keselamatan (Peralatan keselamatan yang mahal)

$$\text{Persentase} = \frac{f}{N} \times 100\%$$

Keterangan :

f = Jumlah operator kapal yang menjawab peralatan keselamatan mahal

N = Jumlah kapal yang disurvei

$$\begin{aligned} \text{Persentase} &= \frac{5 \text{ Kapal}}{38 \text{ Kapal}} \times 100\% \\ &= 13,2 \% \\ &= 13 \% \text{ (dibulatkan)} \end{aligned}$$

- 2) Persentase kapal yang tidak melengkapi alat keselamatan (Jarak Tempuh Dekat)

$$\text{Persentase} = \frac{f}{N} \times 100\%$$

Keterangan :

f = Jumlah operator kapal yang menjawab peralatan keselamatan mahal

N = Jumlah kapal yang disurvei

$$\begin{aligned}
 \text{Persentase} &= \frac{21 \text{ Kapal}}{38 \text{ Kapal}} \times 100\% \\
 &= 55,3 \% \\
 &= 55 \% \text{ (dibulatkan)}
 \end{aligned}$$

3) Persentase kapal yang tidak melengkapi alat keselamatan (Tempat pembelian alat keselamatan yang jauh)

$$\text{Persentase} = \frac{f}{N} \times 100\%$$

Keterangan :

f = Jumlah operator kapal yang menjawab peralatan keselamatan mahal

N = Jumlah kapal yang disurvei

$$\begin{aligned}
 \text{Persentase} &= \frac{2 \text{ Kapal}}{38 \text{ Kapal}} \times 100\% \\
 &= 5,3 \% \\
 &= 5 \% \text{ (dibulatkan)}
 \end{aligned}$$

4) Persentase kapal yang tidak melengkapi alat keselamatan (Tidak tahu pentingnya alat keselamatan)

$$\text{Persentase} = \frac{f}{N} \times 100\%$$

Keterangan :

f = Jumlah operator kapal yang menjawab peralatan keselamatan mahal

N = Jumlah kapal yang disurvei

$$\begin{aligned}\text{Persentase} &= \frac{0 \text{ Kapal}}{38 \text{ Kapal}} \times 100\% \\ &= 0 \%\end{aligned}$$

5) Persentase kapal yang tidak melengkapi alat keselamatan (Kurangnya Pemeriksaan)

$$\text{Persentase} = \frac{f}{N} \times 100\%$$

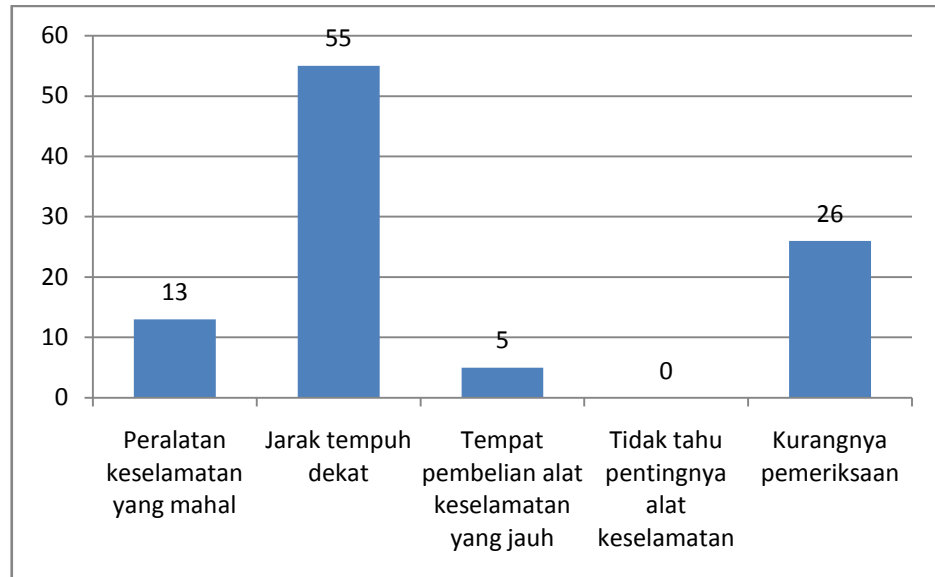
Keterangan :

f = Jumlah operator kapal yang menjawab peralatan keselamatan mahal

N = Jumlah kapal yang disurvei

$$\begin{aligned}\text{Persentase} &= \frac{10 \text{ Kapal}}{38 \text{ Kapal}} \times 100\% \\ &= 26,3 \% \\ &= 26 \% \text{ (dibulatkan)}\end{aligned}$$

Untuk mengetahui perbandingan alasan operator kapal tidak melengkapi peralatan keselamatan, dapat dilihat dalam diagram persentase berikut ini :



Gambar 4. 8 Persentase Alasan Operator Kapal

Sumber : Hasil analisis, 2022

c. Implementasi Peraturan Alat Keselamatan di Atas Kapal Motor Getek Yang Beroperasi di Dermaga Cabang

Setelah melakukan kegiatan survei lapangan, dengan pengambilan sampel data 38 kapal getek yang beroperasi di dermaga cabang, untuk implementasi alat keselamatan di atas kapal masih banyak kapal yang belum mengaplikasikan pengimplementasian alat keselamatan bahkan untuk penempatan alat keselamatan. Seperti halnya pada gambar dibawah ini :



Gambar 4. 9 Kapal Yang Tidak Menerapkan Peraturan Peralatan Keselamatan
Sumber : Hasil Dokumentasi Tim PKL BPTD VI, 2022

1) Cara Pengoperasian Jaket Penolong (*Life Jackets*)

Menurut (Andri, 2021 : 14-15) menggunakan jaket pelampung yang baik dan benar dapat kita dari keadaan darurat. Menggunakan jaket pelampung yang baik dan benar sesuai prosedur bukan hanya ditanyakan dalam sertifikasi/Uji kompetensi sea survival sertifikasi BNSP. Memakai *Lifejacket* sesuai prosedur juga ada di dalam *SOLAS LSA Code*. Cara menggunakan jaket pelampung:

- a) Kalungkan *Lifejacket* di kepala.
- b) Masukkan *buckle*/pengikat *lifejacket* ke tempatnya.
- c) Kencangkan *buckle*/pengikat yang ada di dada dan pinggang sehingga erat.

Jika diperlukan untuk meloncat/terjun ke air, pegang erat *lifejacket* dengan kedua tangan. Jaket pelampung ini juga dilengkapi dengan peluit untuk memberi sinyal manual.

2) Cara Pengeoperasian Pelampung Penolong (*Life Buoy*)

Menurut (Andri, 2021 : 14-15) langkah pertama akan lebih baiknya jika pelampung ring dapat dikombinasikan dengan tali lempar, ketika korban sudah meraih pelampung, penolong bisa langsung menarik korban dengan segera dan yang paling penting mengurangi resiko lainnya.

- a) Panggil korban sekeras mungkin untuk mencari perhatiannya.
- b) Minta korban untuk tetap tenang (ambil napas dan tahan).
- c) Penolong memposisikan kaki kuda-kuda (keseimbangan).
- d) Lemparkan pelampung ke dekat korban (samping kiri, kanan atau depan).
- e) Minta korban untuk meraih pelampung dan atur napas agar tetap tenang.
- f) kemudian tarik korban ketepian kapal.

3) Rencana penempatan rompi penolong (*life jacket*)

Untuk penempatan posisi rompi penolong (*life jacket*) harus diletakkan pada posisi yang mudah dijangkau, jika sewaktu-waktu kapal mengalami kecelakaan rompi mudah untuk dijangkau oleh pengguna jasa maupun operator kapal. Penempatan rompi penolong (*life jacket*) dapat dilihat pada gambar berikut :

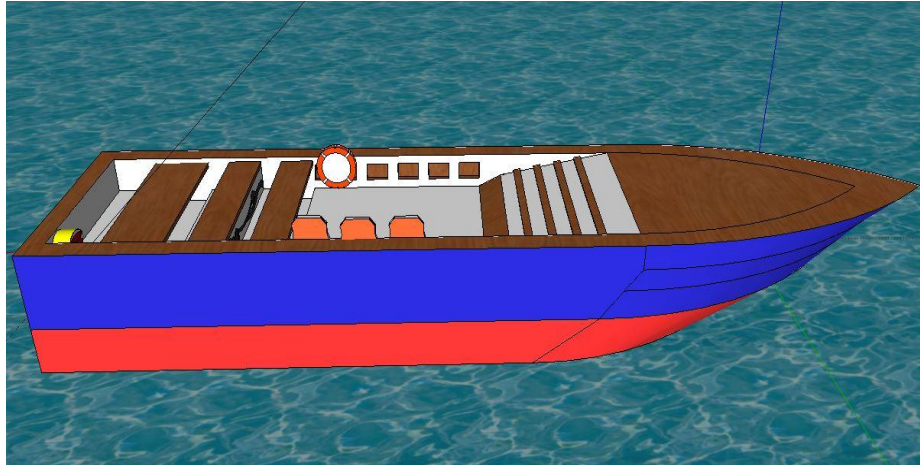


Gambar 4. 10 Penempatan rompi penolong (*life jacket*)
Sumber : Hasil analisis, 2022

Dapat diketahui dari gambar di atas bahwa baju penolong (*life jacket*) diletakkan dibagian samping dari kapal motor getek sehingga untuk lalu lintas naik turun penumpang tidak akan terganggu dan ketika sewaktu-waktu terjadi kecelakaan atau suatu kejadian yang tidak diinginkan maupun pada saat cuaca kurang baik seperti hujan, serta angin kencang penumpang dan operator kapal dapat dengan mudah mengambil rompi penolong (*life jacket*).

4) Rencana penempatan pelampung penolong (*life buoy*)

Untuk penempatan posisi pelampung penolong (*life buoy*) harus diletakkan pada posisi yang mudah dijangkau oleh pengguna jasa maupun operator kapal jika sewaktu-waktu terdapat kejadian orang jatuh ke air. Adapun rencana penempatan pelampung penolong (*life buoy*) dapat dilihat pada gambar berikut :

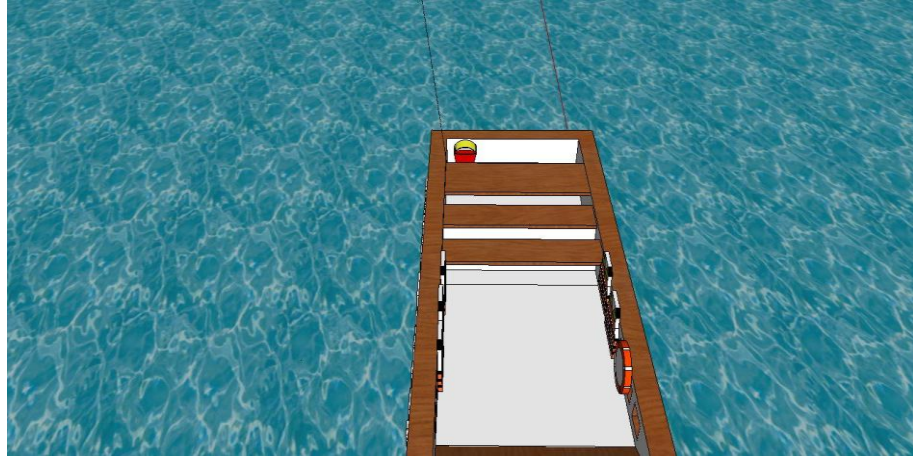


Gambar 4. 11 Rencana penempatan pelampung penolong (*life buoy*)
Sumber : Hasil analisis, 2022

Dapat diketahui dari gambar di atas bahwa pelampung penolong diletakkan pada bagian samping kapal motor getek sehingga apabila terjadi kejadian orang terjatuh ke air maka pelampung penolong akan mudah dijangkau kemudian dilempar guna memberikan pertolongan bagi korban yang terjatuh.

5) Rencana penempatan alat pemadam kebakaran (*fire bucket*)

Untuk penempatan posisi alat pemadam kebakaran (*fire bucket*) dapat diletakkan ditempat yang tidak susah untuk dijangkau oleh operator kapal maupun pengguna jasa. Berikut rencana penempatan alat pemadam kebakaran (*fire bucket*) :



Gambar 4. 12 Rencana penempatan alat pemadam kebakaran
Sumber : Hasil analisis, 2022

C. Pembahasan

Berdasarkan survei yang telah dilakukan maka didapatkan pembahasan untuk kapal yang beroperasi di Dermaga Cabang :

1. Kelengkapan peralatan keselamatan

Menurut (Sunarto, 2018 : 69) secara keseluruhan fasilitas kelengkapan keselamatan pelayaran di atas kapal berada pada kategori cukup baik dengan nilai rata-rata 70% dari tingkat ekspektasi. Sedangkan pada kapal motor getek yang beroperasi di dermaga cabang masih belum cukup baik sehingga perlu adanya usulan pemecahan masalah.

a. Baju Penolong

Jumlah baju penolong yang disediakan pada kapal harus berdasarkan jumlah kapasitas penumpang ditambah dengan operator kapal dan 10% untuk anak-anak..

b. Pelampung Penolong

Perlu disediakan jumlah pelampung penolong sesuai dengan aturan yang berlaku di setiap kapal. Adapun alternatif yang bisa

dilakukan oleh para operator atau pemilik kapal yaitu dengan mengganti pelampung penolong dengan jerigen dan ban dalam mobil.

c. Alat Pemadam Kebakaran

Perlu disediakannya alat pemadam kebakaran bila sewaktu-waktu terjadi kebakaran pada mesin kapal

2. Pengetahuan operator kapal tentang kelengkapan peralatan keselamatan

Menurut (Shidarta *et al*, 2021 : 125) hasil kegiatan ini, menunjukkan adanya peningkatan kesadaran peserta akan pentingnya keselamatan pelayaran dan pemahaman teknik penyelamatan diri saat terjadi kecelakaan. Menurut (Siswoyo, 2016 : 155) berdasarkan hasil analisis dan evaluasi, maka saran yang dapat diberikan dalam kajian adalah memberikan pemahaman kepada pengguna jasa sebelum kapal diberangkatkan dari pelabuhan.

Sedangkan di Dermaga Cabang masih kurangnya pengetahuan operator kapal akan pentingnya pemenuhan peralatan keselamatan agar terciptanya keselamatan pelayaran, namun pada kenyataannya operator kapal menganggap bahwa pembelian alat keselamatan terlalu jauh sehingga beranggapan alat keselamatan tidak terlalu penting terlebih lagi mahal dan beranggapan bahwa mereka jarak yang ditempuh cukup dekat. Untuk itu perlunya sosialisasi secara rutin mengenai pentingnya alat keselamatan kepada para operator kapal.

3. Implementasi penempatan peralatan keselamatan

Untuk penempatan baju penolong, pelampung penolong dan alat pemadam kebakaran perlu diperhatikan sehingga mudah dijangkau oleh penumpang

agar pada saat terjadi hal-hal yang tidak diinginkan misalnya kecelakaan, penumpang dapat dengan mudah mengambil alat keselamatan tersebut. Oleh karena itu perlu diadakannya pemeriksaan secara rutin terhadap kelengkapan alat keselamatan sehingga akan menimbulkan kesadaran operator kapal untuk memenuhi peralatan keselamatan pada kapalnya

4. Perbandingan Dan Manfaat Antara Sistem Yang Ada Dengan Kondisi Yang Sedang Direncanakan

Tabel 4. 11 Perbandingan kondisi eksisting dengan yang direncanakan

| No | Nama Kapal | Kondisi | | Keterangan |
|----|-----------------------|---|---|--|
| | | Yang Terjadi | Seharusnya | |
| 1 | Peralatan Keselamatan | <i>Life Jacket</i> | | |
| | 38 Kapal Motor Getek | Tidak melengkapi kapalnya dengan baju penolong | Lengkap sesuai dengan kapasitas angkut ditambah dengan operator kapal dan 10% untuk anak-anak atau setiap penumpang 1 baju penolong | Disediakan sesuai dengan jumlah pelayar |
| | | <i>Life Buoy</i> | | |
| | 38 Kapal Motor Getek | Tidak melengkapi kapalnya dengan pelampung penolong | Ada dan bisa diganti dengan alat pelampung sederhana yaitu bisa diganti dengan ban dalam | Pada kapal ukuran <7 GT harus dilengkapi paling sedikit dengan sebuah pelampung penolong (<i>lifebouy</i>) |

Tabel 4.11 Lanjutan

| No | Nama Kapal | Kondisi | | Keterangan |
|---|---|---|--|---|
| | | Yang Terjadi | Seharusnya | |
| <i>Alat Pemadam Kebakaran (Fire Bucket)</i> | | | | |
| | 38 Kapal Motor Getek | Tidak adanya alat pemadam kebakaran disemua kapal motor getek | Setiap kapal mempunyai alat pemadam kebakaran (<i>fire bucket</i>) | Ukuran kapal <7 GT memiliki 1 unit alat pemadam kebakaran (<i>fire bucket</i>) |
| 2 | Pengetahuan operator kapal untuk melengkapi kapalnya dengan peralatan keselamatan | | | |
| | Suka Damai | Menganggap jarak yang ditempuh dekat | Operator kapal menyadari bahwa peralatan keselamatan sangatlah penting | Perlu diadakannya sosialisasi mengenai pentingnya alat keselamatan dan pemeriksaan terhadap kelengkapan alat keselamatan sehingga para operator kapal dapat melengkapi kapalnya dengan alat keselamatan |
| | Suka Damai | Menganggap kurangnya pemeriksaan dari instansi terkait | Operator kapal menyadari bahwa peralatan keselamatan sangatlah penting | Perlu diadakannya sosialisasi mengenai pentingnya alat keselamatan dan pemeriksaan terhadap kelengkapan alat keselamatan sehingga para operator kapal dapat melengkapi kapalnya dengan alat keselamatan |
| | Suka Damai | Menganggap jarak yang ditempuh dekat | Operator kapal menyadari bahwa peralatan keselamatan sangatlah penting | Perlu diadakannya sosialisasi mengenai pentingnya alat keselamatan dan pemeriksaan terhadap kelengkapan alat keselamatan sehingga para operator kapal dapat melengkapi kapalnya dengan alat keselamatan |
| | Suka Damai | Menganggap kurangnya pemeriksaan dari instansi terkait | Operator kapal menyadari bahwa peralatan keselamatan sangatlah penting | Perlu diadakannya sosialisasi mengenai pentingnya alat keselamatan dan pemeriksaan terhadap kelengkapan alat keselamatan sehingga para operator kapal dapat melengkapi kapalnya dengan alat keselamatan |

Tabel 4.11 Lanjutan

| No | Nama Kapal | Kondisi | | Keterangan |
|----|------------|--|--|---|
| | | Yang Terjadi | Seharusnya | |
| | Suka Damai | Menganggap tempat pembelian alat keselamatan yang jauh | Operator kapal menyadari bahwa peralatan keselamatan sangatlah penting | Perlu diadakannya sosialisasi mengenai pentingnya alat keselamatan dan pemeriksaan terhadap kelengkapan alat keselamatan sehingga para operator kapal dapat melengkapi kapalnya dengan alat keselamatan |
| | Suka Damai | Menganggap jarak yang ditempuh dekat | Operator kapal menyadari bahwa peralatan keselamatan sangatlah penting | Perlu diadakannya sosialisasi mengenai pentingnya alat keselamatan dan pemeriksaan terhadap kelengkapan alat keselamatan sehingga para operator kapal dapat melengkapi kapalnya dengan alat keselamatan |
| | Suka Damai | Menganggap kurangnya pemeriksaan dari instansi terkait | Operator kapal menyadari bahwa peralatan keselamatan sangatlah penting | Perlu diadakannya sosialisasi mengenai pentingnya alat keselamatan dan pemeriksaan terhadap kelengkapan alat keselamatan sehingga para operator kapal dapat melengkapi kapalnya dengan alat keselamatan |
| | Suka Damai | Menganggap kurangnya pemeriksaan dari instansi terkait | Operator kapal menyadari bahwa peralatan keselamatan sangatlah penting | Perlu diadakannya sosialisasi mengenai pentingnya alat keselamatan dan pemeriksaan terhadap kelengkapan alat keselamatan sehingga para operator kapal dapat melengkapi kapalnya dengan alat keselamatan |
| | Suka Damai | Menganggap kurangnya pemeriksaan dari instansi terkait | Operator kapal menyadari bahwa peralatan keselamatan sangatlah penting | Perlu diadakannya sosialisasi mengenai pentingnya alat keselamatan dan pemeriksaan terhadap kelengkapan alat keselamatan sehingga para operator kapal dapat melengkapi kapalnya dengan alat keselamatan |

Tabel 4.11 Lanjutan

| No | Nama Kapal | Kondisi | | Keterangan |
|----|-------------|--|--|---|
| | | Yang Terjadi | Seharusnya | |
| | Suka Damai | Menganggap jarak yang ditempuh dekat | Operator kapal menyadari bahwa peralatan keselamatan sangatlah penting | Perlu diadakannya sosialisasi mengenai pentingnya alat keselamatan dan pemeriksaan terhadap kelengkapan alat keselamatan sehingga para operator kapal dapat melengkapi kapalnya dengan alat keselamatan |
| | Suka Damai | Menganggap kurangnya pemeriksaan dari instansi terkait | Operator kapal menyadari bahwa peralatan keselamatan sangatlah penting | Perlu diadakannya sosialisasi mengenai pentingnya alat keselamatan dan pemeriksaan terhadap kelengkapan alat keselamatan sehingga para operator kapal dapat melengkapi kapalnya dengan alat keselamatan |
| | Suka Damai | Menganggap jarak yang ditempuh dekat | Operator kapal menyadari bahwa peralatan keselamatan sangatlah penting | Perlu diadakannya sosialisasi mengenai pentingnya alat keselamatan dan pemeriksaan terhadap kelengkapan alat keselamatan sehingga para operator kapal dapat melengkapi kapalnya dengan alat keselamatan |
| | Rizki Ilahi | Menganggap jarak yang ditempuh dekat | Operator kapal menyadari bahwa peralatan keselamatan sangatlah penting | Perlu diadakannya sosialisasi mengenai pentingnya alat keselamatan dan pemeriksaan terhadap kelengkapan alat keselamatan sehingga para operator kapal dapat melengkapi kapalnya dengan alat keselamatan |
| | Suka Damai | Menganggap jarak yang ditempuh dekat | Operator kapal menyadari bahwa peralatan keselamatan sangatlah penting | Perlu diadakannya sosialisasi mengenai pentingnya alat keselamatan dan pemeriksaan terhadap kelengkapan alat keselamatan sehingga para operator kapal dapat melengkapi kapalnya dengan alat keselamatan |

Tabel 4.11 Lanjutan

| No | Nama Kapal | Kondisi | | Keterangan |
|----|------------|---|--|---|
| | | Yang Terjadi | Seharusnya | |
| | Suka Damai | Menganggap peralatan keselamatan yang mahal | Operator kapal menyadari bahwa peralatan keselamatan sangatlah penting | Perlu diadakannya sosialisasi mengenai pentingnya alat keselamatan dan pemeriksaan terhadap kelengkapan alat keselamatan sehingga para operator kapal dapat melengkapi kapalnya dengan alat keselamatan |
| | Suka Damai | Menganggap jarak yang ditempuh dekat | Operator kapal menyadari bahwa peralatan keselamatan sangatlah penting | Perlu diadakannya sosialisasi mengenai pentingnya alat keselamatan dan pemeriksaan terhadap kelengkapan alat keselamatan sehingga para operator kapal dapat melengkapi kapalnya dengan alat keselamatan |
| | Suka Damai | Menganggap peralatan keselamatan yang mahal | Operator kapal menyadari bahwa peralatan keselamatan sangatlah penting | Perlu diadakannya sosialisasi mengenai pentingnya alat keselamatan dan pemeriksaan terhadap kelengkapan alat keselamatan sehingga para operator kapal dapat melengkapi kapalnya dengan alat keselamatan |
| | Suka Damai | Menganggap jarak yang ditempuh dekat | Operator kapal menyadari bahwa peralatan keselamatan sangatlah penting | Perlu diadakannya sosialisasi mengenai pentingnya alat keselamatan dan pemeriksaan terhadap kelengkapan alat keselamatan sehingga para operator kapal dapat melengkapi kapalnya dengan alat keselamatan |
| | Suka Damai | Menganggap peralatan keselamatan yang mahal | Operator kapal menyadari bahwa peralatan keselamatan sangatlah penting | Perlu diadakannya sosialisasi mengenai pentingnya alat keselamatan dan pemeriksaan terhadap kelengkapan alat keselamatan sehingga para operator kapal dapat melengkapi kapalnya dengan alat keselamatan |

Tabel 4.11 Lanjutan

| No | Nama Kapal | Kondisi | | Keterangan |
|----|------------|--|--|---|
| | | Yang Terjadi | Seharusnya | |
| | Suka Damai | Menganggap kurangnya pemeriksaan dari instansi terkait | Operator kapal menyadari bahwa peralatan keselamatan sangatlah penting | Perlu diadakannya sosialisasi mengenai pentingnya alat keselamatan dan pemeriksaan terhadap kelengkapan alat keselamatan sehingga para operator kapal dapat melengkapi kapalnya dengan alat keselamatan |
| | Sadewa 2 | Menganggap jarak yang ditempuh dekat | Operator kapal menyadari bahwa peralatan keselamatan sangatlah penting | Perlu diadakannya sosialisasi mengenai pentingnya alat keselamatan dan pemeriksaan terhadap kelengkapan alat keselamatan sehingga para operator kapal dapat melengkapi kapalnya dengan alat keselamatan |
| | Sadewa 5 | Menganggap peralatan keselamatan yang mahal | Operator kapal menyadari bahwa peralatan keselamatan sangatlah penting | Perlu diadakannya sosialisasi mengenai pentingnya alat keselamatan dan pemeriksaan terhadap kelengkapan alat keselamatan sehingga para operator kapal dapat melengkapi kapalnya dengan alat keselamatan |
| | Sadewa 6 | Menganggap jarak yang ditempuh dekat | Operator kapal menyadari bahwa peralatan keselamatan sangatlah penting | Perlu diadakannya sosialisasi mengenai pentingnya alat keselamatan dan pemeriksaan terhadap kelengkapan alat keselamatan sehingga para operator kapal dapat melengkapi kapalnya dengan alat keselamatan |
| | Sadewa 7 | Menganggap kurangnya pemeriksaan dari instansi terkait | Operator kapal menyadari bahwa peralatan keselamatan sangatlah penting | Perlu diadakannya sosialisasi mengenai pentingnya alat keselamatan dan pemeriksaan terhadap kelengkapan alat keselamatan sehingga para operator kapal dapat melengkapi kapalnya dengan alat keselamatan |

Tabel 4.11 Lanjutan

| No | Nama Kapal | Kondisi | | Keterangan |
|----|------------|--|--|---|
| | | Yang Terjadi | Seharusnya | |
| | Sadewa 9 | Menganggap jarak yang ditempuh dekat | Operator kapal menyadari bahwa peralatan keselamatan sangatlah penting | Perlu diadakannya sosialisasi mengenai pentingnya alat keselamatan dan pemeriksaan terhadap kelengkapan alat keselamatan sehingga para operator kapal dapat melengkapi kapalnya dengan alat keselamatan |
| | Sadewa 11 | Menganggap kurangnya pemeriksaan dari instansi terkait | Operator kapal menyadari bahwa peralatan keselamatan sangatlah penting | Perlu diadakannya sosialisasi mengenai pentingnya alat keselamatan dan pemeriksaan terhadap kelengkapan alat keselamatan sehingga para operator kapal dapat melengkapi kapalnya dengan alat keselamatan |
| | Sadewa 13 | Menganggap jarak yang ditempuh dekat | Operator kapal menyadari bahwa peralatan keselamatan sangatlah penting | Perlu diadakannya sosialisasi mengenai pentingnya alat keselamatan dan pemeriksaan terhadap kelengkapan alat keselamatan sehingga para operator kapal dapat melengkapi kapalnya dengan alat keselamatan |
| | Sadewa 14 | Menganggap tempat pembelian alat keselamatan yang jauh | Operator kapal menyadari bahwa peralatan keselamatan sangatlah penting | Perlu diadakannya sosialisasi mengenai pentingnya alat keselamatan dan pemeriksaan terhadap kelengkapan alat keselamatan sehingga para operator kapal dapat melengkapi kapalnya dengan alat keselamatan |
| | Sadewa 16 | Menganggap jarak yang ditempuh dekat | Operator kapal menyadari bahwa peralatan keselamatan sangatlah penting | Perlu diadakannya sosialisasi mengenai pentingnya alat keselamatan dan pemeriksaan terhadap kelengkapan alat keselamatan sehingga para operator kapal dapat melengkapi kapalnya dengan alat keselamatan |

Tabel 4.11 Lanjutan

| No | Nama Kapal | Kondisi | | Keterangan |
|----|------------|---|--|---|
| | | Yang Terjadi | Seharusnya | |
| | Sadewa 17 | Menganggap peralatan keselamatan yang mahal | Operator kapal menyadari bahwa peralatan keselamatan sangatlah penting | Perlu diadakannya sosialisasi mengenai pentingnya alat keselamatan dan pemeriksaan terhadap kelengkapan alat keselamatan sehingga para operator kapal dapat melengkapi kapalnya dengan alat keselamatan |
| | Sadewa 18 | Menganggap jarak yang ditempuh dekat | Operator kapal menyadari bahwa peralatan keselamatan sangatlah penting | Perlu diadakannya sosialisasi mengenai pentingnya alat keselamatan dan pemeriksaan terhadap kelengkapan alat keselamatan sehingga para operator kapal dapat melengkapi kapalnya dengan alat keselamatan |
| | Sadewa 19 | Menganggap jarak yang ditempuh dekat | Operator kapal menyadari bahwa peralatan keselamatan sangatlah penting | Perlu diadakannya sosialisasi mengenai pentingnya alat keselamatan dan pemeriksaan terhadap kelengkapan alat keselamatan sehingga para operator kapal dapat melengkapi kapalnya dengan alat keselamatan |
| | Sadewa 20 | Menganggap jarak yang ditempuh dekat | Operator kapal menyadari bahwa peralatan keselamatan sangatlah penting | Perlu diadakannya sosialisasi mengenai pentingnya alat keselamatan dan pemeriksaan terhadap kelengkapan alat keselamatan sehingga para operator kapal dapat melengkapi kapalnya dengan alat keselamatan |
| | Sadewa 26 | Menganggap jarak yang ditempuh dekat | Operator kapal menyadari bahwa peralatan keselamatan sangatlah penting | Perlu diadakannya sosialisasi mengenai pentingnya alat keselamatan dan pemeriksaan terhadap kelengkapan alat keselamatan sehingga para operator kapal dapat melengkapi kapalnya dengan alat keselamatan |

Tabel 4.11 Lanjutan

| No | Nama Kapal | Kondisi | | Keterangan |
|----|------------|--|--|---|
| | | Yang Terjadi | Seharusnya | |
| | Sadewa 22 | Menganggap kurangnya pemeriksaan dari instansi terkait | Operator kapal menyadari bahwa peralatan keselamatan sangatlah penting | Perlu diadakannya sosialisasi mengenai pentingnya alat keselamatan dan pemeriksaan terhadap kelengkapan alat keselamatan sehingga para operator kapal dapat melengkapi kapalnya dengan alat keselamatan |
| | Sadewa 24 | Menganggap jarak yang ditempuh dekat | Operator kapal menyadari bahwa peralatan keselamatan sangatlah penting | Perlu diadakannya sosialisasi mengenai pentingnya alat keselamatan dan pemeriksaan terhadap kelengkapan alat keselamatan sehingga para operator kapal dapat melengkapi kapalnya dengan alat keselamatan |
| | Biasa Saja | Menganggap jarak yang ditempuh dekat | Operator kapal menyadari bahwa peralatan keselamatan sangatlah penting | Perlu diadakannya sosialisasi mengenai pentingnya alat keselamatan dan pemeriksaan terhadap kelengkapan alat keselamatan sehingga para operator kapal dapat melengkapi kapalnya dengan alat keselamatan |
| | Rama Indah | Menganggap jarak yang ditempuh dekat | Operator kapal menyadari bahwa peralatan keselamatan sangatlah penting | Perlu diadakannya sosialisasi mengenai pentingnya alat keselamatan dan pemeriksaan terhadap kelengkapan alat keselamatan sehingga para operator kapal dapat melengkapi kapalnya dengan alat keselamatan |

Sumber : Hasil Analisis, 2022

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisa dan pembahasan disimpulkan bahwa :

1. Kondisi perlengkapan peralatan keselamatan penumpang diatas kapal motor getek yang beroperasi di dermaga cabang belum sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.3424/AP.402/DRJD/2020 Tentang Kapal Sungai dan Danau, yaitu harus disediakan rompi penolong (*life jacket*) sejumlah kapasitas pelayar, pelampung penolong (*life buoy*) satu unit, serta pemadam kebakaran (*fire bucket*) satu unit.
2. Operator kapal tidak melengkapi perlengkapan keselamatan dengan alasan peralatan keselamatan yang mahal, jarak yang ditempuh dekat, tempat pembelian alat keselamatan yang jauh serta kurangnya pemeriksaan terhadap pemenuhan alat keselamatan.
3. Belum adanya implementasi peraturan alat keselamatan serta penempatan alat keselamatan karena masih banyak kapal yang tidak melengkapi kapalnya dengan alat keselamatan sesuai dengan Kondisi perlengkapan peralatan keselamatan penumpang diatas kapal motor getek yang beroperasi di dermaga cabang belum sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.3424/AP.402/DRJD/2020 Tentang Kapal Sungai dan Danau

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan yang telah diuraikan diatas, maka diperlukan beberapa saran yang dapat mendukung kesimpulan yang diperoleh agar dapat dijadikan masukan bagi pihak penyelenggara angkutan. Beberapa saran yang dimaksud :

1. Penambahan alat keselamatan pada kapal motor getek yang beroperasi di Dermaga Cabang, agar operator kapal tidak merasa keberatan terhadap pemenuhan alat keselamatan untuk pelampung penolong bisa menggunakan alternatif lain seperti ban dalam mobil.
2. Memberikan penyuluhan secara rutin kepada operator kapal mengingat kurangnya kesadaran serta pengetahuan tentang pentingnya pemenuhan peralatan keselamatan pada kapal yang beroperasi dan melakukan pengecekan secara rutin tentang pemenuhan peralatan keselamatan diatas kapal yang beroperasi.
3. Merencanakan posisi penempatan peralatan keselamatan yang mudah dijangkau apabila sewaktu-waktu kapal mengalami kecelakaan serta tidak menyulitkan gerak operator kapal maupun gerak penumpang.

DAFTAR PUSTAKA

- Kementrian Perhubungan (2008). *Undang – Undang Nomor 17 tentang Pelayaran*, Presiden Republik Indonesia.
- Kementrian Perhubungan (2010). *Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan*, Menteri Perhubungan Republik Indonesia.
- Kementrian Perhubungan (2009). *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 65 Tahun 2009 tentang Standar Kapal Non-Konvensi Berbendera Indonesia*, Menteri Perhubungan Republik Indonesia.
- Kementrian Perhubungan (2018). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan*, Menteri Perhubungan Republik Indonesia.
- Kementrian Perhubungan (2021). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 61 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau*, Menteri Perhubungan Republik Indonesia.
- Kementrian Perhubungan (2020). *Peraturan Direktorat Jendral Perhubungan Darat Nomor KP.3424/AP.402/DRJD/2020 tentang Kapal Sungai dan Danau*, Menteri Perhubungan Republik Indonesia.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Lampung Tengah (2022). “Lampung Tengah Dalam Angka Tahun 2022” Lampung Tengah.
- Andri, N. (2021). Pentingnya perawatan dan perbaikan alat keselamatan kapal (*life saving appliances*) pada saat terjadinya keadaan darurat. *Karya Tulis*.
- A. Muri Yusuf. 2014. “*Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif & Penelitian Gabungan*”. Jakarta : prenadamedia group.
- Conny R. Semiawan. 2010. *Metode Penelitian Kualitatif*. Jakarta : Grasindo.
- Hidayat, Amir; Arditya. 2019. Analisis Keselamatan Transportasi Taxi Sungai Rute Samarinda-Mahulu Kaltim Sebagai Upaya Meminimalisasi Kecelakaan Ke Zero Accident. 83-88
- Kristanto, V.H (2018). *Metodologi Penelitian Pedoman Penulisan Karya Tulis Ilmiah:(KTI)*. Deepublish.

- Rahman, Sabaruddin; Paroka, Daeng; Baeda, Achmad Yasir; Paotanan, Chairul; Umar, Hasdinar. 2020. Sosialisasi Sistem Keselamatan Penumpang Angkutan Penyeberangan Bira-Pamatata. 3,1:39-46
- Rumidi, S. (2006). Metodologi Penelitian. Petunjuk Praktis Untuk Peneliti Pemula.
- Santara, Adi Guna. 2014. *Peralatan keselamatan kerja pada perahu slerek di ppn pengembangan, kabupaten jembara, bali, jurnal IPTEKS vol 01(1), hal 65.*
- Sidharta, Budi Driaskoro; Kelana, Sri; Sutrisno, Slamet Prasetyo. 2021. Peningkatan Kesadaran Penggunaan Alat Keselamatan Palayaran Bagi Nelayan Di Kabupaten Musi Banyuasin. *Jurnal pengabdian pada masyarakat*, 4,1: 125-132
- Siyoto, S., & Sodik, M. A. (2015). *Dasar metodologi penelitian*. Literasi media publishing, 2015.
- Sunarto. 2018. Tantangan untuk Peran Keselamatan di Sungai: Studi Kasus Pulau Kalimantan. *Jurnal Penelitian Transportasi Laut*, 70-77
- Susilo, B.H., & Esha, P.T. (2014). Mengamati Keselamatan Penumpang Angkutan Sungai dan Danau. *Jurnal Teknik Sipil*, 10 (1), 74-90.
- Triadmojo, Bambang, 2010, *Perencanaan Pelabuhan*. Yogyakarta: Beta Offset Yogyakarta

LAMPIRAN



Lampiran 1 Kapal motor yang beroperasi di dermaga cabang



Lampiran 2 Tarif dermaga cabang



Lampiran 3 Alasan operator kapal


KUISIONER TINJAUAN ALAT KESELAMATAN
KAPAL GETEK DI DERMAGA CABANG KABUPATEN LAMPUNG TENGAH


Nama Nakhoda : Rehim
 Usia : 38 Tahun
 Nama Kapal : SUKU DOROH
 Ukuran Kapal : 10 x 1,5 x 0,6

Kelengkapan alat keselamatan


| | |
|-------------|--------------------------|
| Life Jacket | <input type="checkbox"/> |
| Life Buoy | <input type="checkbox"/> |
| Fire Bucket | <input type="checkbox"/> |



Apakah kapal bapak pernah mengalami kecelakaan kapal ?
 Pernah Tidak Pernah
 Tahun Kejadian : -
 Korban Kecelakaan : -
 Penyebab Kecelakaan : -

Menurut bapak pentingkah alat keselamatan di atas kapal ?
 Penting Tidak

Apa saja faktor penyebab operator kapal tidak melengkapi alat keselamatan diatas kapal

| | |
|---|-------------------------------------|
| A Peralatan Keselamatan Yang Mahal | <input type="checkbox"/> |
| B Jarak Tempuh Dekat | <input type="checkbox"/> |
| C Tempat Pembelian Alat Keselamatan Yang Jauh | <input checked="" type="checkbox"/> |
| D Tidak Tahu Pentingnya Alat Keselamatan | <input type="checkbox"/> |
| E Kurangnya Pemeriksaan | <input type="checkbox"/> |

Lampung Tengah, 2022
 Pemilik Kapal



KUISIONER TINJAUAN ALAT KESELAMATAN
KAPAL GETEK DI DERMAGA CABANG KABUPATEN LAMPUNG TENGAH


Nama Nakhoda : *Abidin*
 Usia : *35 Tahun*
 Nama Kapal : *Suka Duri*
 Ukuran Kapal : *10 x 1 x 0,7*

Kelengkapan alat keselamatan

| | |
|-------------|--------------------------|
| Life Jacket | <input type="checkbox"/> |
| Life Buoy | <input type="checkbox"/> |
| Fire Bucket | <input type="checkbox"/> |

Apakah kapal bapak pernah mengalami kecelakaan kapal ?

Pernah Tidak Pernah
 Tahun Kejadian : -
 Korban Kecelakaan : -
 Penyebab Kecelakaan : -


Menurut bapak pentingkah alat keselamatan di atas kapal ?



Penting Tidak

Apa saja faktor penyebab operator kapal tidak melengkapi alat keselamatan diatas kapal

| | |
|--|-------------------------------------|
| A. Peralatan Keselamatan Yang Mahal | <input type="checkbox"/> |
| B. Jarak Tempuh Dekat | <input type="checkbox"/> |
| C. Tempat Pembelian Alat Keselamatan Yang Jauh | <input type="checkbox"/> |
| D. Tidak Tahu Pentingnya Alat Keselamatan | <input type="checkbox"/> |
| E. Kurangnya Pemeriksaan | <input checked="" type="checkbox"/> |

Lampung Tengah, 2022
 Pemilik Kapal




KUESIONER TINJAUAN ALAT KESELAMATAN
KAPAL GETER DI DERMAGA CABANG KABUPATEN LAMPUNG TENGAH


Nama Nakhoda : B. D. S
 Usia : 41 Tahun

Nama Kapal : SUBU DOKAI
 Ukuran Kapal : 3 x 1,5 x 0,6

Kelengkapan alat keselamatan

| | |
|-------------|--------------------------|
| Life Jacket | <input type="checkbox"/> |
| Life Buoy | <input type="checkbox"/> |
| Fire Bucket | <input type="checkbox"/> |

Apakah kapal bapak pernah mengalami kecelakaan kapal ?

Pernah Tidak Pernah

Tahun Kejadian : -
 Korban Kecelakaan : -
 Penyebab Kecelakaan : -

Menurut bapak pentingkah alat keselamatan di atas kapal ?

Penting Tidak

Apa saja faktor penyebab operator kapal tidak melengkapi alat keselamatan diatas kapal ?

| | |
|--|-------------------------------------|
| A. Peralatan Keselamatan Yang Mahal | <input type="checkbox"/> |
| B. Jarak Tempuh Dekat | <input type="checkbox"/> |
| C. Tempat Pembelian Alat Keselamatan Yang Jauh | <input checked="" type="checkbox"/> |
| D. Tidak Tahu Pentingnya Alat Keselamatan | <input type="checkbox"/> |
| E. Kurangnya Pemeriksaan | <input type="checkbox"/> |

Lampung Tengah, 2022
 Pemilik Kapal

