

**TINJAUAN ALAT KESELAMATAN KAPAL PADA KMP. KURISI
LINTASAN SORONG – KALOBO DI PELABUHAN PERIKANAN
USAHAMINA PROVINSI PAPUA BARAT**

KERTAS KERJA WAJIB



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

**Diajukan oleh:
TEGAR BRILIANZA
NPT: 19 03 023**

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

2022

**PERSETUJUAN SEMINAR
KERTAS KERJA WAJIB**

Judul : **TINJAUAN ALAT KESELAMATAN KAPAL PADA
KMP. KURISI LINTASAN SORONG – KALOBO DI
PELABUHAN PERIKANAN USAHAMINA PROVINSI
PAPUA BARAT**

Nama : **TEGAR BRILIANZA**

NPT : **19 03 023**

Program Studi : **D-III MANAJEMEN TRANSPORTASI PERAIRAN
DARATAN**

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan
Palembang,

Menyetujui

Pembimbing I



Chairul Insani Ilham, A.TD., MM.
Pembina (IV/a)
NIP. 19601215 198703 1 007

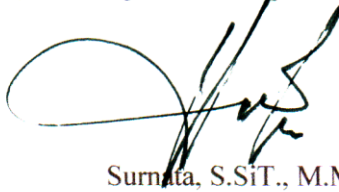
Pembimbing II



Sri Kelana, S.Or., M.Pd.
Penata (III/c)
NIP. 19821115 200912 1 004

Mengetahui

Ketua Program Studi
Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan



Surnata, S.SiT., M.M.
Pembina (IV/a)
NIP. 19660719 198903 1001

**TINJAUAN ALAT KESELAMATAN KAPAL PADA KMP. KURISI
LINTASAN SORONG – KALOBO DI PELABUHAN PERIKANAN
USAHAMINA PROVINSI PAPUA BARAT**

Disusun dan Diajukan Oleh:

NAMA : TEGAR BRILIANZA

NPT : 19 03 023

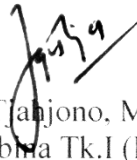
Telah dipresentasikan di depan panitia seminar KKW Politeknik Transportasi
Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang
Pada Tanggal

Menyetujui

Penguji I

Penguji II

Penguji III



Dr. A. Agus Tjahjono, MM, M.Mar.E.
Pembina Tk.I (IV/b)
NIP. 19710620 199903 1 001



Santoso, S.E., M.Si.
Penata (III/c)
NIP. 19820929 200912 1 004



Surnata, S.SiT, MM.
Pembina (IV/a)
NIP. 19660719 198903 1 001

Mengetahui
Ketua Program Studi
Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan



Surnata, S.SiT., MM.
Pembina (IV/a)
NIP. 19660719 198903 1 001

SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : TEGAR BRILIANZA

Notar : 19 03 023

Program Studi : D-III MANAJEMEN TRANSPORTASI PERAIRAN
DARATAN

Jenis karya : Tugas Akhir

Adalah **pihak I** selaku penulis asli karya ilmiah yang berjudul
“TINJAUAN ALAT KESELAMATAN KAPAL PADA KMP. KURISI
LINTASAN SORONG - KALOBO DI PELABUHAN PERIKANAN
USAHAMINA PROVINSI PAPUA BARAT” dengan ini menyerahkan karya
ilmiah kepada :

Nama : Politeknik Transportasi SDP Palembang

Alamat : Jl. Sabar Jaya no. 116, Prajin, Banyuasin 1 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 sebagai
mana mestinya.

	Palembang,
Pemegang Hak Cipta	Pencipta

POLTEKTRANS SDP PALEMBANG

TEGAR BRILIANZA

NPT. 19 03 023

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan di bawah ini dengan :

Nama : TEGAR BRILIANZA

NPT : 19 03 023

Program Studi : Manajemen Transportasi Perairan Daratan (MTPD)

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis dengan judul :

TINJAUAN ALAT KESELAMATAN KAPAL PADA KMP. KURISI
LINTASAN SORONG – KALOBO DI PELABUHAN PERIKANAN
USAHAMINA PROVINSI PAPUA BARAT

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 Dan Penyeberangan Palembang

Palembang,

TEGAR BRILIANZA

NPT. 19 03 023

KATA PENGANTAR

Kami memanjatkan Kerja Wajib (KKW) yang berjudul **“TINJAUAN ALAT KESELAMATAN KAPAL PADA KMP. KURISI LINTASAN SORONG – KALOBO DI PELABUHAN PERIKANAN USAHAMINA PROVINSI PAPUA BARAT”** tepat pada waktunya. KKW ini ditulis dan diajukan sebagai salahsatu persyaratan untuk menyelesaikan pendidikan pada Program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan. Selain itu, penulisan KKW ini merupakan realisasi dari pelaksanaan Praktek Kerja Lapangan (PKL) yang dilaksanakan di Pelabuhan Perikanan Usahamina Provinsi Papua Barat, dalam kaitannya dengan pengaplikasian dari teori-teori yang didapat selama mengikuti perkuliahan di Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa dalam penulisan KKW ini masih banyak terdapat kekurangan-kekurangan, hal ini dikarenakan keterbatasan kemampuan, waktu, pengetahuan serta pengalaman yang penulis miliki. Oleh karena itu dengan segala kerendahan hati penulis mengharapkan saran dan masukan yang bersifat membangun yang dapat digunakan sebagi bahan perbaikan demi kesempurnaan KKW ini.

Dalam pelaksanaan kegiatan dan penulisan KKW ini tidak terlepas dari bantuan dan bimbingan berbagai pihak, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis mengucapkan terimakasih kepada :

1. Kedua orang tua dan keluarga yang selalu mendukung dan mendoakan;
2. Direktur Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang Bapak Dr. H. Irwan, S.H, M.Pd, M.Mar.E.;
3. Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXV Provinsi Papua dan Papua Barat Bapak Dominggus, S.T, M.T.;
4. Seluruh Dosen Pengajar dan Seluruh Pengasuh Taruna Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang;

5. Bapak Chairul Insani Ilham, A.TD, MM. dan Bapak Sri Kelana, S.Or, M.Pd. selaku dosen pembimbing yang telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan dan arahan sehingga Kertas Kerja Wajib ini dapat diselesaikan;
6. Bapak Ir. Marvian Dwi Surya Putra, S.SiT, MM., Bapak Bonaventura E.T.B Rukka, A.Md LLASP dan Bapak Martin Alan Buana, A.Md LLASDP selaku dosen pembimbing lapangan yang telah memberikan bimbingan dan arahan selama melaksanakan Praktek Kerja Lapangan di BPTD Wilayah XXV Provisini Papua dan Papua Barat;
7. BPTD Wilayah XXV Provinsi Papua dan Papua Barat beserta seluruh pegawai yang telah membantu, mengarahkan dan memberikan banyak pelajaran mengenai dunia kerja selama melaksanakan PKL dan Magang;
8. Ikatan Alumni Papua Barat yang telah membantu selama PKL dan Magang;
9. Tim PKL Papua dan Papua Barat (Safron, Kinton dan Aju) yang telah bersama-sama disaat susah maupun senang selama pelaksanaan PKL dan Magang;
10. Rekan-rekan satu angkatan XXX yang telah bersama-sama berjuang selama tiga tahun;
11. Hardiyanti yang selalu mensupport, menemani dan memberi semangat dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini terima kasih atas waktu dan kesempatannya semoga LDR ini segera berakhir.
12. Semua pihak yang secara langsung dan tidak langsung telah terlibat dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini;

Semoga Kertas Kerja Wajib ini dapat bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkannya serta dapat digunakan dan dikembangkan untuk penelitian yang lebih baik lagi

Palembang,
Penulis,

TEGAR BRILIANZA

NPT. 19 03 023

Tinjauan Alat Keselamatan Kapal Pada KMP. Kurisi Lintasan Sorong – Kalobo di Pelabuhan Perikanan Usahamina Provinsi Papua Barat

ABSTRAK

Pelabuhan Perikanan Usahamina adalah pelabuhan milik PT. Perikanan Nusantara (Persero) yang terletak di Kota Sorong Provinsi Papua Barat, Pelabuhan ini digunakan sebagai pelabuhan sementara untuk bersandarnya 4 (empat) kapal Ro-Ro milik Kementerian Perhubungan karena Pelabuhan Penyeberangan Klademak masih dalam tahap pembangunan. Di Papua Barat transportasi SDP sangat di butuhkan karena belum terdapat akses jalur darat ke beberapa daerah. Aspek keselamatan adalah salah satu komponen penting yang harus di perhatikan dalam angkutan penyeberangan. Termasuk alat keselamatan kapal yang terdiri dari *lifejacket*, *lifeboat*, *lifebuoy* dan *liferaft* yang terdapat di atas kapal KMP. Kurisi yang harus di perhatikan sebagai bentuk antisipasi kecelakaan kapal. Metode yang di gunakan penulis dalam penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif dilakukan dengan membandingkan antara keadaan eksisting dengan keadaan yang diharapkan berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No:UM.008/9/20/DJPL-12 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Koncensi Berbendera Indonesia (Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged) Bab IV Pasal 80. Berdasarkan hasil penelitian jumlah alat keselamatan kapal sudah sesuai dengan peraturan yang berlaku *lifejacket* berjumlah 125 unit yang terdiri dari 100 unit *lifejacket* dewasa dan 25 unit *lifejacket* anak-anak, *lifeboat* berjumlah 1 unit, *lifebuoy* berjumlah 6 unit dan *liferaft* berjumlah 4 unit. Tetapi untuk kondisi alat keselamatan masih belum sesuai karena masih terdapat *lifejacket* yang robek, tidak terdapat kabel sling pada *lifeboat* dan tali pada *lifebuoy* sudah mulai putus, material pemantul cahaya rusak dan tidak terdapat tanda nama kapal.

Kata Kunci : Alat keselamatan, lifejacket, lifeboat, lifebuoy, liferaft.

Overview of Ship Safety Equipment at KMP. Kurisi The Sorong – Kalobo Trail at The Fisheries Port of Usahamina West Papua Province

ABSTRACT

Usahamina Fishery Port is a port owned by PT. Perikanan Nusantara (Persero) which is located in Sorong City, West Papua, this port is used as a temporary port to dock 4 (four) Ro-Ro ships belonging to the Ministry of Transportation because the Klademak Ferry Port is still under construction. In West Papua, Inland transportation is very much needed because there is no land route access to several areas. The safety aspect is one of the important components that must be considered in crossing transportation. Including ship safety equipment consisting of life jackets, lifeboats, lifebuoys and liferafts on board the KMP. Kurisi that must be considered as a form of anticipation of ship accidents. The method used by the author in this study is a qualitative research method carried out by comparing the existing situation with the expected situation based on the Regulation of the Director General of Sea Transportation No: UM.008/9/20/DJPL-12 concerning Technical Instructions for the Implementation of Indonesian-flagged Non-Concession Ships (Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged) Chapter IV Article 80. Based on the research result, the number of ship safety equipment is in accordance with applicable regulations, there are 125 life jackets consisting of 100 adult lifejackets and 25 children's lifejackets, 1 lifeboat, 6 lifebuoys and 4 liferaft. However, the conditions of the safety equipment is still not suitable because there are still life jackets. which is torn, there is no sling cable on the lifeboat and the rope on the lifebuoy has begun to break, the light-reflecting material is damaged and there is no sign of the name of the ship

Keywords : Safety tool, lifejacket, lifeboat, lifebuoy, liferaft.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN SEMINAR KERTAS KERJA WAJIB ...	ii
HALAMAN PENGESAHAN SEMINAR.....	iii
SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN.....	v
KATA PENGANTAR.....	vi
ABSTRAK	viii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Tujuan Penelitian	5
D. Manfaat Penelitian	5
E. Batasan Masalah	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	7
A. Review Penelitian Sebelumnya	7
B. Landasan Teori	9
C. Kerangka Penelitian.....	19
BAB III METODE PENELITIAN	21
A. Jenis Penelitian.....	21
B. Sumber Data/ Subyek Penelitian	21
C. Metode/Teknik Pengumpulan	22
D. Teknik Analisis Data.....	23
BAB IV ANALISA DAN PEMBAHASAN	28
A. Gambaran umum wilayah penelitian	28
B. Hasil penelitian	59
C. Pembahasan	74
BAB V PENUTUP	81
A. Kesimpulan	81
B. Saran	82
DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Review Penelitian Sebelumnya.....	8
Tabel 3.1 Persyaratan Umum Jacket Penolong (<i>lifejacket</i>)	24
Tabel 3.2 Persyaratan Umum Sekoci Penolong (<i>lifeboat</i>).....	25
Tabel 3.3 Persyaratan Umum Pelampung Penolong (<i>lifebuoy</i>)	26
Tabel 3.4 Persyaratan Umum Pelampung Penolong (<i>lifebuoy</i>)	27
Tabel 3.5 Persyaratan Umum Rakit Penlong (<i>liferaft</i>).....	28
Tabel 4.1 Luas Daerah dan Jumlah Pulau Menurut Distrik di Kota Sorong ...	30
Tabel 4.2 Keadaan Cuaca di Kota Sorong Tahun 2021	31
Tabel 4.3 Batas Administrasi Kota Sorong Provinsi Papua Barat	32
Tabel 4.4 Presentase Distribusi PDRB Kota Sorong 5 Tahun Terakhir	34
Tabel 4.5 <i>Ship Particular</i> KMP. Kurisi.....	34
Tabel 4.6 <i>Ship Particular</i> KMP. Arar	41
Tabel 4.7 <i>Ship Particular</i> KMP. Lema	43
Tabel 4.8 <i>Ship Particular</i> KMP. Terubuk I	45
Tabel 4.9 Data Produktivitas Pelabuhan Perikanan Usahamina Sorong 5 Tahun Terakhir	58
Tabel 4.10 Data Produktivitas Kedatangan Harian Selama 16 (enam belas) Hari di Pelabuhan Perikanan Usahamina	59
Tabel 4.11 Data Produktivitas Keberangkatan Harian Selama 16 (enam belas) Hari di Pelabuhan Perikanan Usahamina	60
Tabel 4.12 Kondisi Jacket Penolong (<i>lifejacket</i>) pada KMP. Kurisi yang beroperasi di Pelabuhan Perikanan Usahamina Kota Sorong	67
Tabel 4.13 Kondisi Sekoci Penolong (<i>lifeboat</i>) Pada KMP. Kurisi Yang Beroperasi di Pelabuhan Perikanan Usahamina Sorong	69
Tabel 4.14 Kondisi Pelampung Penolong (<i>lifebuoy</i>) Pada KMP. Kurisi Yang Beroperasi di Pelabuhan Perikanan Usahamina Sorong Ukuran Panjang Lebih dari 15 Meter Kurang Dari 45 Meter.....	72
Tabel.4.15.Kondisi Rakit Penolong (<i>liferaft</i>) Pada KMP. Kurisi Yang Beroperasi di Pelabuhan Perikanan Usahamina Sorong	75
Tabel 4.16 Kesesuaian Jumlah <i>lifejacket</i>	74
Tabel 4.17 Kesesuaian Jumlah <i>lifeboat</i>	75

Tabel 4.18 Kesesuaian Jumlah <i>lifebuoy</i>	75
Tabel 4.19 Kesesuaian Jumlah <i>liferaft</i>	76
Tabel 4.20 Kesesuaian Kondisi <i>lifejacket</i>	77
Tabel 4.21 Kesesuaian Kondisi <i>lifeboat</i>	78
Tabel 4.22 Kesesuaian Kondisi <i>lifebuoy</i>	79
Tabel 4.23 Kesesuaian Kondisi <i>liferaft</i>	80

DAFTAR GAMBAR

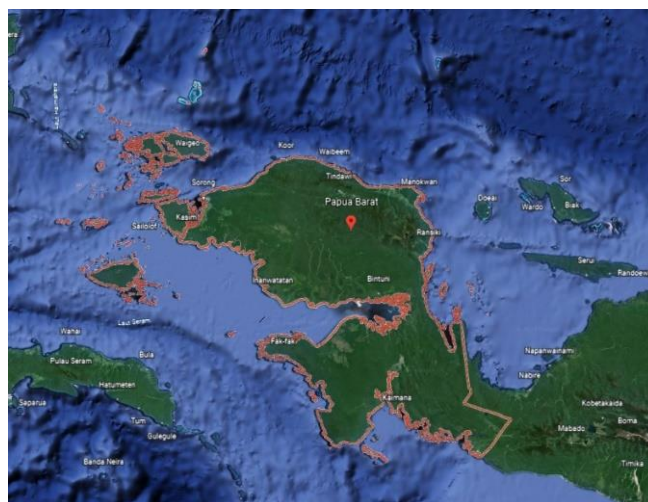
Gambar 1.1 Peta Wilayah Papua Barat	1
Gambar 1.2 Kondisi Alat Keselamatan KMP. Kurisi	3
Gambar 2.1 Kerangka Penelitian	20
Gambar 4.1 Peta Wilayah Kota Sorong Berdasarkan Distrik	29
Gambar 4.2 Luas Wilayah Menurut Distrik.....	31
Gambar 4.3 Presentase Penduduk Kota Sorong Menurut Distrik.....	33
Gambar 4.4 KMP. Kurisi	38
Gambar 4.5 KMP. Arar	40
Gambar 4.6 KMP. Lema	42
Gambar 4.7 KMP. Terubuk I	44
Gambar 4.8 Peta Lintasan Penyeberangan.....	47
Gambar 4.9 Kondisi Pelabuhan Perikanan Usahamina.....	48
Gambar 4.10 Foto Udara Pelabuhan Klademak.....	48
Gambar 4.11 Pelabuhan Penyeberangan Klademak	49
Gambar 4.12 <i>Layout</i> Pelabuhan Penyeberangan Klademak	50
Gambar 4.13 Struktur Organisasi Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXV Provinsi Papua dan Papua Barat	52
Gambar 4.14 Jaket Penolong (<i>lifejacket</i>)	61
Gambar 4.15 Sekoci Penolong (<i>lifeboat</i>)	62
Gambar 4.16 Pelampung Penolong (<i>lifebuoy</i>)	62
Gambar 4.17 Rakit Penolong (<i>liferaft</i>)	63
Gambar 4.18 Kondisi Eksisting Jaket Penolong (<i>lifejacket</i>) Pada KMP, Kurisi Yang Beroperasi di Pelabuhan Perikanan Usahamina.....	65
Gambar 4.19 Kondisi Eksisting Sekoci Penolong (<i>lifeboat</i>) Pada KMP, Kurisi Yang Beroperasi di Pelabuhan Perikanan Usahamina.....	69
Gambar 4.20 Kondisi Eksisting Pelampung Penolong (<i>lifejbuoy</i>) Pada KMP. Kurisi Yang Beroperasi di Pelabuhan Perikanan Usahamina.....	71
Gambar 4.21 Kondisi Eksisting Rakit Penolong (<i>liferft</i>) Pada KMP, Kurisi Yang Beroperasi di Pelabuhan Perikanan Usahamina.....	74

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Provinsi Papua Barat memiliki 13 (tiga belas) Kabupaten/Kota yang terbagi menjadi 12 Kabupaten dan 1 Kota. Ibukota Provinsi Papua Barat adalah Kabupaten Manokwari yang terletak di pantai utara kepala burung pulau Papua. Luas wilayah kabupaten/kota terkecil di Provinsi Papua Barat adalah Kota Sorong dan wilayah terbesar adalah Kabupaten Teluk Bintuni. Kota Sorong sangatlah strategis karena merupakan pintu keluar masuk dan transit ke Provinsi Papua Barat. Kota Sorong juga merupakan kota industri, perdagangan dan jasa, karena Kota Sorong dikelilingi oleh kabupaten lain yang mempunyai sumber daya alam yang sangat potensial sehingga membuka peluang bagi investor dalam maupun luar negeri untuk menanamkan modalnya. Luas wilayah Kota Sorong mencapai 1.105,00 km², atau sekitar 1.13% dari total luas wilayah Papua Barat.



Gambar 1.1. Peta Wilayah Papua Barat

Sumber: Papua Barat, Google Earth (2022)

Transportasi air memegang salah satu peran yang sangat penting sebagai penunjang perpindahan penumpang dan barang di Kota Sorong Provinsi Papua Barat hal ini dikarenakan transportasi air merupakan penghubung bagi transportasi yang tidak bisa dijangkau oleh jalur darat karena terputus oleh adanya perairan dan belum adanya jalur darat untuk dilalui khususnya untuk menuju ke seluruh Kota maupun Kabupaten yang ada di Provinsi Papua Barat.

Pelabuhan Perikanan Usahamina ini adalah bukan Pelabuhan Penyeberangan melainkan Pelabuhan Perikanan yang di Kelola oleh Badan Usaha Milik Negara (BUMN) PT. Perikanan Nusantara (Persero). Terdapat 4 (empat) Kapal *Ro-Ro* yang bersandar dan beroperasi di Pelabuhan Perikanan Usahamina. Pelabuhan Usahamina ini adalah Pelabuhan yang sering di gunakan oleh masyarakat untuk keluar dan masuk ke Kota Sorong Sehingga masyarakat harus ke Pelabuhan Perikanan Usahamina untuk menggunakan jasa transportasi ASDP menuju ke Pelabuhan di pulau— pulau kecil di Provinsi Papua Barat.

Pada lintasan Sorong-Kalobo armada kapal yang dapat digunakan adalah KMP. Kurisi kapal yang dibuat pada tahun 2010 dan memiliki bobot kotor 188 GT ini memiliki kapasitas penumpang dan barang yang kecil, kapal ini juga tergolong sudah cukup tua dibandingkan kapal-kapal yang beroperasi di Pelabuhan Usahamina. Dengan lintasan perintis membutuhkan jarak tempuh 20 mil laut dengan waktu tempuh untuk menuju ke Kalobo \pm 3,5 Jam.

Dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 51 Tahun 2002 tentang Keselamatan Kapal yang tertera jelas bahwa setiap kapal berbendera Indonesia dan kapal asing yang beroperasi di perairan Indonesia harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal. Menunjang keselamatan penumpang beserta awak kapal, jumlah dan kondisi alat-alat keselamatan yang terdapat diatas kapal menjadi tolak ukur yang penting. Alat keselamatan kapal juga harus memenuhi Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Laut NO: UM.008/9/20/DJPL tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standart Indonesia Flagged*) Bab IV Pasal 80 tentang Perlengkapan Penolong tentang Perlengkapan Keselamatan Transportasi Penyeberangan Sungai dan Danau.



Gambar 1.2. Kondisi Alat Keselamatan Pada KMP. Kurisi

Sumber: Dokumentasi Tim PKL Papua Barat (2022)

Berdasarkan hasil survey kondisi alat keselamatan KMP. Kurisi masih belum memenuhi persyaratan yang sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL-12 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesia Flagged*) Bab IV Pasal 80 Tentang Perlengkapan Penolong, tentang Perlengkapan Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan. Jaket Penolong (*lifejacket*) pada KMP. Kurisi jumlahnya sudah cukup namun ada beberapa *lifejacket* yang kondisinya robek, Kondisi *lifebuoy* yang tersedia pada KMP. Kurisi kondisinya tidak baik seperti tidak ada material pemantul cahaya, tidak ada tulisan nama kapal dan tali sudah mulai putus, dari sisi jumlah *lifeboat* dan *liferaft* sudah memenuhi persyaratan namun untuk kondisi *lifeboat* sangat tidak layak digunakan dan tidak dapat dioperasikan karena tidak terdapat kabel sling.

Untuk mendukung penerapan keselamatan pelayaran pada KMP. Kurisi di Pelabuhan Perikanan Usahamina Provinsi Papua Barat berdasarkan latar belakang diatas maka penulis mengambil judul Kertas Kerja Wajib (KKW): “Tinjauan Alat Keselamatan Kapal Pada KMP. Kurisi Lintasan Sorong-Kalobo Di Pelabuhan Perikanan Usahamina Provinsi Papua Barat”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka permasalahan dirumuskan sebagai berikut:

1. Apakah jumlah perlengkapan alat keselamatan kapal di KMP. Kurisi sudah sesuai dengan peraturan yang berlaku?

2. Apakah kondisi perlengkapan alat keselamatan kapal di KMP. Kurisi sudah sesuai dengan peraturan yang berlaku?
3. Bagaimana implementasi peraturan perlengkapan keselamatan pada KMP. Kurisi sesuai dengan peraturan yang berlaku?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Mengetahui kondisi dan jumlah peralatan keselamatan kapal pada KMP. Kurisi yang beroperasi pada lintasan Sorong – Kalobo.
2. Mengetahui kesesuaian kondisi dan jumlah *existing* perlengkapan alat keselamatan kapal di KMP. Kurisi sesuai dengan peraturan yang berlaku.
3. Mengetahui penerapan implementasi peraturan perlengkapan alat keselamatan pada KMP. Kurisi sesuai dengan peraturan yang berlaku.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagi Taruna
 - a. Untuk mengaplikasikan ilmu yang di dapat selama menempuh pendidikan Program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan.
 - b. Untuk memberikan pengalaman dan wawasan dunia kerja yang tidak di dapatkan selama menempuh pendidikan Program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan.
 - c. Sebagai acuan untuk menambah pengalaman dan pengetahuan taruna Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang mengenai wilayah transportasi sungai dan pelabuhan setempat.

2. Bagi Penyelenggara Angkutan

Penelitian ini dapat menjadi bahan masukandan bahan evaluasi tentang pentingnya perlengkapan peralatan keselamatan di atas kapal penyeberangan tipe *Ro-Ro* bagi institusi pengelola/Pembina angkutan penyeberangan.

3. Bagi Lembaga

- a. Sebagai acuan untuk memberikan informasi dan pengetahuan bagi PT. ASDP Cabang Sorong dan BPTD Wilayah XXV Papua dan Papua Barat mengenai alat keselamatan kapal pada KMP. Kurisi pada lintasan Sorong-Kalobo di Pelabuhan Perikanan Usahamina.
- b. Sebagai Bahan masukan kepada Pemerintah Kota Sorong untuk memperhatikan alat keselamatan kapal pada Pelabuhan Perikanan Usahamina.

E. Batasan Masalah

Topik permasalahan yang akan di bahas pada penelitian ini adalah Alat Keselamatan Kapal yang terdiri dari *lifejacket*, *lifeboat*, *lifebuoy*, dan *liferaft* pada KMP. Kurisi lintasan Sorong-Kalobo di Pelabuhan Perikanan Usahamina Kota Sorong Provinsi Papua Barat sesuai dengan Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Laut No:UM.008/9/20/DJPL-12 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) Bab IV Pasal 80 tentang Perlengkapan Penolong.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Review Penelitian Sebelumnya

Dalam penelitian ini digunakan penelitian terdahulu sebagai pembanding untuk penelitian penulis sekarang, tujuannya agar hasil penelitian terjaga keasliannya dan dapat di pertanggung jawabkan secara akademis. Untuk itu digunakan metode yang sama untuk membahas Alat Keselamatan Kapal, namun terdapat perbedaan pada penelitian sebelumnya yang dapat dilihat sebagai berikut;

Tabel 2.1. Review Penelitian Sebelumnya

Pembahasan	Muhammad Farhan Labib Hammam	Tegar Brilianza
Judul Kertas Kerja Wajib	Tinjauan Perlengkapan Keselamatan KM. Banawa Nusantara 98 Lintasan Penyeberangan Karimunjawa - Pulau Parang – Pulau Nyamuk Kabupaten Jepara Provinsi Jawa Tengah.	Tinjauan Alat Keselamatan Kapal Pada KMP. Kurisi Lintasan Sorong-Kalobo di Pelabuhan Perikanan Usahamina Provinsi Papua Barat.
Tempat Penelitian	Pelabuhan Karimunjawa, Kabupaten Jepara Provisini Jawa Tengah.	Pelabuhan Perikanan Usahamina, Kota Sorong Provinsi Papua Barat.

<p>Analisa Permasalahan</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Analisa jumlah perlengkapan alat keselamatan. 2. Analisa kondisi perlengkapan alat keselamatan. 3. Analisa implementasi peraturan perlengkapan keselamatan. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Analisa jumlah perlengkapan alat keselamatan 2. Analisa kondisi perlengkapan alat keselamatan 3. Analisa Implementasi peraturan Perlengkapan Keselematan
<p>Peraturan yang di gunakan</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. 2. Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Laut NO: UM.008/9/20/DJPL-12 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (<i>Non-Convention Vessel Standart Indonesian Flagged</i>). 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. 2. Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Laut NO: UM.008/9/20/DJPL-12 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (<i>Non Convention Vessel Standart Indonesian Flagged</i>).
<p>Tahun</p>	<p>2021</p>	<p>2022</p>

Sumber: Hasil Analisa Penulis

B. Landasan Teori

1. Landasan Hukum

Adapun dasar hukum yang diambil sebagai landasan teori yang langsung berkaitan dengan penelitian yang dilakukan :

a. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Pasal-pasal pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menjelaskan bahwa :

1) Pasal 1 ayat 32

Keselamatan dan Keamanan Pelayaran adalah suatu keadaan terpenmuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan dan lingkungan maritim.

2) Pasal 1 ayat 34

Keselamatan Kapal adalah keadaan kapal yang memengaruhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlstrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.

3) Pasal 5 Ayat 1

Pelayaran dikuasai oleh Negara dan Pembinaannya dilakukan oleh pemerintah pembinaan sebagaimana mestinya dimaksud meliputi :

- a) Pengaturan
- b) Pengendalian
- c) Pengawasan

4) Pasal 117 ayat 2

Kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal, dan kesehatan penumpang status hukum kapal, manajemen keselamatan kapal dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

5) Pasal 124 ayat 1

Setiap pengadaan pembangunan dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya serta pengoperasian kapal di perairan Indonesia harus memenuhi persyaratan kapal.

6) Pasal 124 ayat 2

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 di buktikan dengan sertifikat yang setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.

- b. Peraturan Menteri Pehubungan Nomor 65 Tahun 2009 tentang Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia

1) Pasal 1 ayat 2

Standar kapal non konvensi (*non convention vessel standard*) berbendera Indonesia sebagaimana dimaksud pada ayat 1 terdiri dari:

- a) Konstruksi / bangunan kapal dan stabilitas kapal;
- b) Perlengkapan;
- c) Peralatan;
- d) Permesinan dan perlistrikan;
- e) Garis muat;
- f) Pengukuran kapal;
- g) Pengawakan;
- h) Manajemen operasional (manajemen keselamatan dan keamanan kapal) dan perlindungan lingkungan maritim.

c. Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Laut NO: UM.008/9/20/DJPL-12 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konveksi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standart Indonesian Flagged*)

Bab IV Pasal 80 tentang Pelengkapan Penolong tentang Perlengkapan Keselamatan Transportasi Penyeberangan Sungai dan Danau pada daerah pelayaran lokal yaitu:

- 1) Rakit Penolong (*liferaft*).
- 2) Pelampung Penolong (*lifebuoy*).
- 3) Jaket Penolong (*lifejacket*).
- 4) Sekoci (*lifeboat*).

2. Landasan Teori

a. Definisi dan Fungsi Transportasi

Transportasi adalah usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana tempat lain objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu (Miro, 2002).

b. Kapal Penyeberangan

Menurut Abu Bakar dkk, (2010), mengatakan bahwa kapal penyeberangan adalah sebagai salah satu moda transportasi yang cukup berkembang di Indonesia merupakan bagian dari sistem Transportasi Nasional yang memiliki karakteristik tersendiri.

Kapal penyeberangan berdasarkan fungsinya terbagi atas 3 (tiga):

- 1) Kapal Penyeberangan yang memuat Penumpang.
- 2) Kapal Penyeberangan yang memuat Kendaraan.
- 3) Kapal Penyeberangan yang memuat Penumpang dan Kendaraan.

c. Perlengkapan Keselamatan

Safety Equipment atau perlengkapan keselamatan yaitu segala perlengkapan yang di gunakan untuk melindungi jiwa awak kapal maupun penumpang pada waktu dalam keadaan darurat (Mutholib, 2013). Dalam Upaya meningkatkan keselamatan angkutan laut dan penyeberangan, pemeriksaan fasilitas keselamatan harus di laksanakan pada setiap kapal yang akan berangkat berlayar.

Untuk mencapai suatu keberhasilan yang maksimal di dalam proses penyelamatan di laut selain diperlakukan peraturan tersebut, juga diperlakukan kesiapan-kesiapan baik personil atau awak kapal yang dalam keadaan bahaya, serta perlengkapan dan alat-alat penolong diatas kapal (Maritim World, 2011). Keselamatan jiwa di laut, tidak saja bergantung dari kapalnya, awak maupun peralatannya, tetapi juga kesiapan dari peralatan – peralatan tersebut untuk dapat digunakan setiap saat, baik sebelum berangkat maupun di dalam perjalanan. Perlengkapan keselamatan memiliki persyaratan umum yang harus dipenuhi, antara lain:

- 1) Dibuat dari bahan yang tepat oleh orang yang ahli.
- 2) Harus tahan pada suhu -30°C sampai dengan $+65^{\circ}\text{C}$.
- 3) Harus diberi warna yang mencolok.
- 4) Dilengkapi dengan bahan yang dapat memantulkan cahaya (Reflection Tape).
- 5) Dapat dioperasikan dengan mudah dan baik dalam segala kondisi laut.
- 6) Diberi tanda masa berlakunya dengan jelas

d. *Liferaft*

Mohammad Rahju (2019), mengatakan bahwa *liferaft* merupakan alat keselamatan kapal berbentuk kapsul kembang yang penempatan posisinya ada di bagian dek kapal. Berikut merupakan syarat-syarat dari rakit penolong:

- 1) Harus mampu bertahan terapung selama 30 hari.
- 2) Harus mampu dilemparkan dari ketinggian 18 meter.
- 3) Dilengkapi dengan sarana pelindung.
- 4) Kapasitas minimal 6 orang.
- 5) Dilengkapi dengan 4 roket pelontar obor berparasut; 6 obor tangan; 2 isyarat asap apung.
- 6) Jalan masuk ke rakit minimal 1 buah
- 7) Terbuat dari karet
- 8) Harus dilengkapi dengan repair kit.
- 9) Pompa udara
- 10) Harus mempunyai stabilitas yang baik ketika terapung dengan isinya sudah terbuka.
- 11) Kalau dijatuhkan dari ketinggian 18 meter (60 kaki), beserta isinya tidak rusak.
- 12) Tutup rakit secara otomatis akan terbuka pada tempatnya ketika rakit mengembang. Tutup ini harus berfungsi juga sebagai pelindung terhadap orang-orang yang cedera dan mempunyai alat yang menampung air hujan. Diatasnya dilengkapi penerangan dan warna tutup harus menyolok.
- 13) Rakit ini harus dilengkapi dengan painter yang diikat pada bagian luar *life line* dan harus tersimpan dibagian dalam.
- 14) Harus bisa ditegakkan oleh satu orang, jika pada waktu terkembang terbalik.

15) Harus dilengkapi dengan pintu masuk yang dilengkapi dengan alat untuk naik dari air ke dalam rakit.

16) Pengembangan rakit kapsul dengan gas tidak mempengaruhi orang cedera (kompres gas), harus secara otomatis dengan menarik tali atau yang lainnya.

17) Alasnya harus kedap air dan harus cukup melindungi terhadap dingin.

Liferaft kategori C yang memenuhi persyaratan dokumen Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV. Seksi 6 klausul 6.3 dan 7.1 dengan kapasitas tidak kurang dari 125% total jumlah pelayar. Berikut Perhitungan kebutuhan *liferaft* minimal di atas kapal:

$$\text{Jumlah Minimal} = \frac{125\% \times \text{Jumlah Penumpang Maksimal Kapal}}{\text{Kapasitas liferaft}}$$

e. *Lifejacket*

Adi Guna Santara (2014), mengatakan bahwa jaket penolong yang melindungi pengguna yang berkerja di atas 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.

1) Harus dibuat dari bahan yang baik dan dikerjakan dengan sempurna.

- 2) Harus dibuat sedemikian rupa untuk mengurangi kekeliruan memakai atau terbalik.
- 3) Harus mampu menahan di atas air dengan badan terlentang dalam suatu sudut miring.
- 4) Harus mampu membalikan badan dari segala macam posisi ke posisi terlentang.
- 5) Tidak boleh rusak oleh pengaruh minyak.
- 6) Harus berwarna yang mencolok/oranye.
- 7) Tidak terbakar/meleleh setelah terkurung api selama waktu 2 detik.
- 8) Harus mudah dan cepat digunakan (+ 1 menit), enak dipakai.
- 9) Harus mempunyai daya apung dan stabilitas tinggi.
- 10) Daya apung tidak boleh berkurang lebih dari 5% setelah terendam dalam air selama 24 jam.
- 11) Harus dilengkapi dengan peluit.
- 12) Dilengkapi dengan alat pemantul cahaya.

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No:UM.008/9/20/DJPL-12 tentang Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia, *life jacket* dewasa berjumlah 100%, anak-anak 10% dan *lifejacket* Cadangan sebanyak 5%. Berikut perhitungan jumlah kebutuhan *life jacket*:

- | | | | | | |
|---|-----------|---|------|---|---------------------|
| - | Dewasa | = | 100% | x | Kapasitas Penumpang |
| - | Anak-anak | = | 10% | x | Kapasitas Penumpang |
| - | Cadangan | = | 5% | x | Kapasitas Penumpang |

f. *Lifebuoy*

Adi Guna Santara (2014), mengatakan bahwa pelampung penolong yang menyelamatkan nyawa dirancang untuk dilempar kepada seseorang didalam air. Syarat Pelampung Penolong:

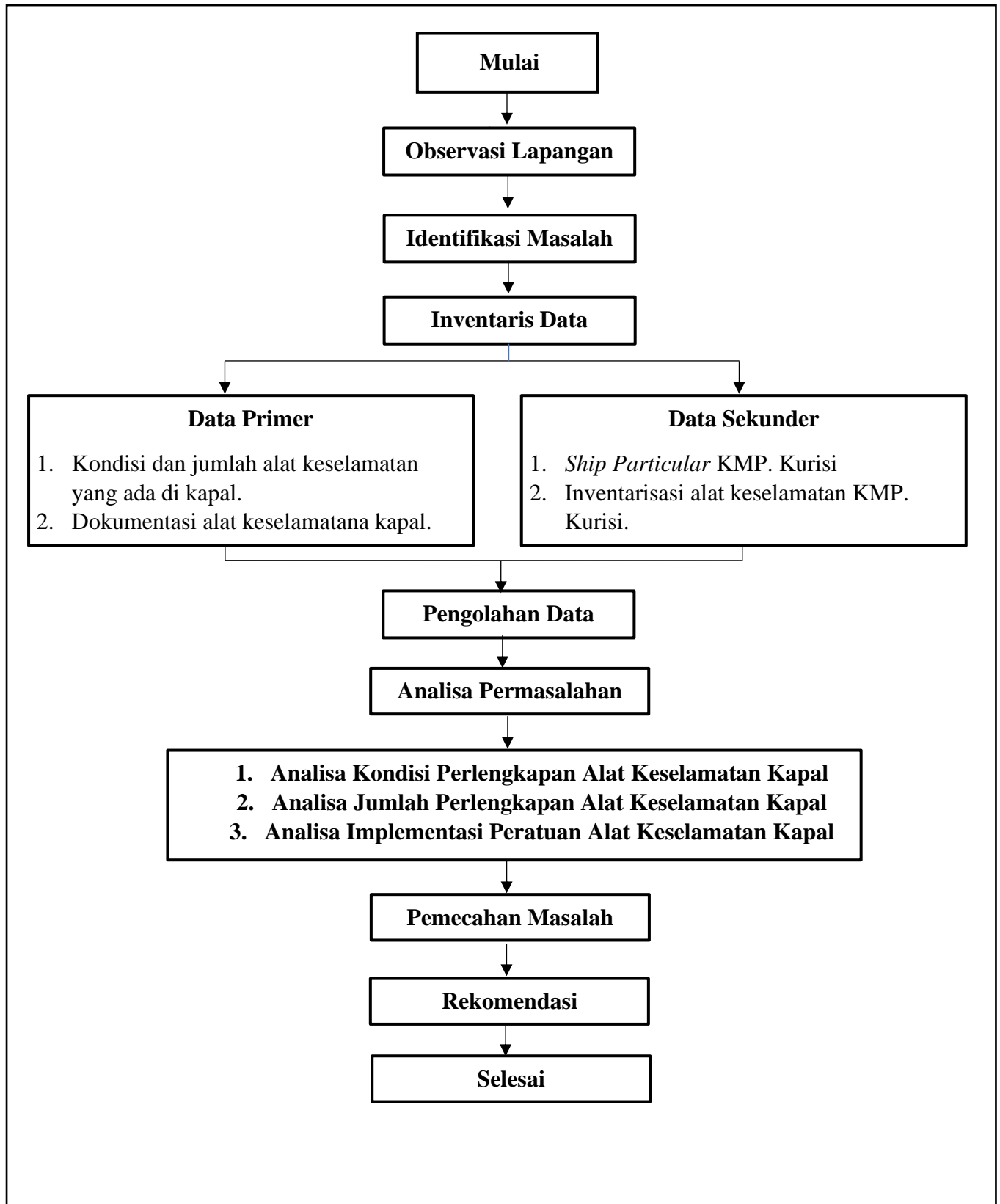
- 1) Diameter luar 800 mm dan diameter dalam 400 mm.
- 2) Dibuat dari bahan apung yang menyatu. c. Dapat mengapung 24 jam.
- 3) Tidak terbakar/meleleh setelah terkurung api selama 2 detik.
- 4) Dapat dilemparkan dari ketinggian 30 meter.
- 5) Dilengkapi tali pegangan dan tali penyelamat 15 depa.
- 6) Dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri.
- 7) Mempunyai berat tidak kurang dari 2,5 kg.
- 8) Dilengkapi dengan alat pemantul cahaya.
- 9) Tidak boleh rusak oleh pengaruh minyak.
- 10) Harus diberi warna yang mencolok/oranye.
- 11) Harus diberi nama kapal.
- 12) Semua pelampung penolong tidak boleh diikat kuat ke badan kapal tapi harus dengan mudah bisa dipakai.

g. *Lifeboat*

Kunco Wati (2019), mengatakan bahwa sekoci merupakan perahu keselamatan yang digunakan untuk meninggalkan kapal apabila kapal dalam keadaan darurat. Berikut syarat-syarat yang harus dipenuhi untuk kelayakan sekoci penolong, antara lain:

- 1) Panjang rata-rata sekoci penolong tidak boleh kurang dari 24 kaki atau 7,3 meter.
- 2) Harus mempunyai stabilitas yang baik dilaut terbuka dengan penuh muatan serta cukup lambung bebas.
- 3) Harus mempunyai tenaga apung yang terpasang tetap, dan tangka-tangkinya tidak boleh terpengaruh oleh karat atau minyak
- 4) Jika dipasang motor maka harus dipasang pelindung dari masuknya air dari muka.
- 5) Berat maksimum dengan segala isinya tidak boleh lebih dari 20 long Ton atau 20.320 kg.
- 6) Sekoci yang bisa lebih dari 60 orang tapi kurang dari 100 orang harus memakai penggerak baling-baling yang digerakan dengan tenaga (mechanically propeller)
- 7) Bangku yang melintang dan yang dipinggir harus dipasang serendah mungkin.
- 8) Block Coeficient harus lebih dari 0,64 (bahan bukan dari kayu).

C. Kerangka Penelitian



Gambar 2.1. Kerangka Penelitian

Rencana penelitian yang akan penulis lakukan dalam penelitian ini dapat di lihat pada Gambar 2.1 dimulai dari observasi di lapangan lalu mengidentifikasi permasalahan yang terjadi dilapangan dan mengumpulkan data primer dan sekunder setelah data didapat lanjut mengolah data dan menganalisa permasalahan yang ada dilapangan selanjutnya membandingkan kondisi eksisting dengan peraturan yang berlaku untuk memecahkan masalah yang terjadi. Setelah selesai dilakukan pemecahan masalah penulis menarik kesimpulan dan memberikan saran untuk permasalahan tersebut.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian ini adalah jenis penelitian Kualitatif menurut Abubakar (2021) Penelitian Kualitatif yaitu penelitian yang data-datanya berupa kata-kata, kalimat, artinya datanya tidak berbentuk angka.

B. Sumber Data / Subyek Penelitian

Dalam penelitian ini sumber data yang di gunakan adalah data primer dan data sekunder. Berikut data yang di gunakan dalam penelitian ini:

1. Data Primer

Menurut Bungin (2006), Data Primer adalah data yang langsung di peroleh dari sumber data pertama di lokasi penelitian atau objek penelitian. Adapun Data Primer yang di pakai adalah:

- a. Hasil pencatatan produktivitas harian pelabuhan selama 16 hari.
- b. Gambar kondisi alat keselamatan kapal pada KMP. Kurisi (*lifejacket, lifebuoy, liferafft, lifeboat*).
- c. Gambar kapal KMP. Kurisi
- d. Gambar kondisi Pelabuhan Perikanan Usahamina Kota Sorong.
- e. Durasi trip lintasan Sorong-Kalobo.

2. Data Sekunder

Menurut Bungin (2006), Data Sekunder adalah data yang di peroleh dari sumber kedua atau sumber sekunder dari data yang di butuhkan. Adapun data Sekunder yang di pakai adalah:

- a. Data produktivitas pelabuhan 5 tahun terakhir (2017-2021).
- b. Kota Sorong dalam angka.
- c. Papua Barat dalam angka.
- d. Data curah hujan 5 tahun terakhir (2017-2021)
- e. *Ship Particular* Kapal.
- f. Struktur organisasi Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXV Papua dan Papua Barat.
- g. Data *Ramp Check* Kapal Penyeberangan

C. Metode / Teknik Pengumpulan Data

Metode atau teknik yang dilakukan untuk mengumpulkan data-data yang di gunakan dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut:

1. Metode Observasi

Menurut Basrowi dan Suwandi (2008). Pengamatan atau observasi berarti melihat dengan penuh perhatian. Dalam konteks penelitian, observasi diartikan sebagai cara-cara mengadakan pencatatan secara sistematis mengenai tingkah laku dengan melihat atau mengamati tingkah laku individu atau kelompok yang diteliti secara langsung.

2. Metode Wawancara

Menurut Rahmadi (2011) Teknik wawancara adalah teknik pengumpulan data melalui pengajuan sejumlah pertanyaan secara lisan kepada subjek yang diwawancarai. Teknik wawancara dapat pula diartikan sebagai cara yang dipergunakan untuk mendapatkan data dengan bertanya langsung secara bertatap muka dengan responden atau informan yang menjadi subjek penelitian.

D. Teknik Analisis Data

Menurut Rahmadi (2011). Teknik analisis data merupakan teknik yang digunakan untuk melakukan proses penyederhanaan data ke dalam bentuk yang lebih mudah dibaca dan diinterpretasikan. Analisa yang di gunakan dalam melakukan penelitian pada lokasi Pelabuhan Perikanan Usahamina Provinsi Papua Barat berdasarkan Analisa pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No. UM.008/9/20/DJPL-12 Bab IV dalam Pasal 80 yang berisi ketentuan alat keselamatan jiwa di atas kapal. Adapun metode yang dilakukan dalam pemecahan masalah KMP. Kurisi di Pelabuhan Usahamina Sorong yakni:

1. Analisa Jaket Penolong (*lifejacket*)

Pada Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL-12 Bab IV dalam pasal 80, jaket penolong (*Lifejacket*) diatur untuk semua ukuran kapal harus memnuhi ketentuan sebagai berikut:

Tabel 3.1. Persyaratan Umum Jaket Penolong (*Lifejacket*)

Batas Ukuran Kapal	Jaket Penolong
Semua Ukuran	1. Baju Penolong kategori A yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV seksi 10 dilengkapi lampu, peluit dan pita pemantul cahaya.

Semua Ukuran	<ol style="list-style-type: none"> 2. Sejumlah 100% (Seratus Persen) total jumlah pelayar untuk dewasa ditambah 5% (Lima Persen) cadangan. 3. Sejumlah yang mencukupi untuk petugas jaga/pekerja di anjungan, ruang kendali kamar mesin dan di tempat kerja yang jauh dari akomodasi (apabila ada). 4. Minimum 10% (Sepuluh Persen) dari jumlah penumpang, untuk anak-anak.
--------------	--

Sumber: Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL-12

Bab IV Pasal 80

2. Analisa Sekoci Penolong (*lifeboat*)

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

Tabel 3.2. Persyaratan Umum Sekoci Penolong (*Lifeboat*)

Batasan <i>Gross Tonnage</i> (GT)	Sekoci Penolong
GT 300 sampai dengan kurang dari 500	1. Dilengkapi dengan 1 buah sekoci penyelamat.

Sumber: Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL-12

Bab IV Pasal 80

3. Analisa Pelampung Penolong (*Lifebuoy*)

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

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

Tabel 3.3. Persyaratan Umum Pelampung Penolong (*Lifebuoy*)

Batasan Panjang	Pelampung Penolong
Kapal dengan ukuran panjang 15 (Lima belas) meter sampai kurang dari 45 (Empat puluh lima) meter.	<ol style="list-style-type: none"> 1) Harus dilengkapi dengan 6 (enam) unit pelampung penolong dengan 50% (lima puluh persen) dari jumlah pelampung penolong dilengkapi dengan lampu menyala sendiri dan 2 (dua) unit lainnya dilengkapi dengan tali apung. 2) Pelampung penolong yang memenuhi persyaratan dokumen Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 9 Klausul 9.1

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

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

Tabel 3.4. Persyaratan Umum Pelampung Penolong (*Lifebuoy*)

Batasan Panjang	Pelampung Penolong
Kapal dengan ukuran 45 (empat puluh lima) meter sampai kurang dari 60 (enam puluh) meter.	<p>1) Harus dilengkapi dengan 8 (delapan) unit pelampung penolong dengan paling sedikit 6 (enam) unit di lengkapi dengan lampu yang menyala sendiri, dan 2 (dua) unit lainnya dilengkapi dengan tali apung.</p> <p>2) Pelampung penolong yang memenuhi persyaratan dokumen Standar Kapal non Konveksi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 9 klausul 9.1</p>

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

4. Analisa Rakit Penolong (*Liferaft*)

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

Tabel 3.5. Persyaratan Umum Rakit Penolong (*Liferaft*)

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

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

BAB IV

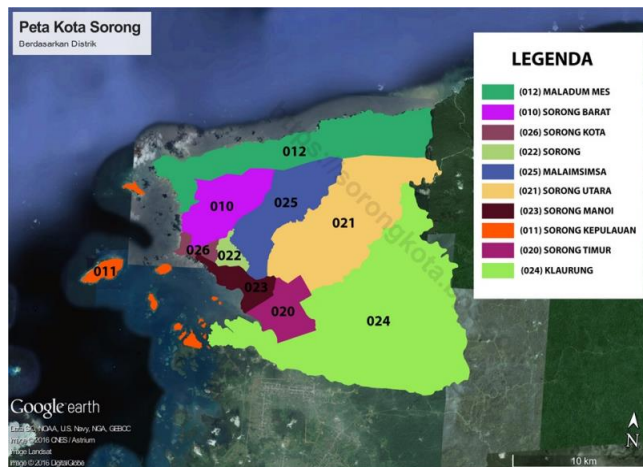
ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

1. Kondisi Geografis

Secara geografis, wilayah Provinsi Papua Barat terletak antara 0° - 4° LS dan antara 124° - 132° BT di bagian utara berbatasan dengan Samudera Pasifik, bagian timur berbatasan dengan Provinsi Papua, bagian Selatan berbatasan dengan Laut Banda, Provinsi Maluku dan bagian barat berbatasan dengan Laut Seram. Luas wilayah Provinsi Papua Barat 102.949,15 km² terdiri dari 12 Pemerintahan Kabupaten dan 1 Pemerintahan Kota.

Kota Sorong terbagi dalam 10 distrik yaitu Distrik Sorong Barat, Distrik Maladummes, Distrik Sorong Kepulauan, Distrik Sorong Timur, Distrik Sorong Utara, Distrik Sorong, Distrik Sorong Manoi, Distrik Klaurung, Distrik Malaimsimsa, dan Distrik Sorong Kota.



Gambar 4.1. Peta Wilayah Kota Sorong Berdasarkan Distrik

Sumber : BPS Kota Sorong Papua Barat (2022)

Kota Sorong terletak di bawah garis khatulistiwa diantara 131°-51' BT dan 0°-54' LS dengan luas wilayah 1.105 km², sebagian besar wilayah Kota Sorong merupakan daerah perbukitan dan jumlah penduduk di Kota Sorong 289.767 Jiwa.

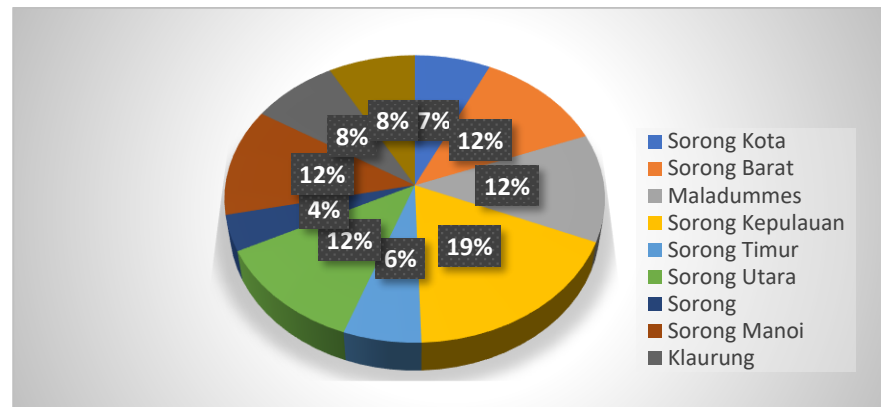
Tabel 4.1. Luas Daerah dan Jumlah Pulau Menurut Distrik di Kota Sorong

Kecamatan	Ibukota Kecamatan	Luas Total Wilayah (Km²)	Jumlah Pulau
(1)	(2)	(3)	(4)
Sorong Barat	Klawasi	127,74	-
Maladummes	Tanjung Kasuari	126,40	-
Sorong Kepulauan	Doom Timur	200,11	2
Sorong Timur	Klamana	69,39	-
Sorong Utara	Malanu	127,21	-
Sorong	Remu	48,81	-
Sorong Manoi	Malawei	135,97	1
Klaurung	Klablim	88,83	-
Malaimsimsa	Klabulu	102,50	-
Sorong Kota	Kampung Baru	78,04	-
Kota Sorong	Distrik Sorong	1.105	3

Sumber: BPS Kota Sorong Papua Barat (2022)

Berdasarkan tabel Luas Daerah dan Jumlah Pulau menurut Kecamatan di Kota Sorong tahun 2022, luas keseluruhan distrik yang berada di Kota Sorong ialah 1.105 km² dan distrik yang memiliki daerah terluas ialah distrik Sorong Kepulauan dengan luas sebesar 200,11 km²

dan distrik yang memiliki daerah terkecil adalah distrik Sorong Timur dengan luas sebesar 69.39 km²



Gambar 4.2. Luas Daerah menurut Distrik

Sumber: BPS Kota Sorong Papua Barat (2022)

Berdasarkan data yang di peroleh dari Badan Meteorologi, Klimatologi dan Geofisika (BMKG) Wilayah Kota Sorong, suhu rata-rata tertinggi di Kota Sorong terjadi pada bulan Februari dan Oktober 2021 yaitu 27,5 derajat dan terendah pada bulan September 2021 sebesar 26,5 curah hujan cukup tinggi sepanjang tahun, tertinggi terjadi pada bulan September 2021 dengan hari hujan mencapai 28 hari.

Adapun keadaan Iklim di Kota Sorong Provinsi Papua Barat per bulan pada tahun 2021 sebagai berikut :

Tabel 4.2. Keadaan Cuaca di Kota Sorong Tahun 2021

Bulan	Suhu Udara (°C)			Rata-rata Kelembapan (%)	Jumlah Curah Hujan (mm)	Banyaknya Hari Hujan (Hari)
	Maksimum	Minimum	Rata-Rata			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Januari	33,2	23,2	27,4	85,8	373,7	22

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Februari	33,0	22,5	27,5	83,9	176,4	16
Maret	32,8	22,6	27,1	84,5	233,1	20
April	33,2	22,5	27,4	84,7	124,0	19
Mei	32,5	23,6	27,2	87,1	230,3	23
Juni	32,3	22,2	26,7	87,7	453,8	24
Juli	33,0	23,0	26,6	88,0	322,5	25
Agustus	33,1	23,0	26,5	87,9	463,2	25
September	32,6	22,9	26,5	88,7	599,2	28
Oktober	33,8	23,0	27,5	84,7	183,9	20
November	33,9	23,1	27,4	85,4	287,0	23
Desember	33,2	22,4	26,9	87,1	337,8	23

Sumber: BMKG Stasiun Meteorologi Kelas I Kota Sorong (2022)

2. Batas Administrasi

Berdasarkan kondisi geografisnya, Kota Sorong memiliki wilayah administrasi yang dapat di lihat pada Tabel 4.3.

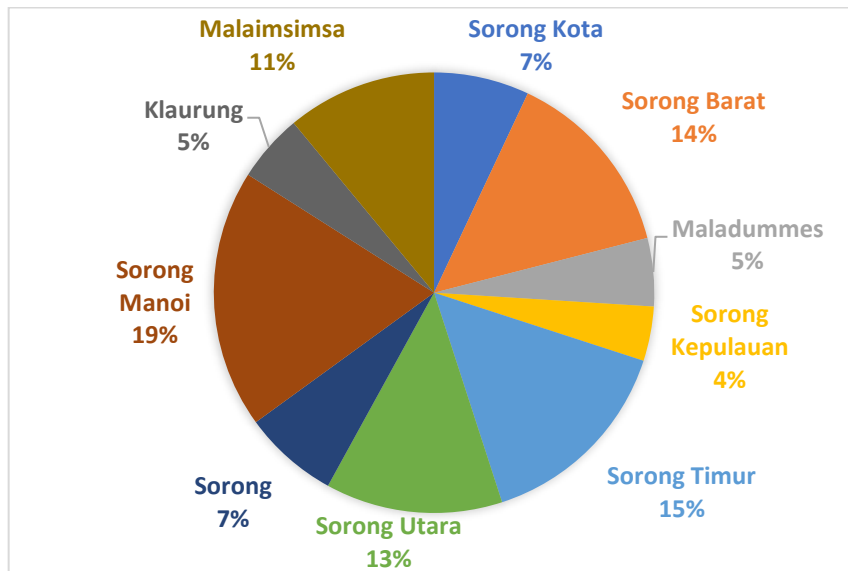
Tabel 4.3. Batas Administrasi Kota Sorong Provinsi Papua Barat

Bagian	Batas Wilayah Administrasi
Utara	Berbatasan dengan Kabupaten Raja Ampat
Selatan	Berbatasan dengan Kabupaten Sorong
Timur	Berbatasan dengan Kabupaten Sorong
Barat	Berbatasan dengan Kabupaten Raja Ampat

Sumber: Hasil Penelitian Tim PKL Papua Barat, 2022

3. Kependudukan

Penduduk Kota Sorong berdasarkan data dari Hasil Proyeksi Penduduk Interim 2020-2023 (Pertengahan tahun/Juni) Jumlahnya sebanyak 289.767 jiwa yang terdiri dari 152.487 jiwa penduduk laki-laki dan 137.280 jiwa penduduk perempuan. Rasio jenis kelamin penduduk Kota Sorong adalah 111.08 Angka ini menunjukkan bahwa dalam setiap 100 orang penduduk perempuan terdapat 111 orang penduduk laki-laki Jumlah penduduk terbesar terdapat pada distrik Manoi yaitu sejumlah 56.145 jiwa penduduk.



Gambar 4.3. Presentase Penduduk Kota Sorong Menurut Distrik

Sumber: BPS Kota Sorong Papua Barat, 2022

4. Perekonomian, Industri, dan Pariwisata

a. Perekonomian

Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) merupakan statistic pendapatan regional yang dapat dimanfaatkan untuk mengevaluasi hasil pembangunan sekaligus sebagai dasar perencanaan pembangunan ekonomi di suatu wilayah. PDRB pada dasarnya

merupakan jumlah nilai tambah yang dihasilkan oleh seluruh unit usaha dalam suatu daerah tertentu atau merupakan jumlah nilai produk barang dan jasa yang dihasilkan didalam wilayah domestik untuk selanjutnya digunakan sebagai konsumsi akhir masyarakat.

Di Kota Sorong Produk Domestik Regional Bruto atas harga juga berlaku, pada tahun 2016 hingga 2019. Namun pada tahun 2020 menurun akibat adanya pandemic Covid-19. PDRB atas dasar harga berlaku menurut lapangan usaha di tahun 2020 bernilai 15.600.514,7 Juta, dengan presentase terbesar ada pada sektor Konstruksi yaitu 21,86 persen.

Laju Pertumbuhan Produk Domestik Regional Bruto Lapangan usaha di tahun 2020 sebesar -3,22 persen, yang mengalami penurunan dibandingkan tahun-tahun sebelumnya. Sektor yang mengalami penurunan paling besar di Kota Sorong adalah sektor konstruksi nilai -8,85 persen. Sedangkan sektor informasi dan komunikasi mengalami peningkatan paling besar yaitu 10,89 persen pada tahun 2020.

Tabel 4.4. Presentase Distribusi PDRB Kota Sorong 5 Tahun Terakhir

Lapangan Usaha	2017	2018	2019	2020	2021
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Pertanian, Kehutanan dan Perikanan	7,44	7,12	8,99	8,89	9,04
Pertambangan dan Penggalian	1,11	1,10	1,12	1,16	1,16
Industri Pengolahan	4,87	4,64	4,87	4,99	5,31
Pengadaan Listrik dan Gas	0,10	0,10	0,11	0,11	0,12

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Pengadaan Air; Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang	0,25	0,24	0,23	0,25	0,29
Konstruksi	30,32	30,39	22,335	21,79	20,24
Perdagangan Besar dan Eceran	16,69	17,14	20,32	20,32	20,90
Transportasi dan Pergudangan	7,35	7,44	8,52	8,15	7,11
Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	1,35	1,40	1,47	1,51	1,64
Informasi dan Komunikasi	4,78	4,85	5,36	6,13	6,59
Jasa Keuangan dan Asuransi	3,91	3,85	4,06	4,19	4,35
Real Estate	2,73	2,77	2,88	2,92	3,18

Sumber : Badan Pusat Statistik Kota Sorong, 2022

b. Perindustrian

Kegiatan industri yang berjalan di kota sorong adalah Perusahaan Listrik Negara (PLN), Perusahaan Air Bersih dan kegiatan penggalian. Kota Sorong memiliki total produksi listrik di tahun 2021 sebanyak 300.660.560 KWh. Listrik yang di alirkan kepada pelanggan adalah sejumlah 207.728.928 KWh. Sedangkan untuk listrik yang susut adalah 23.601.854 KWh. Untuk Perusahaan Air Bersih, jumlah pelanggan air bersih yang disalurkan oleh PT. Tirta Remu adalah 8.274 pelanggan. Pelanggan air terbesar berada pada kategori rumah tangga dengan 7.418 pelanggan. Hasil dari kegiatan penggalian di Kota Sorong antara lain, batu gunung, batu kali, batu kapur, koral, kerikil, batu marmer, pasir, pasir silika, pasir kuarsa, kaolin, tanah lat dan lain-lain. Bahan-bahan galian yang di dapat ini

biasanya di gunakan sebagai bahan baku atau bahan penolong sektor industri maupun konstruksi.

c. Pariwisata

Papua Barat terkenal dengan wisata baharinya yang indah sampai ke mancanegara salah satunya adalah Geosite Piaynemo yang terletak di Kabupaten Raja Ampat. Salah satu akses untuk menuju ke Kabupaten Raja Ampat yaitu dengan menggunakan *Speedboat* dari Kota Sorong. Karena, lokasi spot-spot wisatanya yang teletak di pulau-pulau kecil di Kabupaten Raja Ampat.

Jumlah tamu asing yang menginap di Kota Sorong pada tahun 2021 yang tercatat ada 971 orang dan jumlah tamu dalam negeri yang menginap di Kota Sorong pada tahun 2021 adalah 173.971 orang. Untuk menunjang kebutuhan wisatawan lokal dan wisatawan asing masyarakat banyak yang membuka usaha rumah makan dan usaha penginapan di kota sorong.

Menurut data dari Dinas Pariwisata Kota Sorong, jumlah rumah makan yang ada di Kota Sorong berjumlah 69 Unit, rumah makan terbanyak berada di Distrik Sorong Kota dengan jumlah rumah makan sebanyak 28 unit. Jumlah Rumah Makan d Distrik Sorong ada 18 Unit dan untuk Distrik Malaimsimsa ada 8 unit. Untuk Hotel dan penginapan di Kota Sorong terdapat kurang lebih 30 Hotel/Penginapan, dengan harga termurah Rp.150.000 dan termahal mencapai Rp.7.100.000 permalam.

5. Sarana dan Prasarana Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan

a. Sarana Pelabuhan Perikanan Usahamina Kota Sorong

Kegiatan transportasi di Pelabuhan Perikanan Usahamina tersedia 4 armada kapal Ro-Ro milik Direktorat Jendral Perhubungan Darat yang di operasikan oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero). Dalam rangka menunjang pelaksanaan pembangunan daerah di butuhkan sarana yang mendukung kelancaran akses ke daerah-daerah tersebut di harapkan juga dapat meningkatkan ekonomi di Indoneia timur terutama di Kota Sorong.

Berikut adalah data karakteristik armada yang beroperasi di Pelabuhan Perikanan Usahamina Kota Sorong

1) Kapal Motor Penyeberangan Kurisi

KMP. Kurisi adalah kapal penyeberangan yang di operasikan oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero). Kapal ini memiliki 3 Trayek yaitu Sorong-Sarpele (PP), Sorong-Kalobo (PP) dan Sorong-Dulbatan (PP).



Gambar 4.4. KMP. Kurisi

Sumber: Dokumentasi Tim PKL Papua Barat (2022)

Adapun *Ship Particular* kapal KMP. Kurisi dapat dilihat pada Tabel 4.5. berikut:

Tabel 4.5. *Ship Particular* KMP. Kurisi

Uraian	Keterangan Uraian
Nama Kapal	KMP. Kurisi
Pemilik	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat
Bendera Kebangsaan	Indonesia
Call Sign	PLLY
Galangan Pembuatan	PT. Kodja Palembang
Jenis Kapal	Roll On Roll Off (Ro-Ro)
Klasifikasi Kapal	Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) A 100 P
Panjang Seluruh (LOA)	38,40 m
Panjang Garis Tegak (LBP)	32,20 m
Lebar Kapal (B)	8 m
Tinggi Geladak (D)	2,40 m
Tinggi Sarat/Draft (T)	1,40 m
Bobot Kapal	188 GT
Kecepatan Kapal	6 Knot
Kapasitas Penumpang	
- Penumpang VIP	- Orang
- Penumpang Ekonomi	70 Orang
- Penumpang di Lesehan/Tatami	- Orang
Jumlah Total :	70 Orang
Jumlah Crew	16 Orang
Kapasitas Kendaraan (Campuran)	12 Unit Campuran
Tangki-Tangki :	
- Tangki Bahan Bakar	20 Ton
- Tangki Air Tawar	30 Ton
- Tangki Kotoran	1 Ton
-Tangki Ballast	15 Ton
Tinggi Car Deck	4,3 m
Ukuran Pintu Ramp Door Haluan & Buritan	
- Panjang	5 m
- Lebar	4 m
IMO (International Marine Organization)	8996360
MMSI (Maritime Mobile Service Identity)	525119002
AIS Vessel Type / AIS Jenis Kapal	Unspecifiled / Tidak Ditentukan
Status	Active / Aktif

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Sorong (2022)

2) Kapal Motor Penyeberangan Arar

KMP. Arar adalah kapal penyeberangan yang di operasikan oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero). Kapal ini hanya memiliki trayek yaitu Sorong-Gag, Gag-Gebe, Gebe-Patani dan Patani-Weda (PP).



Gambar 4.5 KMP. Arar

Sumber: Dokumentasi Tim PKL Papua Barat (2022)

Adapun *Ship Particular* kapal KMP. Arar dapat dilihat pada Tabel 4.6. berikut:

Tabel 4.6. *Ship Particular* KMP. Arar

Uraian	Keterangan Uraian
Nama Kapal	KMP. Arar
Pemilik	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat
Bendera Kebangsaan	Indonesia
Call Sign	PNUZ
Galangan Pembuatan	PT. Adiluhung Saranasegara Indonesia
Tahun Pembuatan	2010
Jenis Kapal	Roll On Roll Off (Ro-Ro)
Klasifikasi Kapal	Biro Klasifikasi Indonesia (BKI)
Panjang Seluruh (LOA)	45,50 m
Panjang Garis Tegak (LBP)	40,15 m
Lebar Kapal (B)	12 m
Tinggi Geladak (D)	3,20 m
Tinggi Sarat/Draft (Depan)	1,20 m
Tinggi Sarat/Draft (Belakang)	1,80 m
Bobot Kapal	616 GT
Kecepatan Kapal	8,5 Knot
Kapasitas Penumpang	
- Penumpang VIP	40 Orang
- Penumpang Ekonomi	130 Orang
- Penumpang di Lesehan/Tatami	32 Orang
Jumlah Total :	202 Orang
Jumlah Crew	18 Orang
Kapasitas Kendaraan (Campuran)	19 Unit Campuran
Tangki-Tangki :	
- Tangki Bahan Bakar	50,28 Ton
- Tangki Air Tawar	70 Ton
- Tangki Minyak Pelumas	2,56 Ton
- Tangki Kotoran	1,4 Ton
- Tangki Ballast Haluan	38,3 Ton
- Tangki Ballast Buritan	28,6 Ton
Tinggi Car Deck	4 m
Ukuran Ramp Door Haluan & Buritan	
- Panjang	6 m
-Lebar	4 m
AIS Vessel Type / AIS Jenis Kapal :	Unspecifiled / Tidak Ditentukan
Status	Active / Aktif

Sumber: BPTD Wilayah XXV Provinsi Papua dan Papua Barat

3) Kapal Motor Penumpang Lema

KMP. Lema adalah kapal penyebrangan yang di operasikan oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero). Kapal ini memiliki 2 Trayek yaitu Sorong-Waisai (PP) dan Sorong-Babo-Bintuni (PP)



Gambar 4.6 KMP. Lema

Sumber: Dokumentasi Tim PKL Papua Barat (2022)

Adapun *Ship Particular* KMP. Lema dapat di lihat pada tabel 4.7. berikut:

Tabel 4.7. *Ship Particular* KMP. Lema

Uraian	Keterangan Uraian
Nama Kapal	KMP. Lema
Pemilik	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat
Tanda Selar	GT. 1031 No.2994/Ka
Bendera Kebangsaan	Indonesia
Call Sign	PLLY
Galangan Pembuatan	PT. Dumas Tanjung Parak Shipyard Surabaya
Tahun Pembuatan	2013
Jenis Kapal	Roll On Roll Off (Ro-Ro)/Baja
Klasifikasi Kapal	Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) A 100 P
Panjang Seluruh (LOA)	56,02 m
Panjang Garis Tegak (LBP)	48,91 m
Lebar Kapal (B)	14 m
Tinggi Geladak (D)	3,80 m
Tinggi Sarat/Draft (Depan)	2,70 m
Bobot Kapal	1.031 GT
Kecepatan Kapal	11,00 Knot
Kapasitas Penumpang	
- Penumpang VIP	40 Orang
- Penumpang Ekonomi	60 Orang
- Penumpang di Lesehan/Tatami	96 Orang
Jumlah Total :	196 Orang
Jumlah Crew	21 Orang
Kapasitas Kendaraan (Campuran)	26 Unit Campuran
Tangki-Tangki :	
- Tangki Bahan Bakar	92 Ton
- Tangki Air Tawar	90 Ton
- Tangki Minyak Pelumas	9 Ton
- Tangki Ballast Haluan	150 Ton
- Tangki Ballast Buritan	87 Ton
- Dirty Oil Tank	4,5 Ton
- Bilge Tank	4,5 Ton
Ukuran Pintu Ramp Door Haluan & Buritan	
- Panjang	6 m
Lebar	4 m
Status	Active / Aktif

Sumber: BPTD Wilayah XXV Provinsi Papua dan Papua Barat

4) Kapal Motor Penumpang Terubuk I

KMP. Terubuk I adalah kapal penyeberangan yang di operasikan oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero). Kapal ini memiliki 5 trayek yaitu Sorong-Arfei-Fam (PP), Sorong-Linmalas-Waigama (PP), Sorong-Wejim-Kofiau (PP), Sorong-Waisai (PP) dan Sorong-Volley (PP)



Gambar 4.7. KMP Terubuk I

Sumber: Dokumentasi Tim PKL Papua Barat (2022)

Adapun *Ship Particular* KMP. Terubuk I dapat dilihat pada Tabel 4.8. berikut :

Tabel 4.8. *Ship Particular* KMP. Terubuk I

Uraian	Keterangan Uraian
Nama Kapal	KMP. Terubuk I
Pemilik	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat
Tanda Selar	GT. 399 No.890/Dda
Bendera Kebangsaan	Indonesia
Call Sign	YHCS
Galangan Pembuatan	PT. Dok & Perkapalan Kodja Bahari (Persero)
Tahun Pembuatan	2001
Jenis Kapal	Roll On Roll Off (Ro-Ro)/Baja
Klasifikasi Kapal	Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) A100P
Panjang Seluruh (LOA)	40,00 m
Panjang Garis Tegak (LBP)	34,50 m
Lebar Kapal (B)	10,50 m
Tinggi Geladak (D)	2,80 m
Tinggi Sarat/Draft (Depan)	2,00 m
Bobot Kapal	399 GT
Kecepatan Kapal	8 Knot
Kapasitas Penumpang - Penumpang VIP - Penumpang Ekonomi - Penumpang di Lesehan/Tatami Jumlah Total :	26 Orang - Orang 140 Orang 166 Orang
Jumlah Crew	17 Orang
Kapasitas Kendaraan (Campuran)	12 Unit Campuran
- Tangki Bahan Bakar - Tangki Air Tawar - Tangki Minyak Pelumas - Tangki Ballast Haluan - Tangki Ballast Buritan - Dirty Oil Tank - Bilge Tank	50,82 Ton 71,24 Ton 9 Ton 158,24 Ton 85 Ton 4,0 Ton 4,0 Ton
Pintu Ramp Door Haluan & Buritan - Panjang - Lebar	6 m 4 m
IMO	94742285
MMSI	525001113
AIS Vessel Type / AIS Jenis Kapal	Unspecfiled / Tidak Ditentukan
Status	Active / Aktif

Sumber: BPTD Wilayah XXV Provinsi Papua dan Papua Barat

b. Prasarana Pelabuhan Perikanan Usahamina

Prasarana merupakan faktor penunjang dalam kegiatan terhadap pelayanan pada pelaksanaan angkutan penyeberangan, Tetapi untuk di Kota Sorong yang digunakan bukan pelabuhan milik Direktorat Jenderal Perhubungan Darat melainkan pelabuhan milik PT. Perikanan Nusantara (Persero) karena pelabuhan penyeberangan Klademak milik Direktorat Jendral Pehubungan Darat masih dalam tahap pembangunan.

1) Lintasan Penyeberangan

Terdapat 11 Lintasan di pelabuhan usahamina, yang terdiri dari Sorong-Sarpele(PP), Sorong-Kalobo(PP), Sorong-Dulbatan(PP), Sorong-Gag-Gebe-Patani-Weda(PP), Sorong-Babo-Bintuni(PP), Sorong-Arfei-Fam(PP), Sorong-Linmalas-Waigama(PP), Sorong-Wejim-Kofiau(PP), Sorong-Waisai(PP) dan Sorong-Volley(PP).

Berikut ini adalah peta lintasan sungai, danau dan penyeberangan yang terdapat di wilayah kerja Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXV Provinsi Papua dan Papua Barat:



Gambar 4.8. Peta Lintasan Penyeberangan

Sumber: BPTD Wilayah XXV Provinsi Papua dan Papua Barat

2) Pelabuhan Penyeberangan

Terdapat 2 Pelabuhan Penyeberangan di Satpel Arar yaitu Pelabuhan Penyeberangan Arar dan Pelabuhan Penyeberangan Klademak. Pelabuhan Penyeberangan Arar terletak di Kabupaten Sorong dan hanya ada 1 (satu) Kapal yaitu KMP. Kalabia. Pelabuhan Klademak terletak di Kota Sorong terdapat 4 (empat) kapal yang beroperasi yaitu KMP. Lema, KMP. Kurisi, KMP. Arar dan KMP. Terubuk I yang melayani 11 Lintasan.

Dikarenakan Pelabuhan Penyeberangan Klademak sedang dalam tahap pembangunan sehingga 4 (empat) kapal yang seharusnya beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Klademak sekarang beroperasi di Pelabuhan Perikanan Usahamina.



Gambar 4.9. Kondisi Pelabuhan Perikanan Usahamina

Sumber: Dokumentasi Tim PKL Papua Barat (2022)

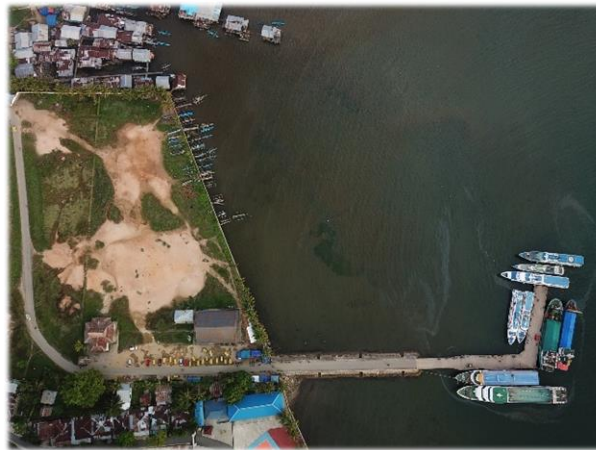
Pelabuhan Usahamina adalah pelabuhan untuk kapal ikan bukan untuk kapal penumpang. Kegiatan angkutan penyeberangan di Pelabuhan Perikanan Usahamina tidak berjalan dengan baik karena tidak adanya fasilitas daratan dan fasilitas perairan yang sesuai dengan standar pelabuhan penyeberangan.



Gambar 4.10. Foto Udara Pelabuhan Penyeberangan Klademak

Sumber: Dokumentasi Tim PKL Papua Barat (2022)

Kegiatan angkutan penyeberangan yang berjalan di Pelabuhan Perikanan Usahamina hanya untuk beberapa waktu saja, sampai Pelabuhan Penyeberangan Klademak selesai dibangun. Setelah itu, seluruh armada kapal yang dioperasikan oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) akan beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Klademak dengan fasilitas daratan dan perairan yang lebih baik dan sesuai dengan standar pelabuhan.

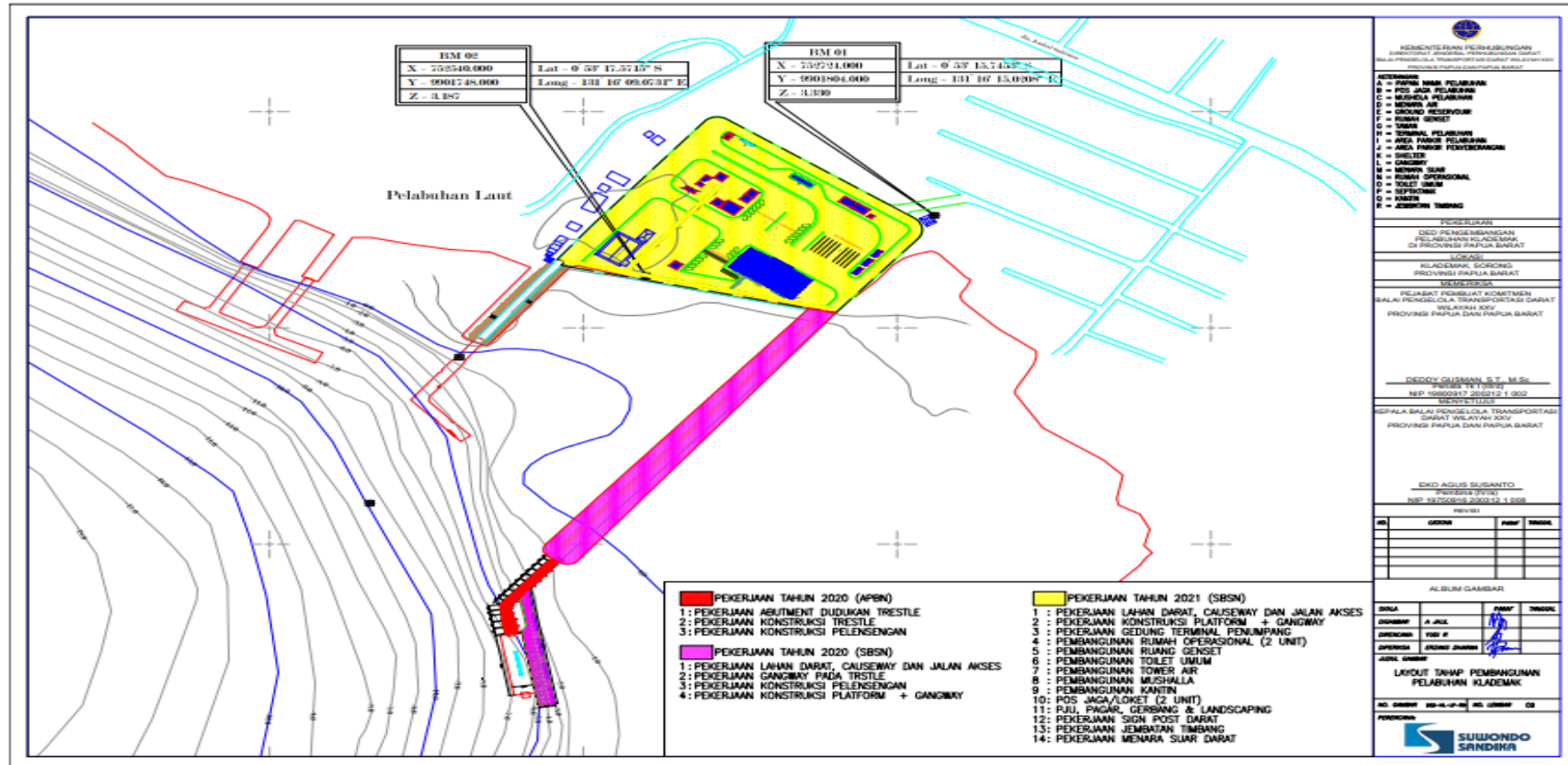


Gambar 4.11. Pelabuhan Penyeberangan Klademak

Sumber: Dokumentasi Tim PKL Papua Barat (2022)

Berikut ini adalah *layout* Pelabuhan Penyeberangan Klademak yang sedang dalam tahap pembangunan dapat di lihat pada Gambar 4.12.

a) Layout Pelabuhan Penyeberangan Klademak



Gambar 4.12. Layout Pelabuhan Penyeberangan Klademak

Sumber: Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXV Provinsi Papua dan Papua Barat

6. Instansi Pembina Transportasi

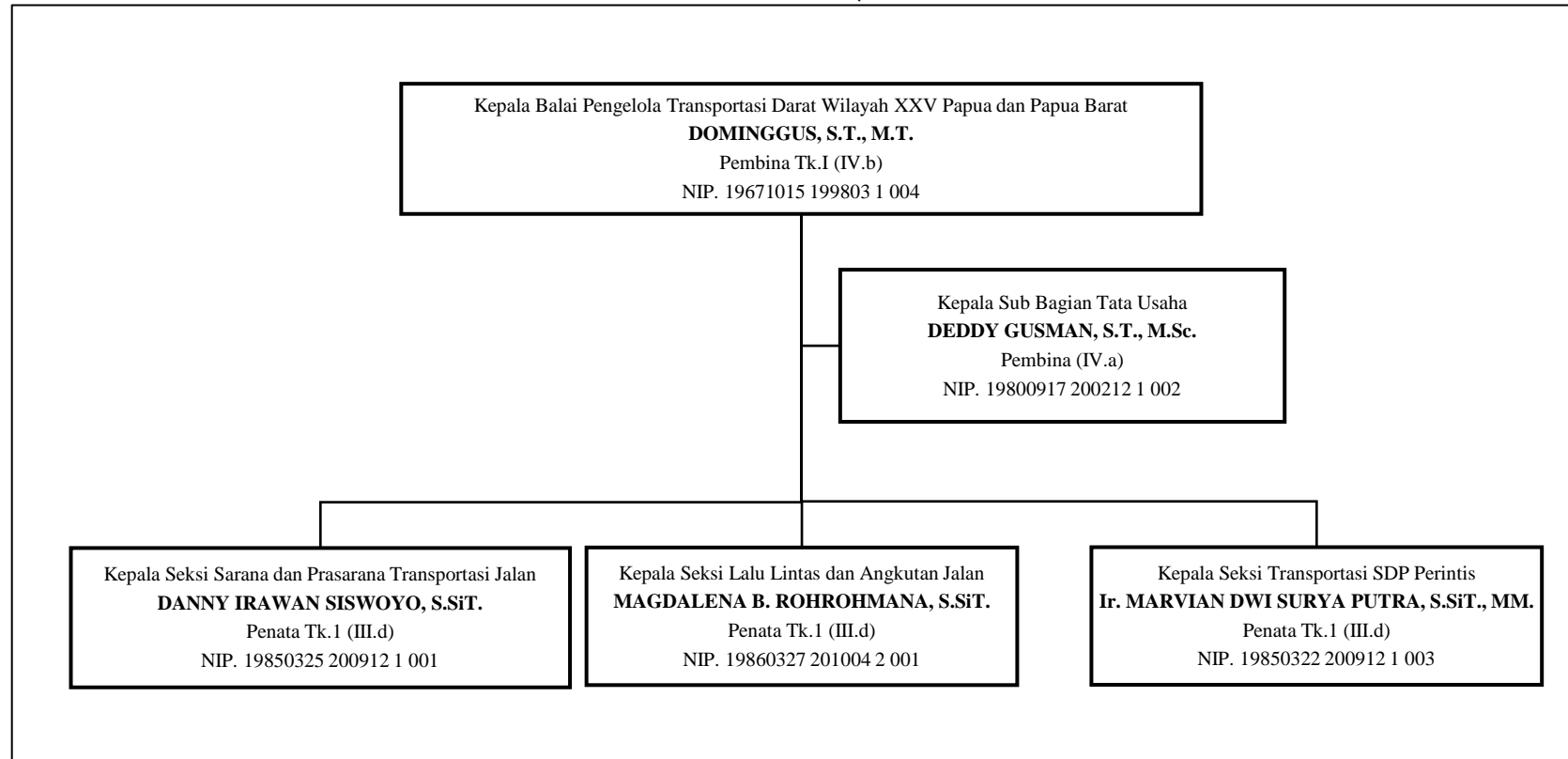
Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXV Provinsi Papua dan Papua Barat adalah salah satu dari 25 (dua puluh lima) Balai Pengelola Transportasi Darat yang wilayah kerjanya mencakup 2 provinsi yaitu provinsi Papua dan provinsi Papua Barat. Kantor Pusat Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXV Provinsi Papua dan Papua Barat terletak di Kota Sorong Provinsi Papua Barat.

Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXV Provinsi Papua dan Papua Barat menjadi regulator terhadap berlangsungnya kegiatan transportasi di Provinsi Papua Barat. Terutama di Kota Sorong yang kegiatan transportasinya banyak berjalan khususnya Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan yang paling sering di gunakan oleh masyarakat Kota Sorong.

Satuan Pelayanan Pelabuhan Kota Sorong yang menjadi operator dalam mengelola berlangsungnya kegiatan transportasi di Pelabuhan Perikanan Usahamina, serta PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) dan PT. Perikanan Nusantara (Persero) yang berperan sebagai operator kapal dan operator pelabuhan yang menyediakan kapal dan fasilitas pelabuhan di Pelabuhan Perikanan Usahamina untuk melayani kegiatan penyeberangan di Kota Sorong.

Berikut Struktur Organisasi Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXV Provinsi Papua dan Papua Barat:

a. Struktur Organisasi Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXV Provinsi Papua dan Papua Barat



Gambar 4.13. Struktur Organisasi Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXV Provinsi Papua dan Papua Barat

Sumber: Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXV Provinsi Papua dan Papua Barat

b. Tugas dan Wewenang Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXV Provinsi Papua dan Papua Barat

Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXV Provinsi Papua dan Papua Barat merupakan Unit Pelaksana Teknis (Tipe B) di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat yang mempunyai tugas melaksanakan Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau dan Penyeberangan serta penyelenggaraan pelabuhan penyeberangan pada pelabuhan yang belum di usahakan secara komersil.

Dalam melaksanakan tugasnya, Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXV Provinsi Papua dan Papua Barat menyelenggarakan fungsi sebagai berikut:

- 1) Penyusun Rencana, Program dan Anggaran;
- 2) Pelaksanaan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan dan pengawasan terminal penumpang Tipe A, Terminal Barang, Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB), pelaksanaan pemeriksaan fisik rancang bangun sarana angkutan jalan serta pengawasan teknis sarana lalu lintas dan angkutan jalan di jalan nasional dan pengujian berkala kendaraan bermotor dan industri karoseri;
- 3) Pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas, pengawasan angkutan jalan antar kota antar provinsi, angkutan orang tidak dalam tratek, angkutan barang, penyidikan dan pengusulan

- sanksi administrasi terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jala, serta pengawasan tarif angkutan jalan;
- 4) Pelaksanaan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan dan pengawasan pelabuhan sungai, danau dan penyeberangan yang belum diusahakan secara komersil, penjaminan keamanan ketertiban, penyidikan dan pengusulan sanksi administrative terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan dibidang lalu lintas dan angkutan sungai, danau dan penyeberangan, peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan, pelayanan jasa pelabuhan serta pengusulan dan pemantauan tarif dan penjadwalan angkutan sungai danau dan penyeberangan yang belum diusahakan secara komersil;
 - 5) Pelaksanaan urusan tata usaha, rumah tanggan dan hubungan masyarakat; dan
 - 6) Pelaksanaan evaluasi pelaporan.

Untuk melaksanakan tugas dan fungsi dari BPTD Wilayah XXV Provinsi Papua dan Papua Barat agar berjalan dengan baik, berikut wewenang dari masing-masing bagian:

- 1) Kepala BPTD

Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat mempunyai tugas menyampaikan laporan kepada Direktur Jenderal

Perhubungan Darat mengenai hasil pelaksanaan tugas dan fungsi BPTD secara berkala atau sewaktu-waktu sesuai kebutuhan. Kepala BPTD harus Menyusun analisis jabatan, peta jabatan, analisis beban kerja, uraian tugas, standar kompetensi jabatan, dan evaluasi jabatan terhadap seluruh jabatan di lingkungan BPTD.

a) Kepala Sub Bagian Tata Usaha

Sub bagian Tata Usaha mempunyai tugas melakukan penyusunan bahan rencana, program dan anggaran, urusan tata usaha, rumah tangga, kepegawaian, keuangan, hukum, dan hubungan masyarakat, serta evaluasi dan pelaporan.

b) Seksi Sarana dan Prasarana Transportasi Jalan

Seksi Sarana dan Prasarana Transportasi Jalan mempunyai tugas melakukan penyusunan bahan bangunan, pemeliharaan peningkatan, penyelenggaraan, dan pengawasan terminal penumpang tipe A, terminal barang, Unit Pelaksanaan Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB), pelaksana kalibrasi peralatan pengujian berkala kendaraan bermotor, pelaksanaan pemeriksaan fisik rencang bangunsarana angkutan jalan, serta pengawasan teknis sarana lalu lintas dan angkutan jalan di jalan nasional dan pengujian berkala kendaraan bermotor dan industri karoseri.

c) Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai tugas melakukan penyusunan bahan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan nasional, pengawasan angkutan lintas batas negara atau antar kota dan antar provinsi, angkutan tidak dalam trayek dan angkutan barang, penyidikan dan pengusulan sanksi administrasi terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, serta pengawasan tarif angkutan jalan.

d) Seksi Transportasi SDP dan Perintis

Seksi TSDP dan Perintis mempunyai tugas melakukan penyusunan bahan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan dan pengawasan pelabuhan penyeberangan, pengaturan, pengendalian dan pengawasan angkutan sdp, penjamin keamanan dan ketertiban, penyidikan dan pengusulan sanksi administratif terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan sungai, danau dan penyeberangan, peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan, pelayanan jasa kepelabuhan, pengusulan dan pemantauan tarif dan penjadwalan angkutan sungai, danau dan penyeberangan.

e) Kelompok Jabatan Fungsional

Kelompok Jabatan Fungsional mempunyai tugas melakukan kegiatan sesuai dengan jabatan fungsional masing-masing berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.

f) Satuan Pelayanan

Satuan Pelayanan merupakan satuan tugas yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala BPTD, serta melaksanakan tugas berdasarkan penugasan yang diberikan oleh Kepala BPTD.

7. Data Produktivitas

Di bawah ini adalah Data Produktivitas Tahunan Pelabuhan Perikanan Usahamina 5 (Lima) Tahun Terakhir 2017-2021:

Tabel 4.9. Data Produktivitas Pelabuhan Perikanan Usahamina Sorong 5 Tahun Terakhir

Tahun	Penumpang	Kendaraan			Barang Ton/m ³
		Gol I,II,III	Gol IV,V,VI	Gol VII,VIII,IX	
2017	112614	10094	2096	275	6812
2018	146550	11773	2355	307	8132
2019	50167	6199	1372	88	3670
2020	63722	4911	1078	94	3841
2021	82395	9404	1718	147	4098
Total	455448	42381	8619	911	26553

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Sorong (2022)

Berikut ini adalah Data Produktivitas Harian selama 16 (enam belas) hari di Pelabuhan Perikanan Usahamina:

Tabel 4.10. Data Produktivitas Kedatangan Harian Selama 16 (enam belas) Hari di Pelabuhan Perikanan Usahamina

No	Tanggal	Kedatangan				
		Penumpang		Golongan Kendaraan		Barang
		Dewasa	Anak-Anak	Roda 2	Roda 4	
1	25 April 2022	-	-	-	-	-
2	26 April 2022	-	-	-	-	-
3	27 April 2022	-	-	-	-	-
4	28 April 2022	-	-	-	-	-
5	29 April 2022	231	14	23	-	12,8 Ton
6	30 April 2022	76	7	95	6	-
7	01 Mei 2022	-	-	-	-	-
8	02 Mei 2022	-	-	-	-	-
9	03 Mei 2022	-	-	-	-	-
10	04 Mei 2022	-	-	-	-	-
11	05 Mei 2022	-	-	-	-	-
12	06 Mei 2022	202	11	20	-	6 Ton
13	07 Mei 2022	162	3	35	-	-
14	08 Mei 2022	-	-	-	-	-
15	09 Mei 2022	74	5	-	3	-
16	10 Mei 2022	-	-	-	-	-
Jumlah		747	40	173	9	18,8 Ton

Sumber: Hasil Olahan Data Tim PKL Papua Barat (2022)

Tabel 4.11. Data Produktivitas Keberangkatan Harian Selama 16 (enam belas) Hari di Pelabuhan Perikanan Usahamina

No	Tanggal	Keberangkatan				
		Penumpang		Golongan Kendaraan		Barang
		Dewasa	Anak-Anak	Roda 2	Roda 4	
1	25 April 2022	373	35	59	6	50 Ton
2	26 April 2022	27	4	7	1	29,8 Ton
3	27 April 2022	13	-	-	-	4,2 Ton
4	28 April 2022	37	7	7	1	9,24 Ton
5	29 April 2022	-	-	-	-	-
6	30 April 2022	60	4	8	5	19,5 Ton
7	01 Mei 2022	-	-	-	-	-
8	02 Mei 2022	28	7	-	1	-
9	03 Mei 2022	157	27	24	3	13 Ton
10	04 Mei 2022	219	18	4	-	7,35 Ton
11	05 Mei 2022	-	-	-	-	-
12	06 Mei 2022	96	15	27	-	5,2 Ton
13	07 Mei 2022	119	22	106	6	9 Ton
14	08 Mei 2022	-	-	-	-	-
15	09 Mei 2022	268	30	-	-	48,1 Ton
16	10 Mei 2022	7	1	-	-	2 Ton
Jumlah		1363	170	242	23	197,39 Ton

Sumber: Hasil Olahan Data Tim PKL Papua Barat (2022)

B. Hasil Penelitian

1. Penyajian Data

Berikut adalah data yang penulis kumpulkan selama melaksanakan Praktek Kerja Lapangan di Provinsi Papua Barat terkait peralatan keselamatan jiwa sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NO: UM.008/9/20/DJPL-12 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konveksi Berbendera Indonesia (*Non Convention Vessel Standart Indonesian Flagged*) pada KMP. Kurisi;

a. Jaket Penolong (*Lifejacket*)

Berdasarkan hasil survey ketersediaan jaket penolong (*lifejacket*) yang terdapat pada KMP. Kurisi terdapat 125 Jaket Penolong yang terdiri dari 100 (Seratus) Jaket Penolong Dewasa dan 25 (Dua puluh lima) Jaket Penolong anak-anak.



Gambar 4.14. Jaket Penolong (*lifejacket*).

Sumber: Google Image Search (2022)

b. Sekoci Penolong (*lifeboat*)

Hasil survey di lapangan pada KMP. Kuriri terdapat 1 (satu) buah Sekoci Penolong (*lifeboat*) jenis Terbuka yang terletak di sebelah kiri Haluan kapal.



Gambar 4.15. Sekoci Penolong (*lifeboat*).

Sumber: Google Image Search (2022)

c. Pelampung Penolong (*lifebuoy*)

Jumlah Pelampung Penolong (*lifebuoy*) di tentukan oleh LOA (*Long Over All*) kapal atau panjang kapal yang diukur dari ujung paling depan haluan kapal. Berdasarkan survey yang penulis lakukan jumlah Pelampung Penolong (*lifebuoy*) yang tersedia di KMP. Kurisi berjumlah 6 (enam) buah.



Gambar 4.16. Pelampung Penolong (*lifebuoy*).

Sumber: Google Image Search, (2022)

d. Rakit Penolong (*liferaft*)

Kapal dengan GT 300 sampai dengan kurang dari 500 harus memenuhi beberapa ketentuan dalam aspek Rakit Penolong (*liferaft*). Hasil survey di lapangan, KMP. Kurisi memiliki 4 (empat) unit Rakit Penolong (*liferaft*).



Gambar 4.17. Rakit Penolong (*liferaft*).

Sumber: Google Images Search (2022)

2. Analisis Data

Berdasarkan hasil survey selama melaksanakan kegiatan Praktek Kerja Lapangan, penulis mencoba menganalisa permasalahan sehingga dapat di ambil kesimpulan yang nantinya dapat di jadikan solusi atau pemecahan masalah untuk kapal yang diteliti. Aspek keselamatan yang akan penulis analisa terkait dengan alat keselamatan jiwa meliputi 4 (empat) peralatan keselamatan yaitu:

a. Jaket Penolong (*lifejacket*)

Pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL-12 Bab IV Pasal 80, *lifejacket* diatur untuk semua ukuran kapal harus memenuhi ketentuan sebagai berikut:

- 1) Baju penolong kategori A yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 10 yang di lengkapi lampu, peluit dan pita pemantul cahaya.
- 2) Sejumlah 100% total kapasitas kapal untuk dewasa ditambah 5% cadangan.
- 3) Minimum 10% dari kapasitas kapal untuk anak-anak.

Perhitungan kebutuhan Jaket Penolong (*lifejacket*) minimum di atas kapal KMP. Kurisi sebagai berikut:

1) Jaket Penolong (*lifejacket*) dewasa

$$\begin{aligned}
 &= 100\% \times \text{Kapasitas Penumpang} \\
 &= 100\% \times 70 \\
 &= 70 \text{ Unit Jaket Penolong } (*lifejacket*) \text{ dewasa}
 \end{aligned}$$

2) Jaket Penolong (*lifejacket*) anak

$$\begin{aligned}
 &= 10\% \times \text{Kapasitas Penumpang} \\
 &= 10\% \times 70 \\
 &= 7 \text{ Unit Jaket Penolong } (*lifejacket*) \text{ anak}
 \end{aligned}$$

3) Jaket Penolong (*lifejacket*) cadangan

$$\begin{aligned}
 &= 5\% \times \text{Kapasitas Penumpang} \\
 &= 5\% \times 70 \\
 &= 3,5 \text{ dibulatkan menjadi } 4 \text{ Unit } *lifejacket* \text{ cadangan}
 \end{aligned}$$

- 4) Total Jaket Penolong (*lifejacket*)
- = Jaket Penolong (*lifejacket*) dewasa + Jaket Penolong (*lifejacket*) anak-anak + Jaket Penolong (*lifejacket*) cadangan
- = 70 + 7 + 4
- = 81 Unit Jaket Penolong (*lifejacket*)

Berikut ini adalah kondisi *eksisting* Jaket Penolong (*lifejacket*) pada KMP. Kurisi yang beroperasi di Pelabuhan Perikanan Usahamina:



Gambar 4.18. Kondisi Eksisting Jaket Penolong (*lifejacket*) Pada KMP. Kurisi Yang Beroperasi di Pelabuhan Perikanan Usahamina Sorong

Sumber: Dokumentasi Tim PKL Papua Barat (2022)



Gambar: 4.20. Kondisi Tempat Penyimpanan Jaket Penolong (*lifejacket*)

Sumber: Dokumentasi Tim PKL Papua Barat (2022)

Tabel 4.12. Kondisi Jaket Penolong (*lifejacket*) pada KMP. Kurisi yang beroperasi di Pelabuhan Perikanan Usahamina Kota Sorong

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL-12	Kondisi	Keterangan
<p>a. Baju penolong kategori A yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 10 yang di lengkapi lampu, peluit dan pita pemantul cahaya.</p> <p>b. Sejumlah 100% (seratus persen) total jumlah pelayar untuk dewasa ditambah 5% (lima persen) cadangan.</p> <p>c. Minimum 10% dari jumlah penumpang, untuk anak-anak.</p>	<p>a. Memiliki sejumlah 100 unit Jaket Penolong (<i>lifejacket</i>) dewasa.</p> <p>b. Memiliki sejumlah 25 unit Jaket Penolong (<i>lifejacket</i>) anak-anak</p>	<p>Pada Jaket Penolong (<i>lifejacket</i>) dewasa terdapat 5 life jaket yang kondisinya rusak. Pada bagian tempat penyimpanan Jaket Penolong (<i>lifejacket</i>) tidak terdapat keterangan yang menunjukkan bahwa tempat tersebut berisi Jaket Penolong (<i>lifejacket</i>) dan Sebagian Jaket Penolong (<i>lifejacket</i>) disimpan di bawah tempat duduk yang di desain dapat menyimpan Jaket Penolong (<i>lifejacket</i>) serta kondisinya yang sudah mulai rusak.</p>

Sumber: Survey Tim PKL Papua Barat (2022)

Hasil survey di atas dapat di lihat bahwa Jaket Penolong (*lifejacket*) di atas kapal KMP. Kurisi terdapat kekurangan seperti 5 Unit jaket penolong (*lifejacket*) yang rusak. Tempat penyimpanan *lifejacket* yang tidak memiliki keterangan isi dari tempat penyimpanan tersebut dan ada tempat penyimpanan jaket penolong (*lifejacket*) di gabung dengan tempat duduk penumpang yang kondisinya juga rusak.

b. Sekoci Penolong (*lifeboat*) Eksisting

Mengacu pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL-12 Bab IV dalam pasal 80 bahwa kapal dengan GT 300 sampai dengan kurang dari 500 harus memenuhi beberapa ketentuan dalam aspek Sekoci Penolong (*lifeboat*)

Berikut adalah kondisi *eksisting* Sekoci Penolong (*lifeboat*) pada KMP. Kurisi yang beroperasi di Pelabuhan Perikanan Usahamina:





Gambar 4.19. Kondisi Eksisting Sekoci Penolong (*lifeboat*) Pada KMP. Kurisi Yang Beroperasi di Pelabuhan Perikanan Usahamina Sorong.

Sumber: Dokumentasi Tim PKL Papua Barat (2022)

Tabel 4.13. Kondisi Sekoci Penolong (*lifeboat*) Pada KMP. Kurisi Yang Beroperasi di Pelabuhan Perikanan Usahamina Sorong

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL-12	Kondisi	Keterangan
Dilengkapi dengan 1 (satu) unit Sekoci Penyelamat (<i>lifeboat</i>)	Telah di lengkapi dengan 1 (satu) unit Sekoci Penyelamat yang memiliki: <ul style="list-style-type: none"> a. Panjang 4 meter b. Lebar 1,5 meter c. Kapasitas 6 Orang d. Dewi-dewi 1 (satu) unit tidak ada kabel sling 	Sekoci yang ada tidak dapat di gunakan karena tidak ada sling pada dewi-dewi kondisi sekoci kotor dan didalam sekoci, terdapat banyak barang-barang seperti selang air, terpal, papan kayu, dan tali ratchet.

Sumber: Survey Tim PKL Papua Barat (2022)

Dari hasil survey diatas dapat dilihat bahwa Sekoci Penolong (*lifebuoy*) pada KMP. Kurisi tidak dapat berfungsi dikarenakan tali sling pada dewi-dewi tidak ada yang membuat sekoci tidak bisa diangkat dan dipindahkan dalam keadaan darurat. Terdapat banyak barang di dalam sekoci yang seharusnya tidak ada di dalam sekoci seperti selang, terpal, papan kayu dan tali ratchet.

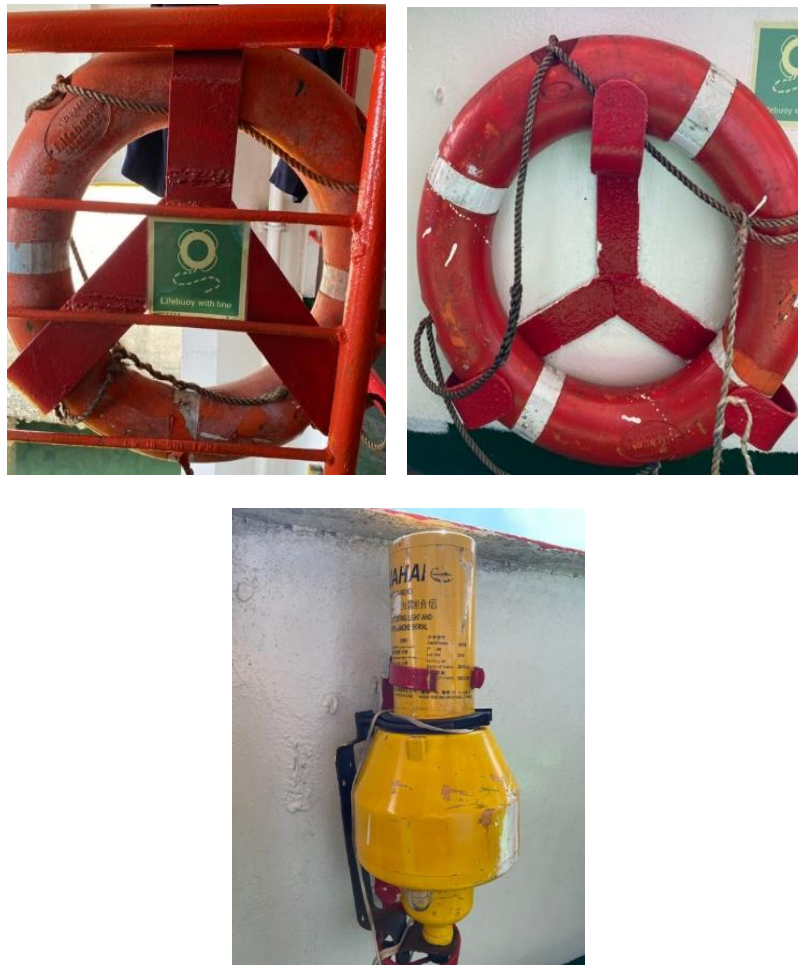
c. Pelampung Penolong (*lifebuoy*) Eksisting

Pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No:UM.008/9/20/DJPL-12 Bab IV dalam pasal 80, aturan mengenai pelampung penolong (*lifebuoy*) diatur berdasarkan LOA (*Long Over All*) kapal atau panjang kapal yang di ukur dari ujung paling depan haluan kapal hingga ujung paling belakang buritan kapal, pada kapal yang diteliti yaitu KMP. Kurisi memiliki panjang 38,40 meter. Ketentuan dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL-12 Bab IV dalam Pasal 80 mengenai Pelampung Penolong (*lifebuoy*) sebagai berikut:

- 1) Kapal dengan ukuran panjang total 15 (limabelas) meter atau lebih tetapi kurang dari 45 (empat puluh lima) meter:
 - a) Harus dilengkapi dengan 6 (enam) unit pelampung penolong dengan 50% (lima puluh persen) dari jumlah pelampung penolong dilengkapi dengan lampu yang menyala sendiri dan 2 (dua) unit lainnya dilengkapi dengan tali apung

- b) Pelampung Penolong (*lifebuoy*) yang memenuhi persyaratan dokumen Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 9 klausul 9.1.

Berikut adalah kondisi *eksisting* Pelampung Penolong (*lifebuoy*) pada KMP. Kurisi yang beroperasi di Pelabuhan Perikanan Usahamina:



Gambar 4.20. Kondisi Eksisting Pelampung Penolong (*lifebuoy*) Pada KMP. Kurisi Yang Beroperasi di Pelabuhan Perikanan Usahamina Sorong.

Sumber: Dokumentasi Tim PKL Papua (2022)

Tabel 4.14. Kondisi Pelampung Penolong (*lifebuoy*) Pada KMP. Kurisi Yang Beroperasi di Pelabuhan Perikanan Usahamina Sorong Ukuran Panjang Lebih dari 15 Meter Kurang Dari 45 Meter

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL-12	Kondisi	Keterangan
<p>a. Harus dilengkapi dengan 6 (enam) unit pelampung penolong dengan 50% (lima puluh persen) dari jumlah pelampung penolong dilengkapi dengan lampu yang menyala sendiri dan 2 (dua) unit lainnya dilengkapi dengan tali apung.</p> <p>b. Pelampung Penolong (<i>lifebuoy</i>) yang memenuhi persyaratan dokumen Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 9 klausul 9.1.</p>	<p>a. Telah di lengkapi dengan 6 (enam) unit Pelampung Penolong (<i>lifebuoy</i>) tetapi hanya 2 yang terdapat lampu dan tidak ada tali apung.</p>	<p>Kondisi Pelampung Penolong (<i>lifebuoy</i>) pada KMP. Kurisi yaitu:</p> <p>a. Warna masih mencolok tetapi di beberapa bagian cat sudah terkelupas</p> <p>b. Kondisi tali sudah lapuk.</p> <p>c. Material pemantul cahaya rusak</p> <p>d. Tanda tulisan nama kapal dan pelabuhan pendaftaran tidak jelas.</p>

Sumber: Survey Tim PKL Papua Barat (2022)

Dari hasil survey diatas dapat dilihat bahwa pelampung penolong (*lifebuoy*) pada KMP. Kurisi di Pelabuhan Perikanan Usahamina Sorong, telah memenuhi jumlah pelampung penolong (*lifebuoy*) sesuai dengan peraturan yang berlaku tetapi. Namun hanya terdapat 2 (dua) Pelampung Penolong (*lifebuoy*) yang memiliki lampu dan tidak ada yang memiliki tali apung. Warna Pelampung Penolong (*lifebuoy*) sudah mulai pudar karena di beberapa bagian cat sudah terkelupas, tali sudah lapuk dan ada beberapa yang putus, material pemantul cahaya rusak dan tidak ada Pelampung Penolong (*lifebuoy*) yang memiliki tanda tulisan nama kapal.

d. Rakit Penolong (*liferaft*) Eksisting

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

- 1) Dilengkapi rakit penolong kembung (Inflatable LifeRaft) kategori C yang memenuhi persyaratan dokumen Standar Kapal Non Konvensi Berbenderan Indonesia Bab IV. Seksi 6 klausul 6.3 dan 7.1 dengan kapasitas tidak kurang dari 125% total jumlah pelayar.

Perhitungan kebutuhan Rakit Penolong (*liferaft*) minimal di KMP. Kurisi:

$$= \frac{125\% \times \text{Jumlah penumpang maksimal kapal}}{25}$$

25

$$= \frac{125\% \times 70}{25}$$

25

$$= 3,5 \text{ di bulatkan, minimal tersedia 4 Unit } \textit{liferaft}$$

Berikut adalah kondisi *eksisting* Rakit Penolong (*liferaft*) pada KMP. Kurisi yang beroperasi di Pelabuhan Perikanan Usahamina:



Gambar 4.21. Kondisi Eksisting Rakit Penolong (*liferaft*) Pada KMP.Kurisi Yang Beroperasi di Pelabuhan Perikanan Usahamina Sorong

Sumber: Dokumentasi Tim PKL Papua Barat (2022)

Berdasarkan hasil survey di lapangan berikut dapat di lihat jumlah dan kondisi *liferaft* KMP. Kurisi dapat di lihat pada Tabel 4.15.

Tabel 4.15. Kondisi Rakit Penolong (*liferaft*) Pada KMP. Kurisi Yang Beroperasi di Pelabuhan Perikanan Usahamina Sorong

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL-12	Kondisi	Keterangan
Dilengkapi rakit penolong kembang (Inflatable LifeRaft) kategori C yang memenuhi persyaratan dokumen Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV. Seksi 6 klausul 6.3 dan 7.1 dengan kapasitas tidak kurang dari 125% total jumlah pelayar	<ol style="list-style-type: none"> <li data-bbox="663 848 1043 1285">Rakit Penolong (<i>liferaft</i>) pada KMP. Kurisi berjumlah 4 unit dengan kapasitas 25 (dua puluh lima) orang/unit <li data-bbox="663 1285 1043 1581">Rakit Penolong (<i>liferaft</i>) di lengkapi dengan alat Pelepas hidrostatik <li data-bbox="663 1581 1043 1872">Rakit Penolong (<i>liferaft</i>) di letakkan di kedua sisi kapal. 	Dari sisi kapasitas dan jumlah Rakit Penolong (<i>liferaft</i>) KMP. Kurisi telah memenuhi aturan yang berlaku yaitu tidak kurang dari 125% total jumlah pelayar tetapi posisi <i>liferaft</i> tidak seimbang karena di sisi kanan kapal terdapat 3 (tiga) buah <i>liferaft</i> dan di sisi kiri kapal terdapat 1 (satu) buah <i>liferaft</i> .

Sumber: Survey Tim PKL Papua Barat (2022)

Hasil survey di atas dapat dilihat bahwa Rakit Penolong (*liferaft*) pada KMP. Kurisi yang beroperasi di Pelabuhan Perikanan Usahamina Sorong sudah memenuhi peraturan yang berlaku yaitu memenuhi kapasitas minimal 125% (seratus dua puluh lima persen) jumlah total pelayar. Posisi Rakit Penolong (*liferaft*) tidak seimbang karena 3 unit di sisi kanan kapal dan 1 unit di sisi kiri kapal yang akan menghambat pada saat keadaan darurat.

C. Pembahasan

1. Jumlah Alat Keselamatan

a. Jaket Penolong (*lifejacket*)

Berdasarkan survey yang dilakukan di lapangan berikut adalah perbandingan kesesuaian jumlah eksisting *lifejacket* KMP. Kurisi dengan jumlah yang telah ditetapkan dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No:UM.008/9/20/DJPL-12 dapat dilihat pada tabel 4.16.

Tabel 4.16 Jumlah Kesesuaian *lifejacket*

Jumlah Eksisting KMP. Kurisi	Jumlah Sesuai Peraturan	Keterangan
100 Unit <i>lifejacket</i> Dewasa	70 Unit <i>lifejacket</i> Dewasa ditambah 5 Unit <i>lifejacket</i> Cadangan	Sesuai
25 Unit <i>lifejacket</i> Anak-anak	7 Unit <i>lifejacket</i> Anak-anak	Sesuai

Sumber: Hasil Analisa Data (2022)

b. Sekoci Penolong (*lifeboat*)

Kesesuaian jumlah eksisting *lifeboat* pada KMP. Kurisi dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No:UM.008/9/20/DJPL-12 dapat di lihat pada tabel 4.17 berikut.

Tabel 4.17 Kesesuaian Jumlah *lifeboat*

Jumlah Eksisting KMP. Kurisi	Jumlah Sesuai Peraturan	Keterangan
1 Unit Sekoci Penolong (<i>lifeboat</i>)	Dilengkapi dengan minimal 1 (satu) Sekoci Penolong (<i>lifejacket</i>)	Sesuai

Sumber: Hasil Analisa Data (2022)

c. Pelampung Penolong (*lifebuoy*)

Kesesuaian jumlah eksisting *lifebuoy* yang terdapat pada KMP. Kurisi dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No:UM.008/9/20/DJPL-12 dapat dilihat pada tabel 4.18 berikut.

Tabel 4.18 Kesesuaian Jumlah *lifebuoy*

Jumlah Eksisting KMP. Kurisi	Jumlah Sesuai Peraturan	Keterangan
Terdapat 6 Unit <i>lifebuoy</i> .	Kapal dengan panjang 15 meter sampai kurang dari 45 meter dilengkapi minimal 6 Unit <i>lifebuoy</i> .	Sesuai

Sumber: Hasil Analisa Data (2022)

d. Rakit Penolong (*liferaft*)

Kesesuaian jumlah eksisting *liferaft* pada KMP. Kurisi dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No:UM.008//9/20/DJPL-12 dapat di lihat pada tabel 4.19 Berikut.

Tabel 4.19 Kesesuaian Jumlah *liferaft*

Jumlah Eksisting KMP. Kurisi	Jumlah Sesuai Peraturan	Keterangan
Terdapat 4 Unit <i>liferaft</i> .	Kapal dengan <i>Gross Tonnage</i> (GT) 300 sampai dengan 500 dilengkapi dengan kapasitas tidak kurang dari 125% dari jumlah pelayar. Berdasarkan perhitungan yang telah di lakukan jumlah <i>liferaft</i> minimal pada KMP. Kurisi adalah 4 Unit <i>liferaft</i>	Sesuai

Sumber: Hasil Analisa Data (2022)

2. Kondisi Alat Keselamatan

a. Jaket Penolong (*lifejacket*)

Kesesuaian kondisi Jaket Penolong (*lifejacket*) dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No:UM.008/9/20/DJPL-12 dapat dilihat pada tabel 4.20 di bawah ini.

Tabel 4.20 Kesesuaian Kondisi *lifejacket*

Kondisi Eksisting KMP. Kurisi	Kondisi Sesuai Peraturan	Keterangan
Terdapat lampu, peluit, dan pita pemantul cahaya pada <i>lifejacket</i> .	<i>Lifejacket</i> kategori A dilengkapi dengan lampu, peluit dan pita pemantul cahaya.	Sesuai
Tidak tersedia keterangan nama barang pada tempat penyimpanan <i>lifejacket</i> . Tempat penyimpanan <i>lifejacket</i> dijadikan tempat duduk penumpang.	Diberi tanda keterangan pada tempat penyimpanan <i>lifejacket</i> dan <i>lifejacket</i> di simpan di tempat penyimpanan tersendiri.	Tidak Sesuai

Sumber: Hasil Analisa Data (2022)

b. Sekoci Penolong (*lifeboat*)

Kesesuaian kondisi *lifeboat* pada KMP. Kurisi dengan Peraturan Direktur Jenderal Pehubungan Laut No:UM.008/9/20/DJPL-12 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) Bab IV pasal 80 dapat dilihat pada tabel 4.21 di bawah ini,

Tabel 4.21 Jumlah Kesesuaian *lifeboat*

Kondisi Eksisting KMP. Kurisi	Kondisi Sesuai Peraturan	Keterangan
Tidak terdapat motor, senter kedap air, gayung, dayung, tali buangan dan kabel sling pada dewi-dewi sekoci, terdapat barang-barang seperti selang air, terpal, papan kayu dan tali ratchet di dalam sekoci.	Terdapat motor, baju penolong, senter kedap air, gayung, dayung, tali dan tali buangan.	Tidak Sesuai

Sumber: Hasil Analisa Data (2022)

c. Pelampung Penolong (*lifebuoy*)

Kesesuaian Kondisi *lifebuoy* pada KMP. Kurisi dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No:UM.008/9/20/DJPL-12 dapat di lihat pada tabel 4.22.

Tabel 4.22 Jumlah Kesesuaian *lifebuoy*

Kondisi Eksisting KMP. Kurisi	Kondisi Sesuai Peraturan	Keterangan
Hanya terdapat 2 <i>lifebuoy</i> yang memiliki lampu dan tidak terdapat tali apung. warna <i>lifebuoy</i> sudah memudar, kondisi tali pegangan sudah lapuk, material pemantul cahaya sudah rusak, tidak terdapat tanda nama kapal dan pelabuhan pendaftar.	50% dari jumlah <i>lifebuoy</i> dilengkapi dengan lampu yang menyala sendiri dan 2 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung. <i>Lifebuoy</i> memiliki warna mencolok, dilengkapi dengan tali pegangan, di beri material pemantul cahaya, dan terdapat tandan ama kapal dan pelabuhan pendaftaran.	Tidak Sesuai

Sumber: Hasil Analisa Data (2022)

d. Rakit Penolong (*liferaft*)

Kesesuaian kondisi *liferaft* pada KMP. Kurisi dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No:UM.008/9/20/DJPL-12 dapat dilihat pada tabel 4.23.

Tabel 4.23 Kesesuaian Kondisi *liferaft*

Kondisi Eksisting KMP. Kurisi	Kondisi Sesuai Peraturan	Keterangan
<p><i>Liferaft</i> dalam kondisi baik, terdapat alat Pelepas hidrostatik dan tercatat pemeriksaan terakhir dilaksanakan pada Agustus 2021</p>	<p><i>Liferaft</i> kategori C dilengkapi dengan alat Pelepas hidrostatik, dan di lakukan inspeksi tahunan.</p>	<p>Sesuai</p>

Sumber: Hasil Analisa Data (2022)

3. Implementasi Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No:UM.008/9/20/DJPL-12

Berdasarkan hasil pengamatan dan data yang telah di dapat implementasi Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No:UM.008/9/20/DJPL-12 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Konveksi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) masih belum sesuai. Untuk jumlah alat keselamatan sudah sesuai dengan peraturan yang berlaku. Namun untuk kondisi alat keselamatan masih banyak kekurangan seperti *lifejacket* yang robek, *lifebuoy* belum terdapat tali apung dan material pemantul cahaya dan *lifeboat* yang belum terdapat kabel sling yang sangat penting dalam penggunaan *lifeboat*.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan pada KMP. Kurisi Jumlah alat keselamatan seperti *lifejacket*, *lifeboat*, *lifebuoy* dan *liferaft* sudah sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No:UM.008/9/20/DJPL-12 tentang Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) Bab IV pasal 80 tentang Perlengkapan Penolong. *Lifejacket* pada KMP. Kurisi berjumlah 125 Unit yang terdiri dari 100 Unit *lifejacket* Dewasa dan 25 Unit *lifejacket* Anak-anak, terdapat 1 Unit *lifeboat* pada KMP. Kurisi, 6 Unit *lifebuoy*, dan 4 Unit *liferaft* yang tersedia.
2. Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan kondisi alat keselamatan yang terdapat pada KMP. Kurisi belum sesuai dengan peraturan karena pada *lifejacket* masih ada yang robek, tempat penyimpanan *lifejacket* belum sesuai, *lifeboat* tidak terdapat kabel sling, terdapat banyak barang didalam sekoci, warna sudah pudar, material pemantul cahaya pada *lifebuoy* rusak tidak terdapat tali apung dan tanda nama kapal dan pelabuhan pendaftaran.
3. Berdasarkan hasil penelitian terkait jumlah dan kondisi alat keselamatan pada KMP. Kurisi menunjukkan bahwa implementasi Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No:UM.008/9/20/DJPL-12 tentang

Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia masih belum di terapkan dengan baik karena hanya jumlah yang sudah sesuai untuk kondisi masih belum sesuai peraturan.

B. Saran

Saran yang dapat diusulkan penulis dalam upaya meningkatkan pengawasan terhadap kondisi serta jumlah alat keselamatan jiwa di atas KMP. Kurisi yang beroperasi di Pelabuhan Perikanan Usahamina Sorong sebagai berikut:

1. Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXV Provinsi Papua dan Papua Barat perlu melengkapi alat keselamatan jiwa yang kurang dan mengganti unit alat keselamatan yang rusak agar jumlah serta kondisi alat keselamatan memenuhi aturan yang berlaku.
2. Nahkoda seluruh kapal yang diteliti perlu membuat jadwal perawatan dan pemeriksaan berkala secara mingguan, bulanan dan tahunan terhadap alat keselamatan agar selalu layak dan siap digunakan.
3. Melakukan sosialisasi tentang peraturan yang berlaku terkait alat keselamatan kapal dan melaksanakan simulasi tata cara pemakaian alat keselamatan yang ada di atas kapal.

DAFTAR PUSTAKA

- _____, 2008, Undang – Undang Nomor 17, Pelayaran.
- _____, 2009, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 65, Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia.
- _____, 2012, Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM.008/9/20/DJPL-12, Petunjuk Teknis Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia.
- Fidel Miro, 2002, Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana dan Praktisi, Erlangga, Jakarta.
- Mutholib A. 2013. Kajian Fasilitas Keselamatan Kapal Pada Lintas Penyeberangan 35 Ilir – Muntok. *Jurnal Transportasi*, 25(5), 140–146
- Abubakar Iskandar, 2010, Transportasi Penyeberangan Suatu Pengantar, Sekolah Tinggi Manajemen Transportasi Trisakti, Jakarta.
- Rahju Mohamad. 2019. Analisa Persyaratan kebutuhan Inflatable Liferaft Di Kapal Motor Penumpang Mutiara Alas III (Tugas Akhir). Politeknik Perkapalan Negeri Surabaya, Surabaya.
- Santara Adi Guna. 2014. Peralatan keselamatan kerja pada perahu slerek di PPN Pengambangan, Kabupaten Jembara, Bali, Insitut Pertanian Bogor, Bogor.
- Muhammad Farhan Labib Hammam. 2021. Tinjauan Perlengkapan Keselamatan KM. Banawa Nusantara 98 Lintasan Penyeberangan Karimunjawa – Pulau Parang – Pulau Nyamuk Kabupaten Jepara Provinsi Jawa Tengah. Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang, Palembang
- Rahmadi. 2016. Pengantar Metodologi Penelitian. Antasari Press. Banjarmasin
- Basrowi dan Suwandi. 2008. Memahami Penelitian Kualitatif. Rineka Cipta. Jakarta.