

**EVALUASI PERALATAN KESELAMATAN JIWA PADA
KAPAL PENYEBERANGAN DI PELABUHAN
PENYEBERANGAN HUNIMUA–WAIPIRIT PROVINSI
MALUKU**



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

**BINTANG NOOR AKBAR
NPT. 1903101**

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

**EVALUASI PERALATAN KESELAMATAN JIWA PADA
KAPAL PENYEBERANGAN DI PELABUHAN
PENYEBERANGAN HUNIMUA–WAIPIRIT PROVINSI
MALUKU**



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

**BINTANG NOOR AKBAR
NPT. 1903101**

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

PERSETUJUAN SEMINAR

KERTAS KERJA WAJIB

Judul : **EVALUASI PERALATAN KESELAMATAN JIWA
PADA KAPAL PENYEBERANGAN DI PELABUHAN
PENYEBERANGAN HUNIMUA-WAIPIRIT PROVINSI
MALUKU**

Nama Taruna : **BINTANG NOOR AKBAR**

NPT : **19 03 101**

Program Studi : **DIII Manajemen Transportasi Perairan Daratan**

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

Palembang,

Menyetujui

Pembimbing I

Pembimbing II

Elfita Agustini, S.E.,M.M.
19710817 199203 2 002

Noor Sulistiyono, S.SI.T.,M.M.,M.Mar.E.
19730430 200604 1 001

Mengetahui
Ketua Program Studi
Diploma III Manajemen Transpoertasi Perairan Daratan

Surnata, S.SI.T., M.M
Pembina (IV/a)
196607191989031001

**EVALUASI PERALATAN KESELAMATAN JIWA PADA
KAPAL PENYEBERANGAN DI PELABUHAN
PENYEBERANGAN HUNIMUA–WAIPIRIT PROVINSI
MALUKU**

Disusun dan Diajukan Oleh :

BINTANG NOOR AKBAR

NPT. 1903101

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KKW

Pada tanggal 9 Agustus 2022

Menyetujui

Penguji I

Penguji II

Penguji III

Oktrianti Diani, S.Pd., M.Pd.

NIP.19841005 200912 2 002

Broto Priyono, SiT.,MT.

NIP.19780116 2000031001

Slamet Prasetyo S, S.T., M.Pd.

NIP.19760430 200812 1 001

Mengetahui

Ketua Program Studi

Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Surnata, S.SI.T., M.M

NIP.196607191989031001

SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Bintang Noor Akbar

NPT : 19 03 101

Program Studi : D-III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Adalah **pihak I** selaku penulis asli karya ilmiah yang berjudul “EVALUASI PERALATAN KESELAMATAN JIWA PADA KAPAL PENYEBERANGAN DI PELABUHAN PENYEBERANGAN HUNIMUA-WAIPIRIT PROVINSI MALUKU”, 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 sebagaimana mestinya.

Pemegang Hak Cipta

Palembang, Agustus 2022

Pencipta

()

(Bintang Noor Akbar)

NPT. 1903101

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini: Disusun Oleh :

Nama : Bintang Noor Akbar

NPT : 19 03 101

Program Studi : DIII Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis dengan judul:

Evaluasi Peralatan Keselamatan Jiwa Di Kapal Penyeberangan Pada Pelabuhan Penyeberangan Hunimua–Waipirit Provinsi Maluku

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, Agustus 2022

Bintang Noor Akbar

NPT. 1903101

KATA PENGANTAR

Alhamdulillahirobbil'alamin puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah S.W.T atas segala rahmat-Nya dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penelitian yang berjudul **“EVALUASI PERALATAN KESELAMATAN JIWA PADA KAPAL PENYEBERANGAN DI PELABUHAN PENYEBERANGAN HUNIMUA–WAIPIRIT PROVINSI MALUKU”** ini tepat pada waktu yang telah ditentukan. Penulisan Tugas Akhir ini merupakan realisasi dari pelaksanaan Praktek Kerja Lapangan (PKL) dan magang yang dilaksanakan di Pelabuhan Penyeberangan Hunimua dalam kaitannya dengan pengaplikasian dari teori-teori yang didapat selama mengikuti perkuliahan di Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang.

Dalam pelaksanaan kegiatan dan penulisan Tugas Akhir ini tidak terlepas dari bantuan dan bimbingan berbagai pihak, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Orang tua dan keluarga yang selalu ada untuk mendukung.
2. Bapak Dr. H. Irwan, SH, M. Mar.E, selaku Direktur Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang;
3. Bapak Handa Lesmana, ATD., M.T, selaku Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXIII Provinsi Maluku;
4. Bapak Farouk Suneth, ST., MT, selaku Kepala Seksi Lalu Lintas ASDP Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXIII Provinsi Maluku serta pembimbing lapangan;
5. Bapak Andreas Widyakusuma, SE, MT, selaku Staff Seksi Lalu Lintas ASDP Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXIII Provinsi Maluku serta pembimbing lapangan;
6. Wakil Direktur I Bapak Dr. A Agus Tjahjono, M.M., M.Mar.E, Wakil Direktur II Bapak Chairul Insani Ilham, A.Td., MM. dan Wakil Direktur III Bapak Yohan Wibisosno, M.Pd Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang;

7. Ibu Elfita Agustini,,SE.E., M.M. sebagai Dosen Pembimbing I Kertas Kerja Wajib terimakasih telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan dan arahan sehingga Kertas Kerja Wajib ini dapat diselesaikan;
8. Bapak Noor Sulistiyono, S.SI.T., M.M., M.MAR.E. sebagai Dosen Pembimbing II Kertas Kerja Wajib terimakasih telah meluangkan waktu untuk memberikan saran dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini dapat diselesaikan;
9. Bapak Abdul Muchtar Pello, sebagai Kordinator Satuan Pelayanan Pelabuhan Hunimua Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXIII Provinsi Maluku;
10. Para Dosen Program Studi Diploma III MTPD, yang telah membimbing selama pendidikan di Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang;
11. Kakak Alumni beserta staf pegawai di Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXIII Provinsi Maluku yang telah banyak membantu dalam pelaksanaan kegiatan ini;
12. Tim Praktek Kerja Lapangan (PKL) dan Magang di Ambon, Maluku yang telah banyak memberikan masukan dan bantuan dalam penyelesaian penulisan Kertas Kerja Wajib ini;
13. Rekan – rekan satu angkatan XXX dan adik tingkat angkatan XXXI dan XXXII terimakasih atas bantuan dan doanya;

Demikian, semoga penelitian ini dapat memberikan manfaat serta menambah pengetahuan bagi pembaca.

Palembang, Agustus 2022

BINTANG NOOR AKBAR

NPT. 19 03 101

**EVALUASI PERALATAN KESELAMATAN JIWA PADA KAPAL
PENYEBERANGAN DI PELABUHAN PENYEBERANGAN
HUNIMUA-WAIPIRIT PROVINSI MALUKU**

ABSTRAK

Pelabuhan Hunimua yang memiliki lintasan penyeberangan Hunimua-Waipirit menghubungkan antara Pulau Ambon dengan Pulau Seram Bagian Barat dengan waktu tempuh 1,5 jam dengan jarak 12 mil. Dilintasan ini terdapat 5 kapal penyeberangan diantaranya KMP. Inelika, KMP. Terubuk, KMP. Roka Tenda, KMP. Sardinela serta KMP. Tanjung Koako dengan perlengkapan peralatan keselamatan jiwa yang belum sesuai dengan aturan terkait kondisi dan jumlahnya. Peralatan yang belum memenuhi berupa sekoci, *lifejacket*, *lifebuoy*, dan *liferaft* perlu dilakukan perawatan. Pengumpulan data perlengkapan keselamatan jiwa ini dilakukan dengan mengobservasi di setiap kapal penyeberangan lintasan penyeberangan Hunimua-Waipirit sehingga diperoleh informasi yang jelas terkait dengan kondisi maupun jumlah perlengkapan keselamatan jiwa yang belum memenuhi 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 Indonesian Flagged*) Bab IV Pasal 80. Hasil survei di lapangan menunjukkan bahwa perlengkapan keselamatan jiwa seperti *lifejacket*, *lifebuoy*, sekoci dan *liferaft* dengan keadaan rusak dan kurang jumlahnya serta *liferaft* perlu dilakukan perbaikan karena dalam keadaan kadaluarsa. Pemilik perlu melakukan penambahan jumlah terhadap *lifejacket*, *lifebuoy*, sekoci dan nakhoda kapal perlu membuat jadwal pengecekan dan perawatan terhadap perlengkapan keselamatan jiwa. Karena jika kondisi dan jumlah peralatan keselamatan jiwa sudah sesuai dengan aturan maka jika terjadi kecelakaan dapat mengurangi resiko banyaknya korban jiwa.

Kata Kunci: Pelabuhan Hunimua, perlengkapan peralatan keselamatan jiwa, sekoci, *lifebuoy*, *lifejacket*, *liferaft*.

**EVALUATION OF LIFE SAFETY EQUIPMENT ON CRUISE SHIP AT
HUNIMUA-WAIPIRIT PORT MALUKU PROVINCE**

ABSTRACT

Hunimua Port, which has the Hunimua-Waipirit crossing, connects Ambon Island with the West Seram Island with a travel time of 1.5 hours and a distance of 12 miles. There are 5 crossing ships, including KMP. Inelika, KMP. Terubuk, KMP. Roka Tent, KMP. Sardinela and KMP. Tanjung Koako with life safety equipment that is not in accordance with the rules related to conditions and numbers. Equipment that does not meet the requirements in the form of lifeboats, life jackets, lifebuoys, and liferafts needs maintenance. Data collection of life safety equipment is carried out by observing on every ship crossing the Hunimua-Waipirit crossing so that clear information is obtained regarding the condition and number of life safety equipment that does not meet the Regulation of the Director General of Sea Transportation NO: UM.008/9/20/DJPL – 12 concerning Technical Instructions for the Implementation of Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged (Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged) Chapter IV Article 80. The results of the field survey show that life safety equipment such as life jackets, lifebuoys, lifeboats and liferafts are damaged and lacking in number and liferafts need to be repaired because it is in a state of expiration. Owners need to increase the number of life jackets, lifebuoys, lifeboats and ship captains need to schedule checking and maintenance of life safety equipment. Because if the condition and number of life safety equipment are in accordance with the rules, if an accident occurs, it can reduce the risk of many fatalities.

Keywords: *Hunimua Harbor, life safety equipment, Lifeboat, lifebuoy, lifejacket, liferaft.*

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL.....	i
HALAMAN JUDUL	ii
HALAMAN PERSETUJUAN SEMINAR.....	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA	v
PERNYATAAN KEASLIAN	vi
KATA PENGANTAR.....	vii
ABSTRAK	ix
<i>ABSTRACT</i>	ix
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR GAMBAR.....	xv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat	4
1. Manfaat Bagi Taruna	4
2. Manfaat Bagi Pengelola Angkutan	4
3. Manfaat Bagi Lembaga Pendidikan.....	4
E. Batasan Masalah.....	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	5
A. Review Penelitian Sebelumnya.....	5
B. Landasan Teori	11
1. Dasar Hukum	11
2. Dasar Teori	13
C. Kerangka Penelitian	14
BAB III METODE PENELITIAN	16
A. Jenis Penelitian	16

B. Sumber Data/Subyek Penelitian	16
C. Metode/Teknik Pengumpulan Data	12
D. Teknik Analisis Data	13
1. Sekoci (<i>Lifeboat</i>) dan Rakit Penolong (<i>Liferaft</i>)	14
2. Pelampung Penolong (<i>lifebuoy</i>).....	16
3. Baju Penolong (<i>lifejacket</i>)	16
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN	18
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian	18
1. Letak Geografis.....	18
2. Batas Administrasi.....	19
3. Kondisi Umum Sistem Transportasi.....	19
4. Sarana dan Prasarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan.....	20
5. Instansi Pembina Transportasi	38
6. Jaringan Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan	39
B. Hasil Penelitian	40
1. Penyajian Data	40
2. Analisis Data.....	51
C. Pembahasan	73
1. Usulan Pemecahan Masalah Sekoci (<i>Lifeboat</i>)	73
2. Usulan Pemecahan Masalah Pelampung Penolong (<i>Lifejacket</i>).....	74
3. Usulan Pemecahan Masalah Pelampung Penolong (<i>Lifebuoy</i>).....	75
4. Usulan Pemecahan Masalah Rakit Penlong (<i>liferaft</i>).....	75
BAB V PENUTUP.....	77
A. Kesimpulan	77
B. Saran.....	77
DAFTAR PUSTAKA	79
LAMPIRAN.....	80

DAFTAR TABEL

Tabel 3. 1	Sumber Data Penelitian	12
Tabel 4. 1	Batas Administrasi Kabupaten Maluku	19
Tabel 4. 2	Spesifikasi KMP. SARDINELA	21
Tabel 4. 3	Spesifikasi KMP. TANJUNG KOAKO	22
Tabel 4. 4	Spesifikasi KMP. INELIKA.....	23
Tabel 4. 5	Spesifikasi KMP. TERUBUK.....	25
Tabel 4. 6	Spesifikasi KMP. ROKATENDA	27
Tabel 4. 7	Data Umum Pelabuhan Penyeberangan Hunimua	30
Tabel 4. 8	Karakteristik Fasilitas Daratan Pelabuhan Penyeberangan Hunimua	31
Tabel 4. 9	Data Fasilitas Perairan Pelabuhan Penyeberangan Hunimua.....	37
Tabel 4. 10	Tabel Jumlah Perlengkapan Keselamatan Jiwa	41
Tabel 4. 11	Analisa Jumlah dan Kondisi Sekoci dan <i>Liferaft</i> Pada KMP. Terubuk.....	52
Tabel 4. 12	Analisa Jumlah dan Kondisi Sekoci dan <i>Liferat</i> Pada KMP. Inelika	54
Tabel 4. 13	Analisa Jumlah dan Kondisi Sekoci dan <i>Liferaft</i> Pada KMP. Roka Tenda	55
Tabel 4. 14	Analisa Jumlah dan Kondisi Sekoci dan <i>Liferaft</i> Pada KMP. Sardinela	57
Tabel 4. 15	Analisa Jumlah dan Kondisi Sekoci dan <i>Liferaft</i> Pada KMP. Tanjung Koako	58
Tabel 4. 16	Analisa Jumlah dan Kondisi <i>Lifebuoy</i> pada KMP. Terubuk	60
Tabel 4. 17	Analisa Jumlah dan Kondisi <i>Lifebuoy</i> pada KMP. Inelika.....	62
Tabel 4. 18	Analisa Jumlah dan Kondisi <i>Lifebuoy</i> pada KMP. Roka Tenda ...	64
Tabel 4. 19	Analisa Jumlah dan Kondisi <i>Lifebuoy</i> pada KMP. Sardinela.....	65
Tabel 4. 20	Analisa Jumlag dan Kondisi <i>Lifebuoy</i> pada KMP. Tanjung Koako	67
Tabel 4. 21	Analisa jumlah baju penolong (<i>lifejacket</i>) dewasa.....	69

Tabel 4. 22	Perbandingan ketersediaan jumlah baju penolong (<i>lifejacket</i>) dewasa	70
Tabel 4. 23	Analisa jumlah baju penolong (<i>lifejacket</i>) anak-anak	71
Tabel 4. 24	Perbandingan ketersediaan jumlah baju penolong (<i>lifejacket</i>) anak-anak.....	72

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1	Kerangka Penelitian	15
Gambar 4. 1	Peta Wilayah Kabupaten Maluku Tengah.....	18
Gambar 4. 2	KMP SARDINELA	21
Gambar 4. 3	KMP TANJUNG KOAKO	22
Gambar 4. 4	KMP. INELIKA	23
Gambar 4. 5	KMP. TERUBUK	25
Gambar 4. 6	KMP. ROKATENDA	27
Gambar 4. 7	Pelabuhan Penyeberangan Hunimua.....	29
Gambar 4. 8	Gedung Terminal Penumpang.....	31
Gambar 4. 9	Ruang Staff	32
Gambar 4. 10	Mushola.....	32
Gambar 4. 11	Toilet	33
Gambar 4. 12	Kantin.....	34
Gambar 4. 13	<i>Trestle / Causeway</i>	35
Gambar 4. 14	Kondisi Lapangan Parkir.....	35
Gambar 4. 15	Kondisi Loket Kendaraan	36
Gambar 4. 16	Kondisi Loket Penumpang.....	36
Gambar 4. 17	Dermaga Plengsengan	37
Gambar 4. 18	<i>Fender dan Bolder</i>	38
Gambar 4. 19	Susunan Organisasi BPTD Wilayah XXIII Provinsi Maluku.....	39
Gambar 4. 20	Peta Jaringan Trayek Dari Hunimua Menuju Waipirit	40
Gambar 4. 21	Kondisi Eksisting Sekoci pada KMP.Terubuk.....	41
Gambar 4. 22	Kondisi Eksisting Sekoci pada KMP. Roka Tenda.....	42
Gambar 4. 23	Kondisi Eksisting Sekoci pada KMP. Inelika	42
Gambar 4. 24	Kondisi Eksisting Sekoci pada KMP. Tanjung Koako	43
Gambar 4. 25	Kondisi Eksisting Sekoci pada KMP. Sardinela	43
Gambar 4. 26	Kondisi Eksisting <i>Liferaft</i> pada KMP. Sardinela.....	44
Gambar 4. 27	Kondisi Eksisting <i>Liferaft</i> pada KMP. Terubuk	44
Gambar 4. 28	Kondisi Eksisting <i>Liferaft</i> pada KMP. Inelika.....	45

Gambar 4. 29	Kondisi Eksisting <i>Liferaft</i> pada KMP. Roka Tenda.....	45
Gambar 4. 30	Kondisi Eksisting <i>Liferaft</i> pada KMP. Roka Tanjung Koako	46
Gambar 4. 31	Kondisi Eksisting <i>Lifejacket</i> pada KMP. Tanjung Koako	46
Gambar 4. 32	Kondisi Eksisting <i>Lifejacket</i> pada KMP. Sardinela	47
Gambar 4. 33	Kondisi Eksisting <i>Lifejacket</i> pada KMP. Terubuk.....	47
Gambar 4. 34	Kondisi Eksisting <i>Lifejacket</i> pada KMP. Roka Tenda.....	48
Gambar 4. 35	Kondisi Eksisting <i>Lifejacket</i> pada KMP. Inelika	48
Gambar 4. 36	Kondisi Eksisting <i>Lifebuoy</i> pada KMP. Roka Tenda	49
Gambar 4. 37	Kondisi Eksisting <i>Lifebuoy</i> pada KMP. Inelika.....	49
Gambar 4. 38	Kondisi Eksisting <i>Lifebuoy</i> pada KMP. Roka Terubuk.....	50
Gambar 4. 39	Kondisi Eksisting <i>Lifebuoy</i> pada KMP. Roka Tanjung Koako ..	50
Gambar 4. 40	Kondisi Eksisting <i>Lifebuoy</i> pada KMP. Sardinela.....	51
Gambar 4. 41	Grafik Perbandingan Jumlah Jaket Penolong (<i>Life Jacket</i>) Dewasa	70
Gambar 4. 42	Grafik Perbandingan Jumlah Jaket Penolong (<i>Life Jacket</i>) Anak-anak	72

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dalam penyelenggaraan transportasi kenyamanan, keamanan dan keselamatan sangat diutamakan sebagai bentuk pemberian jasa yang baik. Keselamatan diperuntukkan tidak hanya kepada pengguna jasa, tetapi diperuntukkan juga untuk kapal dan awaknya. Pada pelaksanaannya operator kapal PT.ASDP Indonesi Ferry (Persero) Cabang Ambon dan PD. Panca Karya kurang memperhatikan peralatan keselamatan kapal yang bisa berakibat terjadinya kecelakaan kapal.

Keselamatan berlayar merupakan suatu keadaan dalam suatu kondisi yang aman. Untuk mencapai hal ini, dapat dilakukan pengawasan terhadap operator kapal, sedangkan keselamatan pelayaran didefinisikan sebagai suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan saat melakukan pelayaran.

Salah satu provinsi yang memiliki banyak lintasan penyeberangan di Indonesia ialah Provinsi Maluku. Salah satunya adalah lintasan penyeberangan Hunimua-Waipirit yang dilintasi memiliki 3 kapal yang dikelola oleh PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ambon adapun nama kapal yang beroperasi pada lintasan penyeberangan Hunimua-Waipirit yaitu KMP.Terubuk, KMP.Inelika, KMP.Rokkatenda dan 2 kapal yang dikelola oleh PD. Panca Karya adapun KMP. Sardinela dan KMP. Tanjung Koako. Peranan kapal penyeberangan di Maluku masih dominan fokus pada

penguatan aksesibilitas dan membuka keterisolasian suatu daerah. Hal itu terjadi karena Kondisi geografis Maluku sendiri merupakan daerah kepulauan yang di pisahkan oleh Laut dan Selat.

Lintasan penyeberangan ini memiliki produktifitas penumpang yang tinggi, dikarenakan Pelabuhan penyeberangan Hunimua merupakan sarana penghubung antara Pulau Ambon ke Pulau Seram Bagian Barat. Transportasi yang digunakan untuk penelitian adalah moda transportasi tipe Ro-Ro pada lintasan penyeberangan Hunimua–Waipirit terdapat 1 (satu) macam tipe Ro-Ro.

Berdasarkan hasil survei di lapangan bahwa peralatan keselamatan jiwa di atas kapal berupa *lifeboat*, *lifejacket*, *liferaft* dan *lifebuoy* masih belum lengkap dari sisi jumlah serta kondisi peralatan tersebut yang kurang baik. Sementara peralatan keselamatan jiwa tersebut sangat penting untuk menunjang keselamatan transportasi. Untuk menjamin keselamatan pelayaran khususnya kapal-kapal berbendera Indonesia, pemerintah Indonesia dalam hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Pehubungan mengeluarkan 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 Indonesian Flagged*).

Berdasarkan latar belakang di atas maka peneliti menarik suatu kesimpulan untuk melakukan penelitian dengan judul: **“EVALUASI PERALATAN KESELAMATAN JIWA PADA KAPAL**

PENYEBERANGAN DI PELABUHAN PENYEBERANGAN HUNIMUA – WAIPIRIT PROVINSI MALUKU”.

B. Rumusan Masalah

Dari latar belakang masalah yang telah diuraikan diatas dan agar sasaran tidak menyimpang dari pokok permasalahan, maka dibuat beberapa rumusan masalah yaitu:

1. Apakah jumlah peralatan keselamatan jiwa pada kapal penyeberangan lintasan Hunimua-Waipirit telah memenuhi Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NO: UM.008/9/20/DJPL – 12 ?
2. Bagaimana kondisi peralatan keselamatan jiwa di kapal penyeberangan lintasan Hunimua-Waipirit telah memenuhi Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NO: UM.008/9/20/DJPL – 12 ?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui jumlah perlengkapan keselamatan jiwa pada kapal penyeberangan yang beroperasi di pelabuhan penyeberangan Hunimua-Waipirit ditinjau berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NO: UM.008/9/20/DJPL – 12.
2. Untuk mengetahui kondisi eksisting perlengkapan keselamatan jiwa di kapal penyeberangan lintasan Hunimua-Waipirit berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NO: UM.008/9/20/DJPL – 12.

D. Manfaat

1. Manfaat Bagi Taruna

Penelitian ini menjadi sarana untuk mengaplikasikan ilmu pengetahuan yang telah diperoleh selama mengikuti pendidikan pada Program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan.

2. Manfaat Bagi Pengelola Angkutan

Penelitian ini dapat menjadi bahan masukan dan bahan evaluasi tentang pentingnya perlengkapan peralatan keselamatan di atas kapal penyeberangan tipe Ro-Ro bagi instansi pengelola atau pembina angkutan penyeberangan.

3. Manfaat Bagi Lembaga Pendidikan

Penelitian ini dapat menjadi acuan bagi taruna untuk penulisan tugas akhir agar bermanfaat bagi penulis dan pengelola angkutan penyeberangan.

E. Batasan Masalah

Ruang lingkup penelitian ini dibatasi pada perlengkapan peralatan keselamatan jiwa pada kapal penyeberangan lintasan Hunimua-Waipirit berupa sekoci (*lifeboat*), jaket penolong (*lifejacket*), pelampung penolong (*lifebuoy*) dan rakit penolong (*liferaft*).

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Review Penelitian Sebelumnya

Terdapat penelitian terkait yang telah direview, yaitu penelitian yang dilakukan oleh Jeri Family Lubis (2020) dengan judul **“Evaluasi Perlengkapan Keselamatan Jiwa Di KMP. Terubuk Pada Lintasan Penyeberangan Hunimua-Waipirit Di Kabupaten Maluku Tengah Provinsi Maluku”**. Dalam penelitian sebelumnya digunakan penelitian yang relevan agar hasil yang didapat lebih akurat. Untuk itu digunakan penelitian yang sama untuk membahas masalah Perlengkapan Keselamatan di kapal penyeberangan.

Perbedaan penelitian ini dengan penelitian Jeri Family Lubis (2020) terletak pada evaluasi yang dilakukan pada objek penelitian dimana penelitian sebelumnya hanya mengevaluasi perlengkapan keselamatan jiwa di KMP. Terubuk di Pelabuhan Hunima Provinsi Maluku. Sedangkan di Pelabuhan Hunimua terdapat 5 armada kapal penyeberangan yaitu KMP. Terubuk, KMP. Inelika, KMP. Roka Tenda, KMP. Sardinela dan KMP. Tanjung Koako. Maka dari itu peneliti melakukan evaluasi terhadap kapal penyeberangan yang belum di evaluasi perlengkapan keselamatan jiwa 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*

Indonesian Flagged) Bab IV Pasal 80 Tentang Perlengkapan penolong kapal penumpang daerah pelayaran lokal.

B. Landasan Teori

1. Dasar Hukum

Adapun dasar hukum digunakan dalam pelaksanaan penelitian ini adalah sebagai berikut :

a. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

- 1) Pasal 5 ayat 1 pelayaran dikuasai oleh Negara dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah Pembinaan sebagaimana dimaksud meliputi:
 1. Pengaturan
 2. Pengendalian
 3. Pengawasan
- 2) 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 dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.
- 3) Pasal 117 ayat 2 kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang,

status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar dip perairan tertentu.

b. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan Dalam pasal 61 ayat 3 Setiap kapal yang melayani angkutan penyeberangan wajib :

- 1) Memenuhi persyaratan teknis kelaiklautan dan persyaratan pelayanan minimal angkutan penyeberangan.
- 2) Memiliki spesifikasi teknis sesuai dengan fasilitas pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan atau terminal penyeberangan pada lintas yang dilayani.
- 3) Memiliki dan/atau memperkerjakan awak kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi yang diperlukan untuk kapal penyeberangan.
- 4) Memiliki fasilitas bagi kebutuhan awak kapal maupun penumpang dan kendaraan beserta muatannya.
- 5) Mencantumkan identitas perusahaan dan nama kapal yang ditempatkan pada bagian samping kiri dan kanan kapal
- 6) Mencantumkan informasi atau petunjuk yang diperlukan dengan menggunakan bahasa Indonesia dan bahasa Inggris.

c. 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 Indonesian Flagged) Bab IV Pasal 80 Tentang Perlengkapan penolong kapal penumpang daerah pelayaran lokal yaitu:

- 1) Sekoci Penyelamat (*Lifeboat*)
- 2) Rakit Penolong (*Liferaft*)
- 3) Pelampung Penolong (*Lifebuoy*)
- 4) Jeket Penolong (*Lifejaket*)

2. Dasar Teori

a. Transportasi

Ihham, Chairul I & Darwan, W (2015:26) Transportasi adalah suatu kegiatan perpindahan barang atau penumpang secara fisik dari suatu tempat ke tempat lain yang menggunakan alat angkut dan berperan sangat penting terhadap pembangunan ekonomi, sosial dan politik bagi suatu negara.

b. Kapal Penyeberangan

Menurut Abu bakar, dkk (2010), 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. Sekoci

Kunco Wati (2019), Menyebutkan bahwa sekoci merupakan perahu keselamatan yang digunakan untuk meninggalkan kapal apabila kapal dalam keadaan darurat.

d. *Liferaft*

Mohamad Rahju (2019), Mengatakan bahwa *liferaft* merupakan alat keselamatan kapal berbentuk kapsul kembang yang penempatan posisinya ada di bagian boat dek kapal

e. Pelampung Penolong

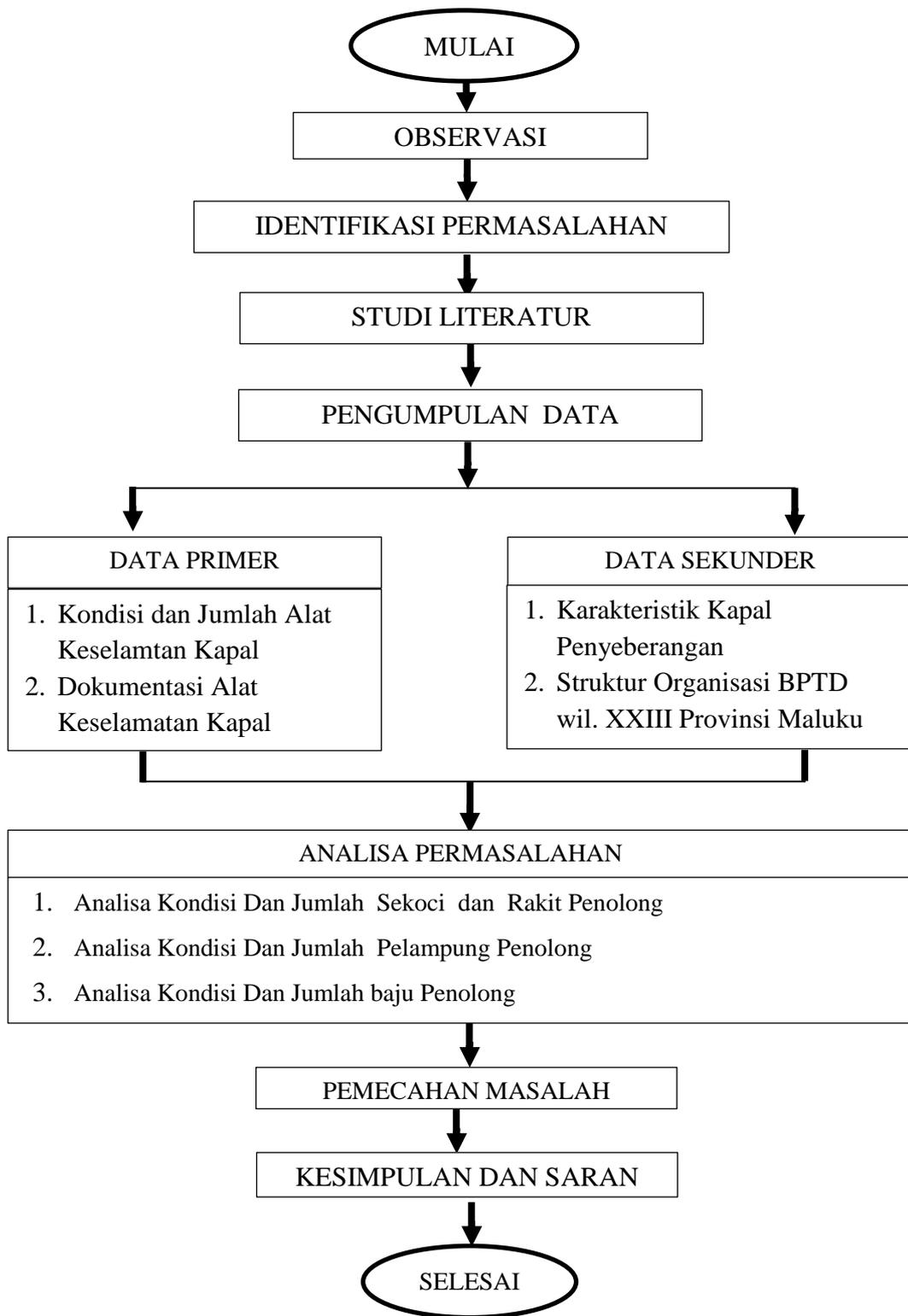
Adi Guna Santara (2014:65), Mengatakan bahwa pelampung yang menyelamatkan nyawa dirancang untuk dilempar kepada seseorang didalam air

f. Jaket Penolong

Adi Guna Santara (2014:65), Menjelaskan bahwa jaket penolong yang melindungi pengguna yang bekerja diatas air atau di permukaan air agar terhindar dari bahaya tenggelam dan atau mengatur daya apung pengguna agar dapat berada pada posisi tenggelam atau melayang di dalam air.

C. Kerangka Penelitian

Agar tujuan penelitian ini terarah dan mencapai target, maka disusunlah kerangka penelitian sebagai berikut :



Gambar 2. 1 Kerangka Penelitian

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah jenis penelitian kualitatif. Penelitian kualitatif merupakan salah satu bentuk penelitian formal yang menerapkan teknik tertentu untuk memperoleh jawaban yang mendalam tentang apa yang dipikirkan dan dirasakan khalayak sasaran.

Penelitian kualitatif juga melibatkan penentuan subjek yang didukung dengan pengumpulan data dan melakukan analisis data sebelum pengambilan keputusan. Adapun analisa yang digunakan berupa evaluasi serta analisis mengenai kondisi dan jumlah perlengkapan peralatan keselamatan jiwa pada kapal penyeberangan lintasan Hunimua-Waipirit berupa Sekoci (*lifeboat*), Jaket penolong (*lifejacket*), Pelampung penolong (*lifebuoy*) dan Rakit penolong (*liferaft*).

B. Sumber Data/Subyek Penelitian

Bila di lihat dari sumber datanya, maka pengumpulan data dalam ini dapat menggunakan sumber primer dan sumber sekunder. Sumber primer adalah sumber data yang langsung memeberikan data kepada pengumpul data, dan sumber sekunder merupakan sumber yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misalnya lewat orang lain atau lewat dokumen. Dalam penelitian ini subyek penelitiannya ialah Pelabuhan

Hunimua. Adapaun yang menjadi sumber data dalam penelitian ini dapat dilihat pada Tabel 3. 1

Tabel 3. 1 Sumber Data Penelitian

No.	Nama Data	Sumber Data
1.	Karakteristik Kapal	PT. ASDP Ferry (Persero) dan PD. Panca Karya
2.	Kondisi Alat Keselamatan Kapal	BPTD Wilayah XXIII Maluku
3	Jumlah Eksisting Alat Keselamatan Kapal	BPTD Wilayah XXIII Maluku
4.	Struktur Organisasi BPTD wil. XXIII	BPTD Wilayah XXIII Maluku

Sumber : Hasil Analisa Penulis, 2022

C. Metode/Teknik Pengumpulan Data

Adapun metode atau teknik pengumpulan data yang digunakan penulis dalam pengumpulan data primer dan sekunder berupa :

1. Metode Observasi

Metode yang dilakukan oleh penulis yaitu secara langsung untuk memperoleh data peralatan keselamatan jiwa yang berada di kapal penyeberangan berupa jumlah, kondisi serta penempatan dari peralatan keselamatan jiwa tersebut. Adapun jenis peralatan jiwa yang dimaksud meliputi *lifejacket*, *lifeboat*, *lifebuoy*, *liferaft*. Terkait dengan kondisi peralatan keselamatan jiwa tersebut di dokumentasikan dalam bentuk foto, sementara untuk jumlah peralatan dicatat secara manual menggunakan formulir survei.

2. Metode Kepustakaan (*literature*)

Metode ini dilakukan dengan cara mencari literatur atau dokumentasi dari berbagai sumber yang ada mengenai teori – teori serta data yang terkait dalam pemecahan masalah di Kertas Kerja Wajib (KKW) ini.

3. Metode Institusional

Data-data yang dikumpulkan dari berbagai instansi yang terkait, yaitu:

1. Dinas Perhubungan Kabupaten Maluku Tengah;
2. PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Maluku;
3. PD. Panca Karaya Provinsi Maluku;
4. Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXIII Provinsi Maluku.
5. Badan Pusat Statistik Maluku Tengah

Data yang dimaksud pada penelitian ini berupa data *ship particular* kapal, struktur organisasi BPTD wilayah XXIII provinsi Maluku. Data tersebut penulis peroleh dengan cara meminta *hard file* dari pihak BPTD wilayah XXIII provinsi Maluku.

D. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data adalah metode dalam memproses data menjadi informasi. Adapun dalam penelitian, peneliti menggunakan metode analisa yang digunakan dalam melakukan penelitian berupa *Gap Analysis* sebagai perbandingan antara keadaan eksisting dengan keadaan yang diharapkan dan

metode analisa yang digunakan sebagai tinjauan yang menitik beratkan pada kesenjangan saat ini dengan keadaan yang ditargetkan. Analisa yang digunakan dalam melakukan penelitian pada kapal penyeberangan di lintasan Hunimua-Waipirit, Provinsi Maluku berdasarkan analisa pada 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 Indonesian Flagged*) Bab IV Pasal 80 Tentang Perlengkapan penolong kapal penumpang daerah pelayaran lokal. Jadi Penulis melakukan analisa dan menghitung jumlah alat keselamatan yang terdapat pada kapal penyeberangan lintasan Hunimua-Waipirit, lalu membandingkan dengan Peraturan Direktur Jenderal eraturan Direktur Jenderal 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 kapal penumpang daerah pelayaran lokal meliputi 4 (empat) peralatan keselamatan yaitu :

1. Sekoci (*Lifeboat*) dan Rakit Penolong (*Liferaft*)

a. Kapal dengan GT 300 sampai dengan kurang dari 500 harus memenuhi beberapa ketentuan sebagai berikut :

- 1) Dilengkapi dengan 1 buah sekoci penyelamat (*Rescue boat*).
- 2) Dilengkapi rakit penolong kembung (*Inflatable LifeRaft*) kategori C dengan kapasitas tidak kurang dari 125% total jumlah pelayar.

b. Kapal GT lebih besar atau sama dengan 500

- 1) Dilengkapi sekoci penolong kategori B yang memenuhi persyaratan dokumen Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 2 klausul 2.2 dengan kapasitas tidak kurang dari 25% total jumlah pelayar pada setiap sisi. Setengah dari jumlah sekoci yang ada di tiap sisi tersebut harus dilengkapi motor sebagai alat penggerak; atau ;
- 2) Dilengkapi sekoci kategori B yang memenuhi persyaratan dokumen Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV seksi 2.2 dengan kapasitas tidak kurang dari 15% total jumlah pelayar pada setiap sisi. Setengah dari jumlah sekoci yang ada di tiap sisi tersebut harus dilengkapi motor sebagai alat penggerak dan ditambah rakit penolong kembang Kategori B di tiap sisi, dengan kapasitas tidak kurang dari 10% total jumlah pelayar pada tiap sisi.
- 3) Sebagai tambahan, harus memiliki rakit penolong kembang (Inflatable Life Raft) kategori B yang memenuhi persyaratan dokumen Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 6 klausul 6.2 dan 7.1 dengan kapasitas 75% total jumlah pelayar.
- 4) Dilengkapi dengan 1 buah sekoci penyelamat (Rescue boat) jika tidak ada sekoci penolong (Life boat) yang dapat berfungsi sebagai sekoci penyelamat (Rescue boat).

2. Pelampung Penolong (*lifebuoy*)

a. kapal dengan ukuran 15 meter atau lebih tetapi kurang dari 45 meter maka harus memenuhi beberapa ketentuan sebagai berikut :

- 1) Harus dilengkapi dengan 6 unit pelampung penolong dengan 50% dari jumlah pelampung penolong dilengkapi dengan lampu yang menyala sendiri dan 2 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.

b. kapal dengan ukuran 45 meter atau lebih tetapi kurang dari 60 meter maka harus memenuhi beberapa ketentuan sebagai berikut :

- 1) Harus dilengkapi dengan 8 unit pelampung penolong. Paling sedikit 6 buah dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri, dan 2 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.

3. Baju Penolong (*lifejacket*)

a. Baju penolong kategori A yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 10 yang dilengkapi lampu, peluit dan pita pemantul cahaya .

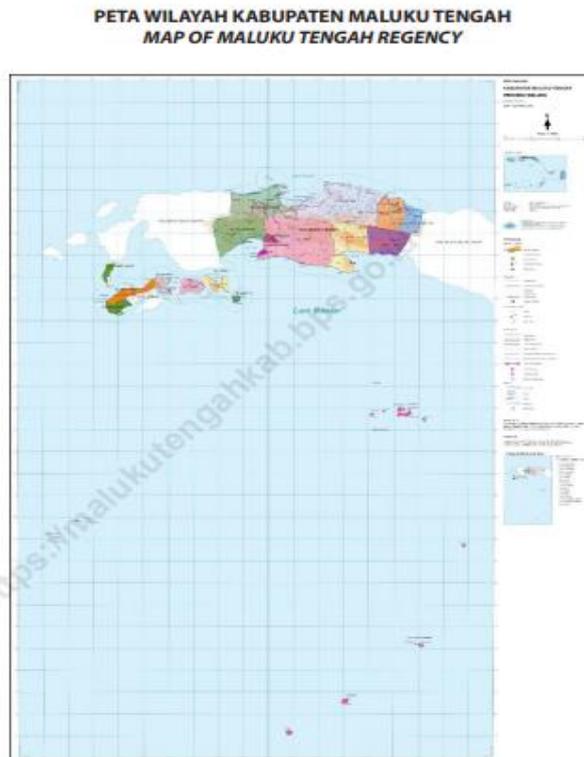
- b. Sejumlah 100 persen total jumlah pelayar untuk dewasa ditambah 5 persen cadangan.
- c. Minimum 10 persen dari jumlah penumpang, untuk anak-anak.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

1. Letak Geografis



Gambar 4. 1 Peta Wilayah Kabupaten Maluku Tengah

Sumber : Badan pusat statistik maluku tengah 2022

Kabupaten Maluku Tengah memiliki luas sebesar 275.907 Km², terdiri dari wilayah lautan seluas 264.311,43 Km² atau 95,80% dan daratan seluas 11.595,57 Km² atau 4,20%, dengan panjang garis pantai 1.256.230 Km. Kabupaten Maluku Tengah adalah salah satu kabupaten di provinsi Maluku.

2. Batas Administrasi

Kabupaten Maluku Tengah berbatasan dengan sebagai tabel

berikut :

Tabel 4. 1. Batas Administrasi Kabupaten Maluku

Arah	Batas Wilayah Administrasi
Utara	berbatasan dengan Laut Seram
Selatan	Berbatasan dengan Laut Banda
Timur	berbatasan dengan Kabupaten Seram Bagian Timur
Barat	berbatasan dengan Kabupaten Seram Bagian Barat

Sumber : Badan pusat statistik maluku tengah 2022

3. Kondisi Umum Sistem Transportasi

a. Angkutan Jalan

Angkutan jalan di Kabupaten Maluku dan Kabupaten Maluku Tengah tidak jauh berbeda dengan angkutan jalan yang berada di provinsi lainnya di Indonesia. Seperti halnya bus yang menjadi angkutan antar kabupaten/kota. Pembangunan jalan raya di Kabupaten Maluku Tengah sampai akhir tahun 2018 telah mencapai 1.816,68 km.

b. Angkutan Laut dan Penyeberangan

Angkutan Laut merupakan sarana perhubungan yang sangat penting dan strategis. Untuk itu pembangunan pelayanan nasional terus ditingkatkan dan diperluas, termasuk penyempurnaan manajemen dan dukungan fasilitas 19 pelabuhan. Pelabuhan adalah pintu gerbang keluar-masuknya kapal, baik yang mengangkut penumpang orang maupun barang ke suatu wilayah tujuan. Secara

umum di Kabupaten Maluku Tengah terdapat sepuluh titik simpul wilayah pelayanan transportasi laut yaitu:

- 1) Pelabuhan Haria, Tuhaha dan Saparua
- 2) Pelabuhan Hurnala dan Tulehu
- 3) Pelabuhan Hitu, Tohuku dan Asilulu
- 4) Pelabuhan Wahai dan Kobisonta
- 5) Pelabuhan Pasanea dan Saka
- 6) Pelabuhan Nalahia
- 7) Pelabuhan Pelauw dan Kailolo
- 8) Pelabuhan Tehoru
- 9) Pelabuhan Amahai, Amahai Lama dan Ina Marina.
- 10) Pelabuhan Banda

sedangkan untuk pelabuhan penyeberangan yang mendukung jaringan BPTD wil XXIII Prov Maluku Kabupaten Maluku Tengah meliputi :

- 1) Pelabuhan Hunimua (Pulau Ambon)
 - 2) Pelabuhan Umeputty Kulur (Pulau Saparua)
 - 3) Pelabuhan Wainana (Pulau Haruku }
4. Sarana dan Prasarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Pada lintasan Hunimua - Waipirit yang digunakan adalah kapal motor penyeberangan. Berikut adalah karakteristik kapal motor penyeberangan Milik PD. Panca Karya yang akan diangkat dalam

penulisan kertas kerja wajib yang beroperasi di Lintasan Hunimua – Waipirit. Berikut merupakan karakteristik kapal yang beroperasi:

a. Karakteristik kapal Milik PD. Panca Karya



Gambar 4. 2 KMP SARDINELA

Sumber : Hasil Survey Tim PKL BPTD Wilayah XXIII Prov Maluku , 2022

Tabel 4. 2 Spesifikasi KMP. SARDINELA

KARAKTERISTIK KMP. SARDINELA	
Lintasan	HUNIMUA - WAIPIRIT
Tanda Selar	GT. 1029 No. 2818 / KA
Nama Panggilan	JZBJ
Galangan Pembangunan	PT. ADILUHUNG SARANA SEGERA/ 2013
Bendera / Konstruksi	RI / Baja
Operator	PD. Panca Karya
Type	RO – RO
Panjang Kapal Keseluruhan	49,15 Meter
Lebar Kapal	14,00 Meter
Mesin Induk	BOUDOUDIN, MODEL: 12 M 26 SPP, DAYA; 2x 1000 HP / 1900 RPM x 2 UNIT
Mesin Bantu	PERKINS, TYPE 6 TG 2AM, DAYA: 2 x 124 HP / 1500RPM
Kebutuhan BBM	110 Liter / Jam x 2 Unit
Jumlah Awak Kapal	22 Orang
Jumlah Kapasitas Penumpang	196 Orang
Jumlah Kapasitas Kendaraan	15 Truk dan 10 Sedan

Sumber : Hasil Survey Tim PKL BPTD Wilayah XXIII Prov Maluku , 2022



Gambar 4. 3 KMP TANJUNG KOAKO

Sumber : Hasil Survey Tim PKL BPTD Wilayah XXIII Prov Maluku , 2022

Tabel 4. 3 Spesifikasi KMP. TANJUNG KOAKO

KARAKTERISTIK KMP. TANJUNG KOAKO	
Lintasan	HUNIMUA – WAIPIRIT
Tanda Selar	GT. 1148 No. 1267 / FT
Nama Panggilan	PNGH
Galangan Pembangunan	PT. SANUR MARINDO SHIPYARD – TEGAL / 2009
Operator	PD. Panca Karya
Type	RO – RO
Panjang Kapal Keseluruhan	47,20 Meter
Lebar Kapal	12 Meter
Mesin Induk	YANMAR 6AYM-ETE/ 829 HP x 2 Unit
Mesin Bantu	MITSUBISHI 6 D 16 / 2 X 90 HP
Kebutuhan BBM	80 Liter / Jam x 2 Unit
Jumlah Awak Kapal	18 Orang
Jumlah Kapasitas Penumpang	214 Orang
Jumlah Kapasitas Kendaraan	12 Truk dan 7 Sedan

Sumber : Hasil Survey Tim PKL BPTD Wilayah XXIII Prov Maluku , 2022

b. Karakteristik kapal milik PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ambon



Gambar 4. 4 KMP. INELIKA

Sumber : Hasil Survey Tim PKL BPTD Wilayah XXIII Prov Maluku , 2022

Tabel 4. 4 Spesifikasi KMP. INELIKA

KARAKATERISTIK KMP. INELIKA	
Tempat Pembuatan	PT. INDUSTRI KAPAL INDONESIA U. PANDANG
Tahun	1994
Tanda Panggilan/Call Sign	YEHO
Lintas Penyebrangan	Hunimua-Waipirit
Jarak Lintasan	11,5 Mill
Type Kapal	Ro-Ro Passanger / Ferry
GRT	672
Panjang seluruhnya (LOA)	45,36 meter
Panjang (LBP)	39,60 meter
Lebar (B)	12,80 meter
Dalam (D)	3,00 meter
Sarat Air (d)	2,25 meter
Merk mesin induk	NIIGATA
Type	6 NSD - M
Tenaga Kuda (PK)	650 HP

KARAKATERISTIK KMP. INELIKA	
Jumlah Mesin	2 unit
Kecepatan Operasionall	7,5 knot
Rotasi per Menit (RPM)	1450
Tahun Pembuatan Mesin	1994
Jenis Bahan Bakar	HSD
Nomor Mesin	Kanan : 23145 (PS) Kiri : 21346(SB)
Merk mesin bantu/ HP	YANMAR
Type	6 CHL 2 HTNA
Jumlah Mesin	2 unit
Tenaga Kuda (PK)	124 HP
Rotasi per Menit (RPM)	1500
KVA	
Kapasitas Tangki BBM	30 Ton
Kapasitas Tangki Air Tawar	40 Ton
Kapasitas Tangki Ballast	59 Ton
Kapasitas Muat :	
Jumlah Penumpang	315 Orang
Jumlah Kendaraan	Golongan IV = 14 Unit Golongan V = 6 Unit Golongan VI = 2 Unit Total 22 Unit
Jumlah ABK	19 Orang
Pintu Rampa :	
Pintu Rampa Haluan	Panjang : 6,15 m Lebar : 4,00 m
Pintu Rampa Buritan	Panjang : 6,15 m Lebar : 4,00 m

Sumber : Hasil Survey Tim PKL BPTD Wilayah XXIII Prov Maluku , 2022



Gambar 4. 5 KMP. TERUBUK

Sumber : Hasil Survey Tim PKL BPTD Wilayah XXIII Prov Maluku , 2022

Tabel 4. 5 Spesifikasi KMP. TERUBUK

KARAKATERISTIK KMP. TERUBUK	
Tempat Pembuatan	PT. NAJATIM DOCKYARD SURABAYA
Tahun	1990
Tanda Panggilan/Call Sign	YEZX
Lintas Penyebrangan	Hunimua-Waipirit
Jarak Lintasan	11,5 Mill
Type Kapal	Ro-Ro Passanger / Ferry
GRT	338
Panjang seluruhnya (LOA)	38,30 meter
Panjang (LBP)	33,90 meter
Lebar (B)	10,50 meter
Dalam (D)	2,90 meter
Sarat Air (d)	2,46 meter
Merk mesin induk	YANMAR
Type	6 LAA – UTE
Tenaga Kuda (PK)	530 HP
Jumlah Mesin	2 unit
Kecepatan Operasionall	7,5 knot

KARAKATERISTIK KMP. TERUBUK		
Rotasi per Menit (RPM)	1850	
Tahun Pembuatan Mesin	1991	
Jenis Bahan Bakar	HSD	
Nomor Mesin	Kanan : 5818 (PS) Kiri : 5811(SB)	
Merk mesin bantu/ HP	YANMAR	PERKINS
Type	4 TNE 106 T – G1A	
Jumlah Mesin	1 unit	1 unit
Tenaga Kuda (PK)	77 HP	77 HP
Rotasi per Menit (RPM)	1500	
KVA	-	56,5 KVA
Kapasitas Tangki BBM	40 Ton	
Kapasitas Tangki Air Tawar	56 Ton	
Kapasitas Tangki Ballast	50 Ton	
Kapasitas Muat :		
Jumlah Penumpang	212 Orang	
Jumlah Kendaraan	Golongan IV = 7 Unit Golongan V = 6 Unit Golongan VI = 2 Unit Total 15 Unit	
Jumlah ABK	19 Orang	
Pintu Rampa :		
Pintu Rampa Haluan	Panjang : 6,21 m Lebar : 4,50 m	
Pintu Rampa Buritan	Panjang : 6,21 m Lebar : 4,50 m	
Tinggi Car Deck :		
Tinggi Car Deck Haluan	3,75 m	
Tinggi Car Deck Buritan	3,75 m	

Sumber : Hasil Survey Tim PKL BPTD Wilayah XXIII Prov Maluku , 2022



Gambar 4. 6 KMP. ROKATENDA

Sumber : Hasil Survey Tim PKL BPTD Wilayah XXIII Prov Maluku , 2022

Tabel 4. 6 Spesifikasi KMP. ROKATENDA

KARAKATERISTIK KMP. ROKATENDA	
Tempat Pembuatan	PT. NOSHTU SHIPYARD
Tahun	1992
Tanda Panggilan/Call Sign	YEYW
Lintas Penyebrangan	Hunimua-Waipirit
Jarak Lintasan	11,5 Mill
Type Kapal	Ro-Ro Passanger / Ferry
GRT	526
Panjang seluruhnya (LOA)	45,35 meter
Panjang (LBP)	39,09 meter
Lebar (B)	12,00 meter
Dalam (D)	3,00 meter
Sarat Air (d)	2,00 meter
Merk mesin induk	NIIGATA
Type	6 NSD – UTE
Tenaga Kuda (PK)	650 HP
Jumlah Mesin	2 unit
Kecepatan Operasionall	7,5 knot

KARAKATERISTIK KMP. ROKATENDA	
Rotasi per Menit (RPM)	1450
Tahun Pembuatan Mesin	1991
Jenis Bahan Bakar	HSD
Nomor Mesin	Kanan : 20386 (PS) Kiri : 20385(SB)
Merk mesin bantu/ HP	PERKINS
Type	T 6 3544 M
Jumlah Mesin	2 unit
Tenaga Kuda (PK)	77 HP
Rotasi per Menit (RPM)	1500
KVA	-
Kapasitas Tangki BBM	32 Ton
Kapasitas Tangki Air Tawar	47 Ton
Kapasitas Tangki Ballast	17 Ton
Kapasitas Muat :	
Jumlah Penumpang	312 Orang
Jumlah Kendaraan	Golongan IV = 14 Unit Golongan V = 6 Unit Golongan VI = 2 Unit Total 22 Unit
Jumlah ABK	20 Orang
Pintu Rampa :	
Pintu Rampa Haluan	Panjang : 5,00 m Lebar : 4,00 m
Pintu Rampa Buritan	Panjang : 5,00 m Lebar : 4,0 m
Tinggi Car Deck :	
Tinggi Car Deck Haluan	3,75 m
Tinggi Car Deck Buritan	3,75 m

Sumber : Hasil Survey Tim PKL BPTD Wilayah XXIII Prov Maluku , 2022

c. Alur Pelayaran

Alur pelayaran merupakan suatu prasarana penunjang bagi terselenggaranya angkutan perairan daratan. Lintasan Hunimua – Waipirit yang terletak di Desa Liang Kabupaten Maluku Tengah dikelola oleh PT. ASDP dan Pd.Panca Karya Cabang Ambon dengan jarak lintasan $\pm 11,5$ mil laut yang dilayani oleh Lima buah kapal penyeberangan dengan waktu tempuh $\pm 1,5$ jam.

d. Pelabuhan Penyeberangan Hunimua

Untuk menunjang kegiatan di Pelabuhan Penyeberangan Hunimua tentunya di perlukan prasarana yang baik. Pada Pelabuhan Penyeberangan Hunimua tersedia beberapa fasilitas untuk jalannya kegiatan yang rutin dilakukan seperti pelayanan terhadap penumpang dan kendaraan. Adapun sejumlah dokumentasi kondisi fasilitas di Pelabuhan Penyeberangan Hunimua adalah sebagai berikut :



Gambar 4. 7 Pelabuhan Penyeberangan Hunimua

Sumber : Hasil Survey Tim PKL BPTD Wilayah XXIII Prov Maluku , 2022

Tabel 4. 7 Data Umum Pelabuhan Penyeberangan Hunimua

Nama Pelabuhan	Pelabuhan Hunimua
Lokasi Pelabuhan	Desa : Liang Kecamatan : Salahutu Kabupaten : Maluku Tengah Koordinat : 03°30'38.2" LS 128°20'45.7 BT
Tahun Pembuatan	1980
Tahun Peresmian	15 Februari 1986
Kelas Pelabuhan	Kelas I
Luas Areal Pelabuhan	± 15000 m ²
Jumlah Dermaga	2 buah
Tipe Bongkar Muat	Plengsengan
Kapasitas Dermaga	300 - 500 GT
Kapasitas Lahan Parkir	R2 : 120 unit R4 : 60 unit R6 : 25 unit
Pelayanan Lintasan	Lintasan Komersil : Hunimua - Waipirit (Senin s/d Minggu)
Kapal yang Beroperasi	KMP. Inelika / 672GT (Hunimua - Waipirit) KMP. Terubuk / 338GT (Hunimua - Waipirit) KMP. Tanjung Koako / 1148GT (Hunimua - Waipirit) KMP. Roka tenda / 526GT (Hunimua - Waipirit) KMP. Sardinela/1029 Gt (Hunimua – Waipirit)
Pengelola Pelabuhan	PT. ASDP Supervisi : Ridwan Marasabessy (081235173398) Pegawai Organik : Kornelis Nahusona La Jatah Indra Rijaldi Romances Nussy Varlin Jacoba Parera Desty Samallo La Ria Marty Snal Randy Kaliky Daniel Rering Hassanudin Holle Pegawai Kontrak : 9 orang Cleaning Service : 3 orang BPTD XXIII Promal : Korsatpel : Hadrianus R. Suling (PNS) PPNPN : 8 orang

Sumber : Hasil Survey Tim PKL BPTD Wilayah XXIII Prov Maluku , 2022

Tabel 4. 8 Karakteristik Fasilitas Daratan Pelabuhan Penyeberangan Hunimua

NO	JENIS	INVENTARIS (m)		LUAS (M ²)
		PANJANG	LEBAR	
1	TERMINAL PENUMPANG	15	8	120
2	LOKET KENDARAAN	4,5	1,5	6,75
3	TOILET	4	2	8
4	KANTIN	7,12	6,1	45,6
5	LAP. PARKIR	49,65	40	1986
6	LOKET PENUMPANG	2	2,25	4,5
7	RUANG PEGAWAI	8.6	9	78
8	TRESTLE	148	1,5	222
9	MUSHOLA	4	2	8

Sumber : Hasil Survey Tim PKL BPTD Wilayah XXIII Prov Maluku , 2022

1) Gedung Terminal Penumpang

Gedung terminal penumpang merupakan salah satu fasilitas yang terdapat di Pelabuhan Penyeberangan Hunimua. Gedung terminal ini memiliki luas 120 m². Didalam gedung terminal ini terdapat ruang tunggu penumpang, loket penumpang.



Gambar 4. 8 Gedung Terminal Penumpang

Sumber : Hasil Survey Tim PKL BPTD Wilayah XXIII Prov Maluku , 2022

2) Ruang Staff Administrasi Pelabuhan didalam Terminal Penumpang

Ruang staff administrasi pelabuhan ini terdiri dari ruang staff PT. ASDP Cabang Ambon, BPTD Wilayah XIII Prov. Maluku , dan KSOP Provinsi Maluku. Ruang Staff ini memiliki luas 78 m2. Ruangan ini tidak digunakan dengan semestinya oleh

para staff pelabuhan karena kondisi ruangan ini kurang memadai dan terlalu kecil untuk menampung seluruh staff.



Gambar 4. 9 Ruang Staff

Sumber : Hasil Survey Tim PKL BPTD Wilayah XXIII Prov Maluku , 2022

3) Musholla

Musholla adalah tempat atau rumah kecil menyerupai masjid yang digunakan oleh penumpang sebagai tempat mengaji dan shalat bagi umat islam. Mushola di Pelabuhan Penyeberangan Hunimua ini memiliki luas 8 m².



Gambar 4. 10 Mushola

Sumber : Hasil Survey Tim PKL BPTD Wilayah XXIII Prov Maluku , 2022

4) Toilet

Toilet adalah tempat buang air besar dan kecil yang di sediakan untuk penumpang baik ketika hendak naik atau turun dari kapal. Adapun kondisi toilet pada Pelabuhan Penyeberangan Hunimua pada saat ini dalam kondisi kurang baik, berjumlah 2 kamar. Toilet tersebut ada yang terdapat di luar terminal penumpang sebanyak 2 kamar dengan luas 8 m².



Gambar 4. 11 Toilet

Sumber : Hasil Survey Tim PKL BPTD Wilayah XXIII Prov Maluku , 2022

5) Kantin

Kantin yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Hunimua memiliki kondisi yang baik untuk dapat melayani penumpang. Kondisi kantin saat ini memiliki luas sebesar 46,32 m² untuk tiap kantin. Saat ini di Pelabuhan Penyeberangan Hunimua terdapat beberapa kantin dan warung dimana sudah memadai untuk melayani setiap orang yang ada di pelabuhan yang ingin berbelanja. Barang-barang yang ditawarkan pun cukup bervariasi mulai dari makan ringan, minuman dan lain lain. Lokasi kantin

dekat dengan ruang tunggu dan lapangan parkir siap muat, sehingga akses pengguna jasa yang ingin ke kantin cukup dekat.



Gambar 4. 12 Kantin

Sumber : Hasil Survey Tim PKL BPTD Wilayah XXIII Prov Maluku , 2022

6) *Trestle / Causeway*

Trestle atau *Causeway* merupakan jembatan penghubung dari pelabuhan ke dermaga kapal. Ukuran *trestle* yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Hunimua yaitu 148 m dimana saat ini jalur untuk penumpang menuju kapal belum tersedia sehingga penumpang yang akan menuju kapal akan bertemu dengan kendaraan yang akan menyeberang. Kondisi dari permukaan *trestle* masih cukup baik untuk dilewati kendaraan dan penumpang yang akan menuju kapal.



Gambar 4. 13 *Trestle / Causeway*

Sumber : Hasil Survey Tim PKL BPTD Wilayah XXIII Prov Maluku , 2022

7) Lapangan Parkir

Lapangan Parkir di Pelabuhan Penyeberangan Hunimua mempunyai luas 1.986 m². Kondisi lapangan parkir yang tersedia sekarang masih digabung menjadi satu antara lapangan parkir pengantar penjemput dan lapangan parkir siap muat.



Gambar 4. 14 Kondisi Lapangan Parkir

Sumber : Hasil Survey Tim PKL BPTD Wilayah XXIII Prov Maluku , 2022

8) Locket

Locket di Pelabuhan Penyeberangan Hunimua berjumlah 5 buah dan memiliki luas total 11,25 m². Setiap locket berada di tempat berbeda 3 locket untuk kendaraan, 1 locket yang berda di

terminal penumpang dan 1 loket berada di luar terminal penumpang.



Gambar 4. 15 Kondisi Locket Kendaraan

Sumber : Hasil Survey Tim PKL BPTD Wilayah XXIII Prov Maluku , 2022



Gambar 4. 16 Kondisi Locket Penumpang

Sumber : Hasil Survey Tim PKL BPTD Wilayah XXIII Prov Maluku , 2022

Pada fasilitas sisi perairan di Pelabuhan penyeberangan Hunimua terlihat kondisi *Cause Way* atau *Trestel* yang kurang memadai dikarenakan tidak adanya pagar pembatas sehingga dapat menyebabkan penumpang dan kendaraan jatuh ke pinggir pantai.

Tabel 4. 9 Data Fasilitas Perairan Pelabuhan Penyeberangan Hunimua

No	Jenis Fasilitas	Dimensi	Satuan
1	Dermaga Plengsengan	2	Unit
2	<i>Bolder</i>	6	Unit
3	<i>Fender</i>	4	Unit

Sumber : Hasil survey TIM PKL BPTD WIL XXIII Prov Makuku,2022

1) Dermaga Plengsengan

Dermaga Plengsengan merupakan dermaga tetap yang tidak dapat bergerak. Namun dermaga ini dibuat agar lantai dermaga dapat menyesuaikan pasang surut air laut. Dermaga ini dapat menahan berat kendaraan seberat 20 ton.



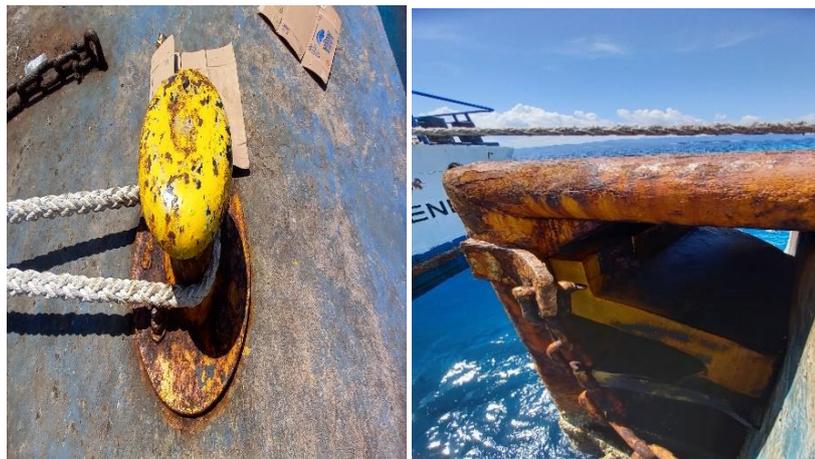
Gambar 4. 17 Dermaga Plengsengan

Sumber : Hasil Survey Tim PKL BPTD Wilayah XXIII Prov Maluku , 2022

2) Fasilitas Perairan *Fender* dan *Bolder*

Fender adalah bagian konstruksi yang berfungsi sebagai penahan benturan ketika kapal bertambat. Konstruksi ini dapat dibuat bergandeng dengan dermaga ataupun terpisah, dan sistem *fender* ini menerima gaya *horizontal* dari benturan kapal. Di Pelabuhan Penyeberangan Hunimua terdapat 4 unit *fender*.

Bolder adalah alat penambat yang ditanam di bagian tepi dermaga yang berfungsi untuk menambat kapal-kapal yang berlabuh, supaya tidak terjadi suatu penggeseran atau penggoyangan yang besar. Di Pelabuhan Penyeberangan Hunimua terdapat 6 unit *bolder*.



Gambar 4. 18 *Fender* dan *Bolder*

Sumber : Hasil Survey Tim PKL BPTD Wilayah XXIII Prov Maluku , 2022

5. Instansi Pembina Transportasi

Pembina angkutan Pelabuhan Penyeberangan Hunimua adalah UPT Pelabuhan Penyeberangan Hunimua yang berada dibawah naungan BPTD WIL.XXIII Provinsi Maluku sebagai pengawas operator pelabuhan dan kapal sedangkan yang menjadi operator kapal adalah PT ASDP dan PD.Panca karya. Kantor Balai Pengelola Transportasi Darat atau selanjutnya disingkat Kantor BPTD adalah Unit Pelaksana Teknis di Lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat. BPTD yang melaksanakan pengelolaan

transportasi darat pada wilayah dengan karakteristik daratan yang terdapat pelayanan transportasi jalan, serta pelabuhan sungai, danau dan penyeberangan komersial dan perintis.



Gambar 4. 19 Susunan Organisasi BPTD Wilayah XXIII Provinsi Maluku

Sumber : BPTD Wilayah Xxiii Prov Maluku

6. Jaringan Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Pelabuhan Penyeberangan Hunimua hanya melayani satu lintasan penyeberangan yang dilayani oleh Kapal Ferry tipe Ro-ro, yaitu lintasan Hunimua – Waipirit yang terletak di Desa Liang Kabupaten Maluku Tengah, dengan jarak lintasan $\pm 11,5$ mil laut yang dilayani oleh Lima buah kapal penyeberangan dengan waktu tempuh $\pm 1,5$ jam, 3 kapal PT.Asdp yaitu KMP.Turubuk, KMP.Inelika, KMP. Rokatenda dan 2 Kapal PD. Panca Karya yaitu KMP.Sardinela dan KMP.Tanjung Koako dan pelabuhan ini merupakan pelabuhan penyeberangan yang menjadi jembatan penghubung antar pulau tersebut. Pelabuhan ini ramai digunakan untuk mengangkut kendaraan dan penumpang yang

menyeberang. Berikut peta jaringan trayek dari Hunimua menuju Waipirit adalah sebagai berikut :



Gambar 4. 20 Peta Jaringan Trayek Dari Hunimua Menuju Waipirit

Sumber : Hasil Survey Tim PKL BPTD Wilayah XXIII Prov Maluku , 2022

B. Hasil Penelitian

1. Penyajian Data

Data yang diperoleh peneliti yaitu dari aspek keselamatan yang akan penulis analisa terkait dengan peralatan keselamatan jiwa meliputi 4 (empat) peralatan keselamatan jiwa di atas kapal. Peralatan keselamatan jiwa di atas kapal yang dimaksud peneliti ialah Sekoci (*lifeboat*), Rakit Penolong (*liferaft*), Pelampung Penolong (*lifebuoy*) dan Baju Penolong (*lifejacket*). Mengacu 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 Indonesian Flagged*). Adapun data jumlah dan kondisi yang diperoleh peneliti :

Tabel 4. 10 Tabel Jumlah Perlengkapan Keselamatan Jiwa

No	Nama Kapal	GT	Sekoci	Jaket Penolong	Pelampung Penolong	Rakit Penolong
1	KMP. Terubuk	338	1	Dewasa : 221 Anak-Anak : 56	10	13
2	KMP. Inelika	672	2	Dewasa : 308 Anak-Anak : 51	12	18
3	KMP. Roka Tenda	526	1	Dewasa : 280 Anak-Anak : 39	10	17
4	KMP. Sardinela	1029	2	Dewasa : 272 Anak-Anak : 34	12	12
5	KMP. Tanjung Koako	1148	2	Dewasa : 270 Anak-anak : 22	16	10

Sumber : Hasil Survey Tim PKL BPTD Wilayah XXIII Prov Maluku , 2022

a. Sekoci (*lifeboat*)

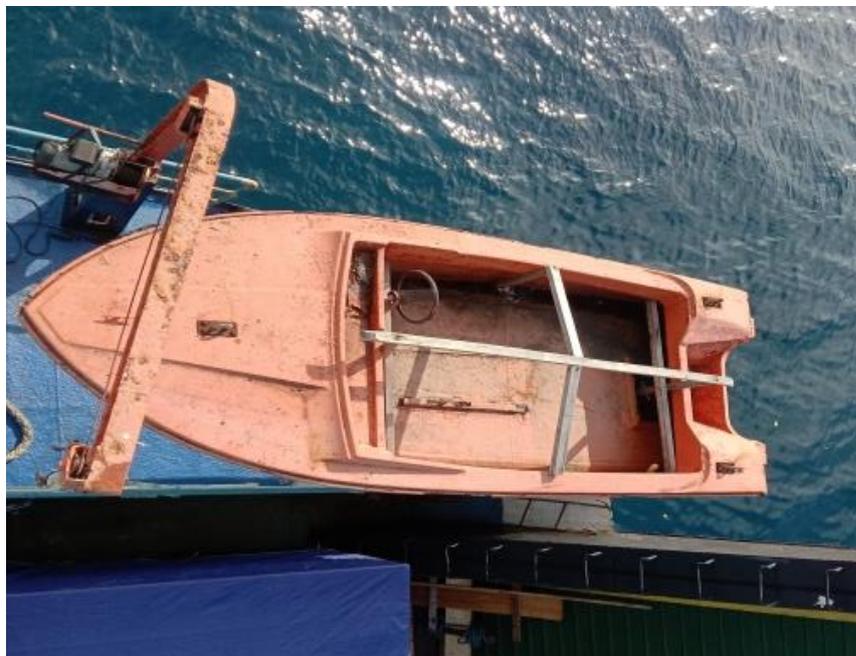


Gambar 4. 21 Kondisi Eksisting Sekoci pada KMP.Terubuk

Sumber : Hasil Survey Tim PKL BPTD Wilayah XXIII Prov Maluku , 2022



Gambar 4. 22 Kondisi Eksisting Sekoci pada KMP. Roka Tenda
Sumber : Hasil Survey Tim PKL BPTD Wilayah XXIII Prov Maluku , 2022



Gambar 4. 23 Kondisi Eksisting Sekoci pada KMP. Inelika
Sumber : Hasil Survey Tim PKL BPTD Wilayah XXIII Prov Maluku , 2022



Gambar 4. 24 Kondisi Eksisting Sekoci pada KMP. Tanjung Koako
Sumber : Hasil Survey Tim PKL BPTD Wilayah XXIII Prov Maluku , 2022



Gambar 4. 25 Kondisi Eksisting Sekoci pada KMP. Sardinela
Sumber : Hasil Survey Tim PKL BPTD Wilayah XXIII Prov Maluku , 2022

b. Rakit Penolong (*liferaft*)



Gambar 4. 26 Kondisi Eksisting *Liferaft* pada KMP. Sardinela

Sumber : Hasil Survey Tim PKL BPTD Wilayah XXIII Prov Maluku , 2022



Gambar 4. 27 Kondisi Eksisting *Liferaft* pada KMP. Terubuk

Sumber : Hasil Survey Tim PKL BPTD Wilayah XXIII Prov Maluku , 2022



Gambar 4. 28 Kondisi Eksisting *Liferaft* pada KMP. Inelika
Sumber : Hasil Survey Tim PKL BPTD Wilayah XXIII Prov Maluku , 2022



Gambar 4. 29 Kondisi Eksisting *Liferaft* pada KMP. Roka Tenda
Sumber : Hasil Survey Tim PKL BPTD Wilayah XXIII Prov Maluku , 2022



Gambar 4. 30 Kondisi Eksisting *Liferaft* pada KMP. Roka Tanjung Koako

Sumber : Hasil Survey Tim PKL BPTD Wilayah XXIII Prov Maluku , 2022

c. Jaket Penolong (*lifejacket*)



Gambar 4. 31 Kondisi Eksisting *Lifejacket* pada KMP. Tanjung Koako

Sumber : Hasil Survey Tim PKL BPTD Wilayah XXIII Prov Maluku , 2022



Gambar 4. 32 Kondisi Eksisting *Lifejacket* pada KMP. Sardinela

Sumber : Hasil Survey Tim PKL BPTD Wilayah XXIII Prov Maluku , 2022



Gambar 4. 33 Kondisi Eksisting *Lifejacket* pada KMP. Terubuk

Sumber : Hasil Survey Tim PKL BPTD Wilayah XXIII Prov Maluku , 2022



Gambar 4. 34 Kondisi Eksisting *Lifejacket* pada KMP. Roka Tenda
Sumber : Hasil Survey Tim PKL BPTD Wilayah XXIII Prov Maluku , 2022



Gambar 4. 35 Kondisi Eksisting *Lifejacket* pada KMP. Inelika
Sumber : Hasil Survey Tim PKL BPTD Wilayah XXIII Prov Maluku , 2022

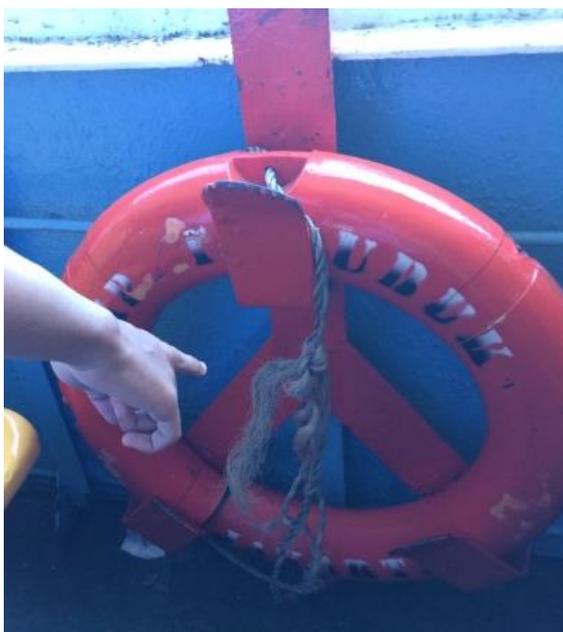
d. Pelampung Penolong (*lifebuoy*)



Gambar 4. 36 Kondisi Eksisting *Lifebuoy* pada KMP. Roka Tenda
Sumber : Hasil Survey Tim PKL BPTD Wilayah XXIII Prov Maluku , 2022



Gambar 4. 37 Kondisi Eksisting *Lifebuoy* pada KMP. Inelika
Sumber : Hasil Survey Tim PKL BPTD Wilayah XXIII Prov Maluku , 2022



Gambar 4. 38 Kondisi Eksisting *Lifebuoy* pada KMP. Roka Terubuk

Sumber : Hasil Survey Tim PKL BPTD Wilayah XXIII Prov Maluku , 2022



Gambar 4. 39 Kondisi Eksisting *Lifebuoy* pada KMP. Roka Tanjung Koako

Sumber : Hasil Survey Tim PKL BPTD Wilayah XXIII Prov Maluku , 2022



Gambar 4. 40 Kondisi Eksisting *Lifebuoy* pada KMP. Sardinela

Sumber : Hasil Survey Tim PKL BPTD Wilayah XXIII Prov Maluku , 2022

2. Analisa Data

Aspek keselamatan yang akan penulis analisa terkait peralatan keselamatan jiwa sesuai pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV dalam Pasal 80 yang telah disebutkan pada bab sebelumnya mengenai permasalahan yang ada, penulis mencoba menganalisa permasalahan sehingga dapat di ambil kesimpulan yang nantinya dapat dijadikan solusi atau pemecahan masalah untuk kapal tersebut. Untuk hal ini penulis membahas tentang:

a. Analisa Sekoci (*lifeboat*) dan Rakit Penolong (*liferaft*) Eksisting

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

- 1) Kapal dengan GT 300 sampai dengan kurang dari 500 harus memenuhi beberapa ketentuan sebagai berikut :

- a) Dilengkapi dengan 1 buah sekoci penyelamat (*Rescue boat*).
- b) Dilengkapi rakit penolong kembang (*Inflatable LifeRaft*) kategori C dengan kapasitas tidak kurang dari 125% total jumlah pelayar.

Tabel 4. 11 Gap *analysis* Sekoci dan *Liferaft* Pada KMP. Terubuk

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12	KMP. Terubuk	Gap (Kesenjangan)
Harus dilengkapi dengan 1 buah sekoci penyelamat	Telah dilengkapi dengan 1 buah sekoci penyelamat	Dari sisi jumlah dan kondisi sekoci KMP.terubuk telah memenuhi aturan yang berlaku
Dilengkapi rakit penolong kembang (<i>Inflatable Life Raft</i>) kategori C yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 6 klausul 6.3.1 dengan kapasitas tidak kurang dari 125% total jumlah pelayar	<p>a. Rakit penolong pada KMP. Terubuk berjumlah 13 unit dengan kapasitas 25 orang/ unit.</p> <p>b. <i>Liferaft</i> dilengkapi alat pelepas hidrostatik</p> <p>c. Rakit penolong di letakkan di kedua sisi kapal</p>	Telah memenuhi aturan yang berlaku

Sumber : Hasil Analisa Penulis, 2022

Dari hasil analisa diatas dapat dilihat bahwa kapal KMP. Terubuk telah memenuhi syarat dalam jumlah kelengkapan untuk sekoci penyelamat, pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV Pasal 80. Sekoci yang ada tersebut telah memiliki motor sebagai alat

penggerak serta dilengkapi dengan dewi-dewi sekoci yang dapat digunakan pada kondisi darurat.

Berdasarkan hasil analisa diatas dapat disimpulkan bahwa jumlah rakit penolong yang ada pada kapal KMP. Terubuk memenuhi syarat kelengkapan alat keselamatan dan dilengkapi dengan *hydrostatic release unit* serta rakit penolong yang mudah dioperasikan dan dalam kondisi baik sudah memenuhi syarat berdasarkan Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV Pasal 80 tentang Perlengkapan penolong kapal penumpang daerah pelayaran lokal. Rakit penolong dan sekoci dapat menampung semua penumpang kemudian dibagi dengan kapasitas rakit penolong dan sekoci, dan dapat disimpulkan bahwa jumlah rakit penolong yang tersedia mencukupi untuk memenuhi syarat kelengkapan.

- 2) Kapal dengan GT lebih besar atau sama dengan 500 harus memenuhi beberapa ketentuan sebagai berikut :
 - a) Dilengkapi sekoci penolong kategori B yang memenuhi persyaratan dokumen Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 2 klausul 2.2 dengan kapasitas tidak kurang dari 25% total jumlah pelayar pada setiap sisi. Setengah dari jumlah sekoci yang ada di tiap sisi tersebut harus dilengkapi motor sebagai alat penggerak
 - b) harus memiliki rakit penolong kembung (Inflatable Life Raft) kategori B yang memenuhi persyaratan dokumen

Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 6 klausul 6.2 dan 7.1 dengan kapasitas 75% total jumlah pelayar.

Tabel 4. 12 Gap analysis Sekoci dan Liferat Pada KMP. Inelika

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12	KMP. Inelika	Gap (Kesenjangan)
Dilengkapi sekoci penolong pada setiap sisi. Setengah dari jumlah sekoci yang ada di tiap sisi tersebut harus dilengkapi motor sebagai alat penggerak	Telah dilengkapi dengan 2 buah sekoci penyelamat	Dari sisi jumlah sekoci KMP. Inelika telah memenuhi aturan yang berlaku namun untuk kondisi sekoci belum sesuai dimana Dewi-dewi sekoci tidak dapat di operasikan, sekoci bocor sehingga sekoci tidak dapat di pakai
harus memiliki rakit penolong kembang (<i>Inflatable Life Raft</i>) kategori B yang memenuhi persyaratan dokumen Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 6 klausul 6.2 dan 7.1 dengan kapasitas 75% total jumlah pelayar.	<ul style="list-style-type: none"> a. Rakit penolong kembang pada KMP. Inelika berjumlah 18 unit dengan kapasitas 25 orang/ unit. b. <i>Liferaft</i> dilengkapi alat pelepas hidrostatik c. Rakit penolong di letakkan di kedua sisi 	Dari sisi jumlah rakit penolong telah memenuhi aturan yang berlaku dan untuk kondisi belum memenuhi aturan yang berlaku karna obat-obatan dan makanan yang terdapat di liferaft KMP. Inelika telah masuk masa kadaluarsa.

Sumber : Hasil Analisa Penulis, 2022

Dari hasil analisa diatas dapat dilihat bahwa kapal KMP. Inelika telah memenuhi syarat dalam jumlah kelengkapan untuk sekoci penyelamat, pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV Pasal 80.

Tetapi sekoci yang ada tidak memiliki motor sebagai alat penggerak, tidak dilengkapi dengan dewi-dewi sekoci serta sekoci dalam keadaan bocor yang tidak dapat digunakan pada kondisi darurat.

Berdasarkan hasil analisa diatas jumlah rakit penolong yang ada pada kapal KMP. Inelika telah memenuhi syarat berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV Pasal 80 tentang Perlengkapan penolong kapal penumpang daerah pelayaran lokal. Namun rakit penolong yang ada telah masuk masa kadaluarsa dan kondisi rakit penolong dalam rusak. Dapat disimpulkan bahwa sekoci dan rakit penolong yang tersedia belum memenuhi syarat.

Tabel 4. 13 Gap analysis Sekoci dan Liferaft Pada KMP. Roka Tenda

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12	KMP. ROKATENDA	Gap (Kesenjangan)
Dilengkapi sekoci penolong pada setiap sisi. Setengah dari jumlah sekoci yang ada di tiap sisi tersebut harus dilengkapi motor sebagai alat penggerak	Telah dilengkapi dengan 1 buah sekoci penyelamat	Dari sisi jumlah sekoci KMP. Roka Tenda belum memenuhi aturan berlaku karena hanya terdapat 1 buah sekoci. Untuk kondisi sekoci juga dalam keadaan bocor sehingga sekoci tidak dapat di pakai serta sekoci dalam keadan terbuka.
harus memiliki rakit penolong kembang (<i>Inflatable Life Raft</i>) kategori B yang memenuhi	a. Rakit penolong kembang pada KMP. Roka Tenda berjumlah 17 unit dengan kapasitas 25 orang/ unit.	Dari sisi jumlah rakit penolong telah memenuhi aturan yang berlaku dan untuk kondisi liferaft juga telah memenuhi

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12	KMP. ROKATENDA	Gap (Kesenjangan)
persyaratan dokumen Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 6 klausul 6.2 dan 7.1 dengan kapasitas 75% total jumlah pelayar.	b. <i>Liferaft</i> dilengkapi alat pelepas hidrostatis c. Rakit penolong di letakkan di kedua sisi kapal	aturan yang berlaku masa berlaku makanan dan obat-obatan masih lama dan layak konsumsi.

Sumber : Hasil Analisa Penulis, 2022

Dari hasil analisa diatas dapat dilihat bahwa kapal KMP. Roka Tenda belum memenuhi syarat dalam jumlah kelengkapan untuk sekoci penyelamat karena hanya memiliki 1 buah sekoci. Kondisi sekoci yang ada dalam keadaan bocor serta motor sebagai alat penggerak yang ada disekoci dalam keadaan rusak yang tidak dapat digunakan pada kondisi darurat.

Berdasarkan hasil analisa diatas bahwa jumlah rakit penolong yang ada pada kapal KMP. Roka Tenda memenuhi syarat kelengkapan alat keselamatan dan dilengkapi dengan *hydrostatic release unit* serta rakit penolong yang mudah dioperasikan dan dalam kondisi baik sudah memenuhi syarat berdasarkan Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV Pasal 80 tentang Perlengkapan penolong kapal penumpang daerah pelayaran lokal. Dapat disimpulkan bahwa jumlah rakit penolong yang tersedia mencukupi

untuk memenuhi syarat kelengkapan namun untuk kondisi dan jumlah sekoci belum memenuhi syarat .

Tabel 4. 14 Gap *analysis* Sekoci dan *Liferadt* Pada KMP. Sardinela

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12	KMP. SARDINELA	Gap (Kesenjangan)
Dilengkapi sekoci penolong pada setiap sisi. Setengah dari jumlah sekoci yang ada di tiap sisi tersebut harus dilengkapi motor sebagai alat penggerak	Telah dilengkapi dengan 2 buah sekoci penyelamat	Dari sisi jumlah sekoci KMP. Sardinela telah memenuhi aturan yang berlaku namun untuk kondisi dewi-dewi sekoci tidak dapat di operasikan, sekoci bocor sehingga sekoci tidak dapat di pakai serta sekoci dalam keadaan terbuka
harus memiliki rakit penolong kembang (<i>Inflatable Life Raft</i>) kategori B yang memenuhi persyaratan dokumen Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 6 klausul 6.2 dan 7.1 dengan kapasitas 75% total jumlah pelayar.	<ul style="list-style-type: none"> a. Rakit penolong kembang pada KMP. Sardinela berjumlah 12 unit dengan kapasitas 25 orang/ unit. b. <i>Liferaft</i> dilengkapi alat pelepas hidrostatik c. Rakit penolong di letakkan di kedua sisi kapal 	Dari sisi jumlah rakit penolong telah memenuhi aturan yang berlaku dan untuk kondisi belum memenuhi aturan yang berlaku karena obat-obatan dan makanan yang terdapat di liferaft KMP. Sardinela telah masa kadaluarsa.

Sumber : Hasil Analisa Penulis, 2022

Dari hasil analisa diatas dapat dilihat bahwa kapal KMP. Sardinela telah memenuhi syarat dalam jumlah kelengkapan untuk sekoci penyelamat pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV Pasal 80. namun untuk

kondisi dewi-dewi sekoci tidak dapat di operasikan, sekoci bocor sehingga sekoci tidak dapat di pakai

Berdasarkan hasil analisa diatas jumlah rakit penolong yang ada pada kapal KMP. Sardinela telah memenuhi syarat berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV Pasal 80 tentang Perlengkapan penolong kapal penumpang daerah pelayaran lokal. Namun rakit penolong yang ada telah masuk masa kadaluarsa Dapat disimpulkan bahwa sekoci dan rakit penolong yang tersedia belum memenuhi syarat dari sisi kondisi.

Tabel 4. 15 Gap analysis Sekoci dan Liferaft Pada KMP. Tanjung Koako

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12	KMP. Tanjung Koako	Gap (Kesenjangan)
Dilengkapi sekoci penolong pada setiap sisi. Setengah dari jumlah sekoci yang ada di tiap sisi tersebut harus dilengkapi motor sebagai alat penggerak	Telah dilengkapi dengan 2 buah sekoci penyelamat	Dari sisi jumlah sekoci KMP. Tanjung Koako telah memenuhi aturan yang berlaku namun untuk kondisi dewi-dewi sekoci tidak dapat di operasikan, sekoci bocor serta sekoci dalam keadan terbuka sehingga sekoci tidak dapat di pakai
harus memiliki rakit penolong kembang (<i>Inflatable Life Raft</i>) kategori B yang memenuhi persyaratan dokumen Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 6	a. Rakit penolong kembang pada KMP. Tanjung Koako berjumlah 10 unit dengan kapasitas 25 orang/ unit. b. <i>Liferaft</i> dilengkapi	Dari sisi jumlah rakit penolong telah memenuhi aturan yang berlaku dan untuk kondisi belum memenuhi aturan yang berlaku karna obat-obatan dan makanan yang terdapat di liferaft KMP. Tanjung Koako telah masa kadaluarsa.

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12	KMP. Tanjung Koako	Gap (Kesenjangan)
klausul 6.2 dan 7.1 dengan kapasitas 75% total jumlah pelayar.	alat pelepas hidrostatik c. Rakit penolong di letakkan di kedua sisi kapal	

Sumber : Hasil Analisa Penulis, 2022

Dari hasil analisa diatas dapat dilihat bahwa kapal KMP. Tanjung Koako telah memenuhi syarat dalam jumlah sekoci penyelamat, pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV Pasal 80. Tetapi sekoci yang ada tidak memiliki motor sebagai alat penggerak serta sekoci dalam keadaan bocor yang tidak dapat digunakan pada kondisi darurat.

Berdasarkan hasil analisa diatas jumlah rakit penolong yang ada pada kapal KMP. Tanjung Koako telah memenuhi syarat berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV Pasal 80 tentang Perlengkapan penolong kapal penumpang daerah pelayaran lokal. Namun rakit penolong yang ada telah masuk masa kadaluarsa Dapat disimpulkan bahwa sekoci dan rakit penolong yang tersedia belum memenuhi syarat dari sisi kondisi.

b. Analisa Pelampung Penolong (*Lifebuoy*) Eksisting

Mengacu pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No:

UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV dalam Pasal 80 bahwa :

- 1) Kapal dengan ukuran 15 meter atau lebih tetapi kurang dari 45 meter maka harus memenuhi beberapa ketentuan sebagai berikut :
 - a) Harus dilengkapi dengan 6 unit pelampung penolong dengan 50 % dari jumlah pelampung penolong dilengkapi dengan lampu yang menyala sendiri dan 2 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung.
 - b) Pelampung penolong yang memenuhi persyaratan dokumen Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 9 klausul 9.1.

Tabel 4. 16 Gap *analysis* *Lifebuoy* pada KMP.Terubuk

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12	KMP. Terubuk	Gap (Kesenjangan)
Harus dilengkapi dengan 6 unit pelampung penolong dengan 50% dari jumlah pelampung penolong dilengkapi dengan lampu yang menyala sendiri dan 2 unit dilengkapi dengan tali apung.	Telah dilengkapi dengan 10 unit pelampung penolong akan tetapi tidak dilengkapi dengan tali apung dan lampu.	Dari sisi jumlah telah memenuhi tetapi tidak dilengkapi dengan lampu serta tali apung menurut aturan yang berlaku
Pelampung penolong yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV	Kondisi pelampung penolong pada KMP.Terubuk yaitu: a. Warna mencolok b. Tali sudah lapuk	Tidak Memenuhi aturan yang berlaku

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12	KMP. Terubuk	Gap (Kesenjangan)
Seksi 9.1	c. Tidak diberi material pemantul cahaya d. Tanda tulisan nama kapal dan pelabuhan jelas	

Sumber : Hasil Analisa Penulis, 2022

Dari hasil analisa diatas jumlah pelampung penolong yang ada di KMP. Terubuk berjumlah 10 unit pelampung penolong. Jumlah pelampung penolong (*Life buoy*) pada KMP. Terubuk sudah sesuai dengan jumlah persyaratan berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV Pasal 80, bahwa kapal yang memiliki panjang ukuran 15 meter atau lebih tetapi kurang dari 45 meter memiliki 6 unit pelampung penolong.

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV Pasal 80 harus membawa minimal 6 unit pelampung penolong dengan 50% dari jumlah pelampung penolong dilengkapi dengan lampu yang menyala sendiri dan 2 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung. Maka didapatkan kesimpulan bahwa kondisi pelampung penolong yang disediakan pada KMP. Terubuk belum memenuhi syarat

berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV Pasal 80, karena tidak dilengkapi dengan lampu serta tali apung pada setiap pelampung penolong.

- 2) Kapal dengan ukuran 45 meter atau lebih tetapi kurang dari 60 meter maka harus memenuhi beberapa ketentuan sebagai berikut :
- a) Pelampung penolong yang memenuhi persyaratan dokumen Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 9 klausul 9.1.
 - b) Paling sedikit 6 buah dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri, dan 2 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung.

Tabel 4. 17 *Gap analysis Lifebuoy* pada KMP. Inelika

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12	KMP. Inelika	Gap (Kesenjangan)
Paling sedikit 6 buah dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri, dan 2 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung.	Telah dilengkapi dengan 12 unit pelampung penolong akan tetapi tidak dilengkapi dengan tali apung dan lampu.	Dari sisi jumlah telah memenuhi tetapi tidak dilengkapi dengan lampu serta tali apung menurut aturan yang berlaku
Pelampung penolong yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera	Kondisi pelampung penolong : a. Warna tidak mencolok b. Tali sudah lapuk	Tidak Memenuhi aturan yang berlaku

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12	KMP. Inelika	Gap (Kesenjangan)
Indonesia Bab IV Seksi 9.1	c. Tidak diberi material pemantul cahaya d. Tanda tulisan nama kapal dan pelabuhan pendaftaran tidak jelas hurufnya	

Sumber : Hasil Analisa Penulis, 2022

Dari hasil analisa diatas jumlah pelampung penolong yang ada di KMP. Inelika berjumlah 12 unit pelampung penolong. Jumlah pelampung penolong (*Life buoy*) pada KMP. Inelika sudah sesuai dengan jumlah persyaratan berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV Pasal 80, bahwa kapal yang memiliki panjang kurang dari 60 meter minimal memiliki 8 unit pelampung penolong.

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV Pasal 80, kapal penumpang yang memiliki panjang kurang dari 60 m harus membawa minimal 8 unit pelampung penolong dengan paling sedikit 6 buah dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri, dan 2 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung. Maka didapatkan kesimpulan bahwa kondisi pelampung penolong yang disediakan pada

KMP. Inelika belum memenuhi syarat berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV Pasal 80 karena tidak dilengkapi dengan lampu serta tali apung menurut aturan yang berlaku .

Tabel 4. 18 Gap *analysis* *Lifebuoy* pada KMP. Roka Tenda

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12	KMP. Roka Tenda	Gap (Kesenjangan)
Paling sedikit 6 buah dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri, dan 2 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung.	Telah dilengkapi dengan 10 unit pelampung penolong akan tetapi tidak dilengkapi dengan tali apung dan lampu.	Tidak Memenuhi aturan yang berlaku
Pelampung penolong yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 9.1	Kondisi pelampung penolong pada KMP. Roka Tenda yaitu: a. Warna mencolok b. Tali sudah lapuk c. Tidak diberi material pemantul cahaya d. Tanda tulisan nama kapal dan pelabuhan pendaftaran jelas hurufnya	Tidak Memenuhi aturan yang berlaku

Sumber : Hasil Analisa Penulis, 2022

Dari hasil analisa diatas jumlah pelampung penolong yang ada di KMP. Roka Tenda berjumlah 10 unit pelampung penolong. Jumlah pelampung penolong (*Life buoy*) pada KMP. Roka Tenda sudah sesuai dengan jumlah persyaratan berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal

Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV Pasal 80, bahwa kapal yang memiliki panjang kurang dari 60 meter minimal memiliki 8 unit pelampung penolong.

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV Pasal 80, kapal penumpang yang memiliki panjang kurang dari 60 m harus membawa minimal 8 unit pelampung penolong dengan paling sedikit 6 buah dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri, dan 2 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung. Maka didapatkan kesimpulan bahwa kondisi pelampung penolong yang disediakan pada KMP. Roka Tenda belum memenuhi syarat berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV Pasal 80 karena tidak dilengkapi dengan lampu serta tali apung menurut aturan yang berlaku .

Tabel 4. 19 Gap *analysis* *Lifebuoy* pada KMP. Sardinela

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12	KMP. Sardinela	Gap (Kesenjangan)
Paling sedikit 6 buah dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri, dan 2 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung.	Telah dilengkapi dengan 12 unit pelampung penolong akan tetapi tidak dilengkapi dengan tali apung dan lampu.	Dari sisi jumlah telah memenuhi tetapi tidak dilengkapi dengan lampu serta tali apung menurut aturan yang berlaku

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12	KMP. Sardinela	Gap (Kesenjangan)
Pelampung penolong yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 9.1	Kondisi pelampung penolong pada KMP. Sardinela yaitu: a. Warna tidak mencolok b. Tali sudah lapuk c. Tidak diberi material pemantul cahaya d. Tanda tulisan nama kapal dan pelabuhan pendaftaran tidak jelas hurufnya e. Kondisi Rusak f. Peletakan <i>lifebuoy</i> yang tidak sesuai	Tidak Memenuhi aturan yang berlaku

Sumber : Hasil Analisa Penulis, 2022

Dari hasil analisa diatas jumlah pelampung penolong yang ada di KMP. Sardinela berjumlah 12 unit pelampung penolong. Jumlah pelampung penolong (*Life buoy*) pada KMP. Sardinela sudah sesuai dengan jumlah persyaratan berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV Pasal 80, bahwa kapal yang memiliki panjang kurang dari 60 meter minimal memiliki 8 unit pelampung penolong.

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV Pasal 80, kapal penumpang yang memiliki panjang kurang

dari 60 m harus membawa minimal 8 unit pelampung penolong dengan paling sedikit 6 buah dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri, dan 2 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung. Maka didapatkan kesimpulan bahwa kondisi pelampung penolong yang disediakan pada KMP. Sardinela belum memenuhi syarat berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV Pasal 80 karena tidak dilengkapi dengan lampu serta tali apung menurut aturan yang berlaku. Untuk kondisi *lifebuoy* juga dalam keadaan rusak dan peletakan *lifebuoy* yang tidak sesuai.

Tabel 4. 20 Gap *analysis Lifebuoy* pada KMP. Tanjung Koako

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12	KMP. TANJUNG KOAKO	Gap (Kesenjangan)
Paling sedikit 6 buah dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri, dan 2 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung.	Telah dilengkapi dengan 16 unit pelampung penolong akan tetapi tidak dilengkapi dengan tali apung dan lampu.	Dari sisi jumlah telah memenuhi tetapi tidak dilengkapi dengan lampu serta tali apung menurut aturan yang berlaku
Pelampung penolong yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 9.1	Kondisi pelampung penolong pada KMP.Tanjung Koako yaitu: a. Warna mencolok b. Tidak diberi material pemantul cahaya	Tidak Memenuhi aturan yang berlaku

Sumber : Hasil Analisa Penulis, 2022

Dari hasil analisa diatas jumlah pelampung penolong yang ada di KMP. Tanjung Koako berjumlah 16 pelampung penolong. Jumlah pelampung penolong (*Life buoy*) pada KMP. Tanjung Koako sudah sesuai dengan jumlah persyaratan berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV Pasal 80, bahwa kapal yang memiliki panjang kurang dari 60 meter minimal memiliki 8 unit pelampung penolong.

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV Pasal 80, kapal penumpang yang memiliki panjang kurang dari 60 m harus membawa minimal 8 unit pelampung penolong dengan paling sedikit 6 buah dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri, dan 2 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung. Maka didapatkan kesimpulan bahwa kondisi pelampung penolong yang disediakan pada KMP. Tanjung Koako belum memenuhi syarat berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV Pasal 80 karena tidak dilengkapi dengan lampu serta tali apung menurut aturan yang berlaku.

c. Analisa Baju Penolong (*Lifejacket*) Eksisting

Mengacu pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 BAB IV Dalam Pasal 80 bahwa untuk semua ukuran kapal maka harus memenuhi beberapa ketentuan sebagai berikut:

- 1) Baju penolong kategori A yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 10 klausul 10.1 yang dilengkapi lampu, peluit dan pita pemantul cahaya (retro-reflektor tape)
- 2) Sejumlah 100 persen total jumlah pelayar untuk dewasa ditambah 5 persen cadangan.
- 3) Minimum 10 persen dari jumlah penumpang, untuk anak-anak.

Tabel 4. 21 Analisa jumlah baju penolong (*lifejacket*) dewasa

No	Nama Kapal	Kapasitas penumpang	Jumlah ABK + Nahkoda	Jumlah Jacket Penolong Yang Harus Disediakan
1	KMP. Terubuk	167 org	16 org	$173 \times 105\% = 181,65$ Unit
2	KMP. Roka Tenda	320 org	22 org	$342 \times 105\% = 359,1$ unit
3	KMP. Inelika	267 org	18 org	$285 \times 105\% = 299,25$ unit
4	KMP. Sardinela	220 org	20 org	$240 \times 105\% = 252$ unit
5	KMP. Tanjung Koako	172 org	19 org	$191 \times 105\% = 200,55$ unit

Sumber : Hasil Analisa Penulis, 2022

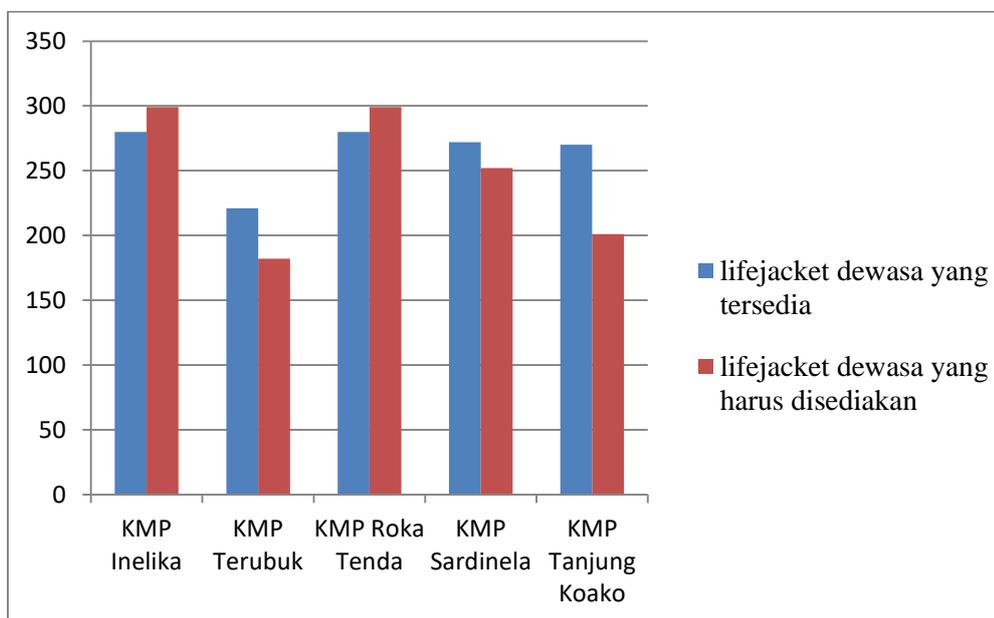
Berikut adalah Perbandingan Jaket Penolong dewasa yang tersedia dengan Jaket Penolong yang harus disediakan.

Tabel 4. 22 Perbandingan ketersediaan jumlah baju penolong (*lifejacket*) dewasa

No	Nama Kapal	Jumlah Jaket Penolong Tersedia (Unit)	Jumlah Jaket Penolong Yang Harus Disediakan	Jumlah Jaket Penolong Kurang (Unit)
1	KMP. Terubuk	221	182	Memenuhi
2	KMP. Roka Tenda	280	359	79 unit
3	KMP. Inelika	280	299	19 unit
4	KMP. Sardinela	272	252	Memenuhi
5	KMP. Tanjung Koako	270	201	Memenuhi

Sumber : Hasil Analisa Penulis, 2022

Berikut grafik perbandingan jumlah jaket penolong (*life jacket*) dewasa:



Gambar 4. 41 Grafik Perbandingan Jumlah Jaket Penolong (*Life Jacket*) Dewasa

Sumber : Hasil Analisa Penulis, 2022

Dari hasil analisa diatas diketahui bahwa Jaket penolong dewasa yang ada di KMP. Roka Tenda dan KMP Inelika ada 280 unit , sedangkan untuk jumlah jaket penolong (*Lifejacket*) dewasa sejumlah m 100% dari jumlah pelayar ditambah 5% cadangan.

Maka didapatlah kesimpulan bahwa jumlah Jaket penolong (*Lifejacket*) untuk dewasa yang harus disediakan diatas kapal KMP. Roka Tenda dan KMP. Inelika belum sesuai dengan jumlah penumpang diatas kapal

Tabel 4. 23 Analisa jumlah baju penolong (*lifejacket*) anak-anak

No	Nama Kapal	Kapasitas penumpang	Jumlah ABK + Nahkoda	Jumlah Jaket Penolong Yang Harus Disediakan
1	KMP. Terubuk	167 org	16 org	$173 \times 10\% = 17,3$ Unit
2	KMP. Roka Tenda	320 org	22 org	$342 \times 10\% = 34,2$ unit
3	KMP. Inelika	267 org	18 org	$285 \times 10\% = 28,5$ unit
4	KMP. Sardinela	220 org	20 org	$240 \times 10\% = 24$ unit
5	KMP. Tanjung Koako	172 org	19 org	$191 \times 10\% = 19,1$ unit

Sumber : Hasil Analisa Penulis, 2022

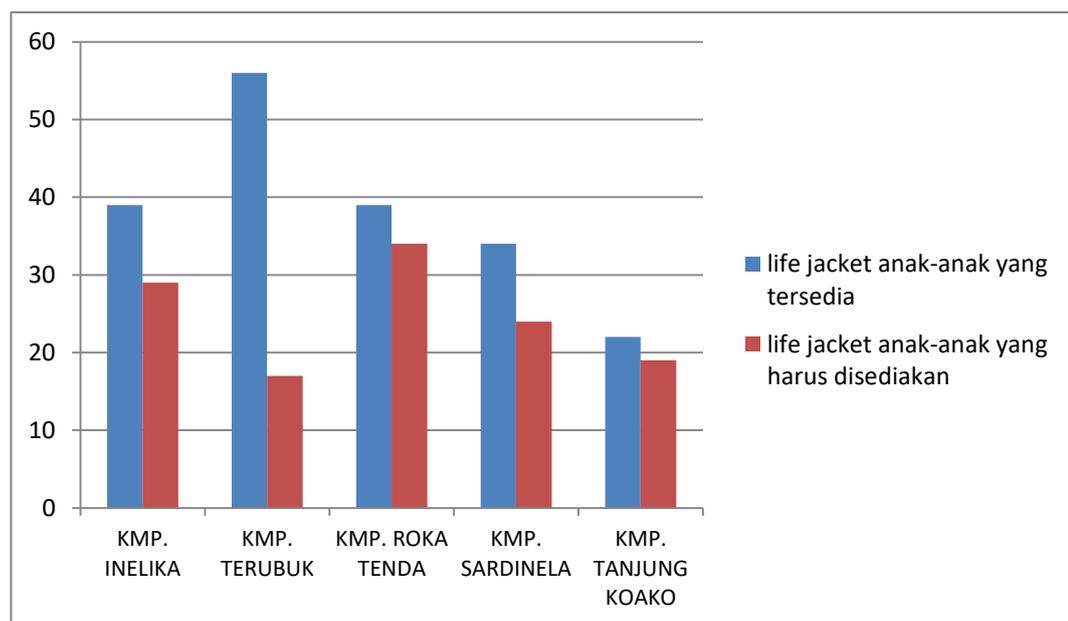
Berikut adalah Perbandingan Jaket Penolong dewasa yang tersedia dengan Jaket Penolong yang harus disediakan.

Tabel 4. 24 Perbandingan ketersediaan jumlah baju penolong (*lifejacket*) anak-anak

No	Nama Kapal	Jumlah Jacket Penolong Tersedia (Unit)	Jumlah Jacket Penolong Yang Harus Disediakan	Jumlah Jacket Penolong Kurang (Unit)
1	KMP. Terubuk	56	17	Memenuhi
2	KMP. Roka Tenda	39	34	Memenuhi
3	KMP. Inelika	39	29	Memenuhi
4	KMP. Sardinela	34	24	Memenuhi
5	KMP. Tanjung Koako	22	19	Memenuhi

Sumber : Hasil Analisa Penulis, 2022

Berikut grafik perbandingan jumlah jaket penolong (*life jacket*) anak-anak:



Gambar 4. 42 Grafik Perbandingan Jumlah Jacket Penolong (Life Jacket) Anak-anak

Sumber : Hasil Analisa Penulis, 2022

Dari hasil analisa diatas diketahui bahwa Jacket penolong anak-anak yang ada di KMP. Roka Tenda, KMP. Terubuk, KMP. Sardinela , KMP.

Tanjung Koako dan KMP Inelika didapatkan bahwa jumlah Jaket penolong (*Lifejacket*) untuk anak-anak yang harus disediakan diatas kapal telah sesuai dengan jumlah penumpang diatas kapal

C. Pembahasan

1. Usulan Pemecahan Masalah Sekoci (*Lifeboat*)

- a. KMP. Inelika, KMP. Roka Tenda, KMP. Sardinela dan KMP. Tanjung Koako mengganti sekoci yang ada menjadi sekoci bermotor agar sesuai dengan aturan serta dalam keadaan tertutup karena sekoci yang diatas kapal merupakan sekoci jenis sekoci terbuka. Seperti pada gambar sekoci dibawah ini.



Gambar 4. 43 Contoh Sekoci dalam keadaan tertutup

Sumber : Hasil Analisa Penulis, 2022

- b. Untuk KMP. Roka Tenda hanya memiliki 1 unit sekoci disisi kanan kapal dan perlu menambah 1 unit sekoci disisi kiri kapal.
- c. Terkait dengan kondisi dewi-dewi pada KMP. Inelika, KMP. Roka Tenda, KMP. Sardinela dan KMP. Tanjung Koako perlu diperbaiki

karena dewi-dewi tersebut rusak untuk itu perlu membuat jadwal perawatan dan pemeriksaan setiap 6 bulan sekali terhadap sekoci agar kondisi sekoci terpantau dalam keadaan baik dan bisa dipakai saat keadaan darurat dewi-dewi dapat diopersikan serta sekoci dapat digunakan.

2. Usulan Pemecahan Masalah Pelampung Penolong (*Lifejacket*)

- a. Berdasarkan data diatas maka pemilik kapal KMP. Terubuk, KMP. Inelika, KMP. Roka Tenda, KMP. Sardinela dan KMP. Tanjung Koako perlu mengganti *lifejacket* dewasa yang dilengkapi dengan peluit, lampu menyala sendiri seperti pada gambar *lifejacket* sesuai ketentuan dibawah ini.



Gambar 4. 44 *lifejacket* sesuai ketentuan

Sumber : *Google Images* (2022)

- b. Untuk jumlah *lifejacket* berdasarkan data diatas pemilik kapal KMP. Inelika tersedia 280 unit sedangkang jaket yang harus disediakan yaitu 299 unit sehingga KMP. Inelika perlu menambah sebanyak 19 unit.
- c. Jumlah *lifejacket* berdasarkan data diatas pemilik kapal KMP. Roka Tenda tersedia 280 unit dan untuk jaket yang harus disediakan yaitu

359 unit sehingga KMP. Roka Tenda perlu menambah sebanyak 79 unit.

3. Usulan Pemecahan Masalah Pelampung Penolong (*Lifebuoy*)

- a. Berdasarkan data diatas bahwa kondisi *lifebuoy* di KMP.Terubuk tidak sesuai dengan aturan dimana *lifebuoy* tidak memiliki tali apung, tali sudah lapuk, tidak memiliki lampu menyala sendiri, maka pemilik kapal perlu melakukan penambahan kelengkapan *lifebuoy* dimana paling sedikit harus memiliki 3 *lifebuoy* yang dilengkapi dengan lampu menyala sendiri saat terendam di air dan 2 unit dilengkapi dengan tali apung. Seluruh *lifebuoy* harus memiliki warna yang mencolok serta perlu membuat membuat jadwal perawatan dan pemeriksaan setiap 6 bulan sekali terhadap *lifebuoy* agar terpantau dalam keadaan baik.
- b. Berdasarkan data diatas bahwa kondisi *lifebuoy* di KMP.Inelika, KMP. Roka Tenda, KMP Sardinela dan KMP. Tanjung Koako tidak sesuai dengan aturan dimana *lifebuoy* tidak memiliki tali apung, tali sudah lapuk, tidak memiliki lampu menyala sendiri, maka pemilik kapal perlu melakukan penambahan kelengkapan *lifebuoy* dimana paling sedikit harus memiliki 6 *lifebuoy* yang dilengkapi dengan lampu menyala sendiri saat terendam di air dan 2 unit dilengkapi dengan tali apung. Seluruh *lifebuoy* harus memiliki warna yang mencolok serta membuat jadwal perawatan dan pemeriksaan setiap 6 bulan sekali terhadap *lifebuoy* agar kondisi terpantau dalam keadaan baik.

4. Usulan Pemecahan Masalah Rakit Penlong (*liferaft*)

- a. KMP. Inelika harus melakukan servis pada *liferaft* karna obat-obatan yang ada telah kadaluarsa pada bulan juni tahun 2022. Kondisi Rakit Penolong (*liferaft*) serta komponen pendukungnya alat pelepas hidrostatik harus di cek secara rutin 6 bulan sekali, sehingga Rakit Penolong (*liferaft*) dalam keadaan baik, bebas masa *Expired* dan selalu dalam kondisi siap pakai.
- b. KMP. Sardinela harus melakukan servis pada *liferaft* karna obat-obatan yang ada telah kadaluarsa pada bulan juni tahun 2022. Kondisi Rakit Penolong (*liferaft*) serta komponen pendukungnya alat pelepas hidrostatik harus di cek secara rutin 6 bulan sekali, sehingga Rakit Penolong (*liferaft*) dalam keadaan baik, bebas masa *Expired* dan selalu dalam kondisi siap pakai.
- c. KMP. Tanjung Koako, KMP. Roka Tenda, KMP. Terubuk perlu mengecek secara rutin dudukan *liferaft* dan merapikan tali-tali pada dudukan *liferaft*.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisa jumlah dan kondisi perlengkapan peralatan keselamatan jiwa di kapal penyeberangan pada lintasan penyeberangan Hunimua-Waipirit yaitu KMP. Terubuk, KMP. Inelika, KMP. Roka Tenda, KMP. Sardinela dan KMP. Tanjung Koako dapat diambil kesimpulan yaitu :

1. Mengacu pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV Pasal 80 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Lokal, bahwasannya :

- a. Sekoci

Jumlah sekoci KMP. Inelika, KMP. Terubuk, KMP. Sardinela dan KMP Tanjung Koako telah memenuhi aturan berlaku. Sedangkan untuk KMP. Roka Tenda hanya 50% dari jumlah sekoci sesuai dengan aturan yang berlaku

- b. Pelampung Penolong (*lifebuoy*)

Berdasarkan analisa untuk jumlah *lifebuoy* yang ada di setiap kapal telah memenuhi jumlah *lifebuoy* yang harus disediakan.

- c. Rakit Penolong (*liferaft*)

Dari hasil analisa peneliti jumlah *liferaft* yang ada di setiap kapal telah memenuhi jumlah *liferaft* yang harus disediakan.

d. Baju Penolong (*lifejacket*)

Berdasarkan analisa yang dilakukan jumlah *lifejacket* dewasa di KMP. Terubuk, KMP. Tanjung Koako dan KMP. Sardinela telah memenuhi *lifejacket* yang harus disediakan, sedangkan untuk KMP. Roka Tenda hanya memiliki 81,3 % dan KMP. Inelika 98,2 % baju penolong yang tersedia sehingga tidak memenuhi jumlah *lifejacket* yang harus disediakan. Untuk jumlah *lifejacket* anak-anak di setiap kapal telah memenuhi jumlah yang harus tersedia.

2. Dari hasil survei kondisi peralatan keselamatan jiwa di kapal penyeberangan pada lintasan penyeberangan Hunimua-Waipirit saat ini bahwasanya :

a. Sekoci

Untuk kondisi sekoci di KMP. Sardinela, KMP. Tanjung Koako, KMP. Inlika dan KMP. Roka Tenda dalam keadaan bocor, dewi-dewi sekoci yang rusak serta motor sebagai penggerak dalam keadaan rusak bahkan ada yang tidak ada.

b. Pelampung Penolong (*lifebuoy*)

Dari hasil survey kondisi *lifebuoy* yang ada disetiap kapal tidak terdapat lampu dan isyarat asap pada *lifebuoy*, warna tidak mencolok berupa nama kapal dan pelabuhan pendaftaran.

c. Rakit Penolong (*liferaft*)

Berdasarkan hasil survet *liferaft* di KMP. Inelika dan KMP. Sardinela kondisi obat-obatan dan makanan telah kadaluarsa.

d. Baju Penolong (*lifejacket*)

Untuk kondisi yang tersedia di setiap kapal bahwa *lifejacket* yang tersedia tidak terdapat peluit dan lampu pada *lifejacket* dewasa maupun anak-anak.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas maka saran yang dapat diusulkan penulis dalam upaya meningkatkan pengawasan terhadap kondisi dan jumlah perlengkapan keselamatan jiwa di KMP. Inelika sebagai berikut:

1. Pemilik KMP.Inelika, KMP. Terubuk, KMP. Roka Tenda, KMP. Sardinela dan KMP. Tanjung Koakoperlu menambah peralatan keselamatan jiwa berupa sekoci, baju penolong, pelampung penolong agar jumlah dan kondisi peralatan tersebut selalu sesuai dengan aturan.
2. Nakhoda KMP.Inelika, KMP. Terubuk, KMP. Roka Tenda, KMP. Sardinela dan KMP Tanjung Koako perlu membuat jadwal perawatan dan pemeriksaan setiap 6 bulan sekali terhadap peralatan keselamatan jiwa agar kondisi peralatan keselamatan jiwa terpantau dalam keadaan baik

DAFTAR PUSTAKA

- _____, 2008, Undang – Undang Nomor 17 tentang Pelayaran.
- _____, 2010, Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tentang Angkutan di Perairan.
- _____, 2012, 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 Indonesian Flagged*) Bab IV Pasal 80 Tentang Perlengkapan penolong kapal penumpang daerah pelayaran lokal, Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
- Abubakar, Iskandar, 2010, Suatu Pengantar Transportasi Penyeberangan, Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta.
- Ilham, C. I., & Darwan, W. (2015). Keseimbangan Antara Pendapatan Dengan Biaya Operasional Kapal Penyeberangan Lintas Jangkar-kalianget. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, 2(1), 25-34.
- Rahju, Mohamad. 2019. *Analisa Persyaratan kebutuhan Inflatable Lifteraft Di Kapal Motor Penumpang Mutiara Alas III (Tugas Akhir)*. Surabaya: Politeknik Perkapalan Negeri Surabaya.
- Santara, Adi Guna. 2014. *Peralatan keselamatan kerja pada perahu slerek di ppn pengambengan, kabupaten jembara, bali, 01(1)*.
- Wati, Kunco. 2016. *Pengaruh Perawatan Sekoci Penolong dan Latihan Menurunkan Sekoci Terhadap Penanganan Keadaan Darurat Meninggalkan Kapal (Abadone ship), 06(2)*

LAMPIRAN

Lampiran : KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
Nomor : UM.008/9/20/DJPL - 12
Tanggal : 16 FEBRUARI 2012

BAB IV PERLENGKAPAN KESELAMATAN

Pasal 80

Perlengkapan penolong kapal penumpang daerah pelayaran lokal

a. Sekoci dan rakit penolong.

Batasan Gross tonnage	Sekoci dan rakit penolong
GT lebih besar atau sama dengan 500	<ol style="list-style-type: none">1) Dilengkapi sekoci penolong kategori B yang memenuhi persyaratan dokumen Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 2 klausul 2.2 dengan kapasitas tidak kurang dari 25% total jumlah pelayar pada setiap sisi. Setengah dari jumlah sekoci yang ada di tiap sisi tersebut harus dilengkapi motor sebagai alat penggerak; atau2) Dilengkapi sekoci kategori B yang memenuhi persyaratan dokumen Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 2.2 dengan kapasitas tidak kurang dari 15% total jumlah pelayar pada setiap sisi. Setengah dari jumlah sekoci yang ada di tiap sisi tersebut harus dilengkapi motor sebagai alat penggerak dan ditambah rakit penolong kembang Kategori B di tiap sisi, dengan kapasitas tidak kurang dari 10% total jumlah pelayar pada tiap sisi.3) Sebagai tambahan, harus memiliki rakit penolong kembang (<i>Inflatable Life Raft</i>) kategori B yang memenuhi persyaratan dokumen Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 6 klausul 6.2 dan 7.1 dengan kapasitas 75% total jumlah pelayar.4) Dilengkapi dengan 1 buah sekoci penyelamat (<i>Rescue boat</i>) jika tidak ada sekoci penolong (<i>Life boat</i>) yang dapat berfungsi sebagai sekoci penyelamat (<i>Rescue boat</i>).
GT 300 sampai dengan kurang dari 500	<ol style="list-style-type: none">1) Dilengkapi rakit penolong kembang (<i>Inflatable Life Raft</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% total jumlah pelayar.2) Dilengkapi dengan 1 buah sekoci penyelamat (<i>Rescue boat</i>).

c. Pelampung penolong

Batasan Panjang	Pelampung penolong	
240 meter atau lebih	30 unit	<ol style="list-style-type: none"> 1) Pelampung penolong yang memenuhi persyaratan dokumen Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 9 klausul 9.1. 2) Paling sedikit 50% dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri, 2 unit diantaranya dilengkapi dengan tabung (<i>isyarat</i>) asap oranye (<i>MOB Buoy</i>), 4 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung.
180 meter atau lebih tetapi kurang dari 240 meter	24 unit	<ol style="list-style-type: none"> 1) Pelampung penolong yang memenuhi persyaratan dokumen Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 9 klausul 9.1 2) Paling sedikit 50% dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri, 2 unit diantaranya dilengkapi dengan tabung (<i>isyarat</i>) asap oranye (<i>MOB Buoy</i>), 4 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung.

DITKAPEL - IIUDLA
EDISI I* - FEBRUARI 2012

d. Baju penolong

Batasan Ukuran Kapal	Baju penolong
Semua Ukuran	<ol style="list-style-type: none"> 1) Baju penolong kategori A yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 10 klausul 10.1 yang dilengkapi lampu, peluit dan pita pemantul cahaya (<i>retro-reflektor tape</i>) 2) Sejumlah 100 persen total jumlah pelayar untuk dewasa ditambah 5 persen cadangan. 3) Sejumlah yang mencukupi untuk petugas jaga/pekerja di anjungan, ruang kendali kamar mesin dan ditempat kerja yang jauh dari akomodasi (apabila ada) dan 4) Minimum 10 persen dari jumlah penumpang, untuk anak-anak.

120 meter atau lebih tetapi kurang dari 180 meter	18 unit	<ol style="list-style-type: none"> 1) Pelampung penolong yang memenuhi persyaratan dokumen Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 9 klausul 9.1 2) Paling sedikit 50% dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri, 2 unit diantaranya dilengkapi dengan tabung (<i>isyarat</i>) asap oranye (<i>MOB Buoy</i>), 4 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung.
60 meter atau lebih tetapi kurang dari 120 meter	12 unit	<ol style="list-style-type: none"> 1) Pelampung penolong yang memenuhi persyaratan dokumen Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 9 klausul 9.1 2) Paling sedikit 50% dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri, 2 unit diantaranya dilengkapi dengan tabung (<i>isyarat</i>) asap oranye (<i>MOB Buoy</i>), 2 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung.
45 meter atau lebih tetapi kurang dari dari 60 meter	8 unit	<ol style="list-style-type: none"> 1) Pelampung penolong yang memenuhi persyaratan dokumen Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 9 klausul 9.1. 2) Paling sedikit 6 buah dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri, dan 2 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung.
15 meter atau lebih tetapi kurang dari dari 45 meter	6 unit	<ol style="list-style-type: none"> 1) Pelampung penolong yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 9 klausul 9.1 2) Paling sedikit 50% dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri dan 2 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung.
Kurang dari 15 meter	4 unit	<ol style="list-style-type: none"> 1) Pelampung penolong yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 9 klausul 9.1 2) Minimal 2 unitnya dilengkapi dengan tali apung.



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
BALAI PENGELOLA TRANSPORTASI DARAT
WILAYAH XXIII - PROVINSI MALUKU**

Jl. Ott Pattimaipauw, Talake
Kel. Wainitu
Kec. Nusaniwe
Kota Ambon 97115

Telp. : (0911) 3832232
Fax. : (0911) 3832232

E-Mail : bptd_maluku@gmail.com
bptd-ambon@dephub.go.id

**LAPORAN PEMERIKSAAN KESELAMATAN KAPAL SUNGAI, DANAU DAN
PENYEBERANGAN PERIODE ANGKUTAN LEBARAN TAHUN 2022**

A. DATA KAPAL

1. NAMA KAPAL : KMP INELIKA
2. CAL SIGN : Y E H O
3. IMO NUMBER : 8898166
4. GT : 672 GT
5. JUMLAH PENUMPANG SESUAI SERTIFIKAT : 267 PENUMPANG
6. TYPE KAPAL : RO-RO
7. RUTE PELAYARAN : HUNIMUA - WAIPIRIT
8. PEMILIK KAPAL : PT. ASDP INDONESIA FERRY
(Persero) Cabang Ambon

B. PENGUJI/PEMERIKSA

1. MARINE INSPECTOR PENANGGUNG JAWAB

- a) . Nama : ZAIS DIMYATI SYUKUR, A.Md
- b) . Alamat Email : aisyukur53691@gmail.com
- c) . No. Telepon/HP : 0812 4012 7764

- 2. ANGGOTA**
- | | |
|--------------------------------|------------------------------|
| 1. Rifai Ibrahim | 7. Fandi Pelmelay, S.Kom |
| 2. Andreas Widyakusuma, SE.,MT | 8. Mariam Nahumarury, S.Pd |
| 3. Arief Ardiansyah, A.Md. Tra | 9. Yuris F Parrangan, S.Si |
| 4. Naufal Busra, A.Md. Tra | 10. Firmansyah Zainuddin, SE |
| 5. Ady Yanto Saputro, A. Md | 11. Sally J Latulette, S.Pi |
| 6. Carolina J Pieritsz, ST | |

3. TANGGAL PEMERIKSAAN : 5 April 2022
4. TEMPAT PEMERIKSAAN : PP Hunimua - Waipirit



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
BALAI PENGELOLA TRANSPORTASI DARAT
WILAYAH XXIII - PROVINSI MALUKU**

Jl. Ott Pattimajauw, Talake
Kel. Wainitu
Kec. Nusaniwe
Kota Ambon 97115

Telp. : (0911) 3832232
Fax. : (0911) 3832232

E-Mail : btd.maluku@gmail.com
btd-ambon@dephub.go.id

**LAPORAN PEMERIKSAAN KESELAMATAN KAPAL SUNGAI, DANAU DAN
PENYEBERANGAN PERIODE ANGKUTAN LEBARAN TAHUN 2022**

A. DATA KAPAL

1. NAMA KAPAL : KMP ROKA TENDA
2. CAL SIGN : Y E Y W
3. IMO NUMBER : 8874550
4. GT : 526 GT
5. JUMLAH PENUMPANG SESUAI SERTIFIKAT : 320 PENUMPANG
6. TYPE KAPAL : RO-RO
7. RUTE PELAYARAN : HUNIMUA - WAIPIRIT
8. PEMILIK KAPAL : PT. ASDP INDONESIA FERRY
(Persero) Cabang Ambon

B. PENGUJI/PEMERIKSA

1. MARINE INSPECTOR PENANGGUNG JAWAB

- a) . Nama : ZAIS DIMYATI SYUKUR, A.Md
- b) . Alamat Email : aisyukur53691@gmail.com
- c) . No. Telepon/HP : 0812 4012 7764

- 2. ANGGOTA** : 1. Rifai Ibrahim 7. Fandi Pelmelay, S.Kom
2. Andreas Widyakusuma, SE.,MT 8. Mariam Nahumarury, S.Pd
3. Arief Ardiansyah, A.Md. Tra 9. Yuris F Parrangan, S. Si
4. Naufal Busra, A.Md. Tra 10. Firmansyah Zainuddin, SE
5. Ady Yanto Saputro, A.Md 11. Sally J Latalette, S. Pi
6. Carolina J Pieritsz, ST

3. TANGGAL PEMERIKSAAN : 5 April 2022
4. TEMPAT PEMERIKSAAN : PP Hunimua - Waipirit



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
BALAI PENGELOLA TRANSPORTASI DARAT
WILAYAH XXIII - PROVINSI MALUKU**

Jl. Ott Pattimallapauw, Talake
Kel. Wainitu
Kec. Nusaniwe
Kota Ambon 97115

Telp. : (0911) 3832232
Fax. : (0911) 3832232

E-Mail : bptd_maluku@gmail.com
bptd-ambon@dephub.go.id

**LAPORAN PEMERIKSAAN KESELAMATAN KAPAL SUNGAI, DANAU DAN
PENYEBERANGAN PERIODE ANGKUTAN LEBARAN TAHUN 2022**

A. DATA KAPAL

1. NAMA KAPAL : KMP. TERUBUK
2. CAL SIGN : Y E Z X
3. IMO NUMBER : 9027427
4. GT : 338 GT
5. JUMLAH PENUMPANG SESUAI SERTIFIKAT : 167 PENUMPANG
6. TYPE KAPAL : RO-RO
7. RUTE PELAYARAN : HUNIMUA - WAIPIRIT
8. PEMILIK KAPAL : PT. ASDP INDONESIA FERRY
(*Persero*) Cabang Ambon

B. PENGUJI/PEMERIKSA

1. MARINE INSPECTOR PENANGGUNG JAWAB

- a) . Nama : ZAIS DIMYATI SYUKUR, A.Md
- b) . Alamat Email : aisyukur53691@gmail.com
- c) . No. Telepon/HP : 0812 4012 7764

- 2. ANGGOTA**
- | | |
|--------------------------------|------------------------------|
| 1. Rifai Ibrahim | 7. Fandi Pelmelay, S.Kom |
| 2. Andreas Widyakusuma, SE.,MT | 8. Mariam Nahumarury S. Pd |
| 3. Arief Ardiansyah, A.Md. Tra | 9. Yuris F Parrangan, S. Si |
| 4. Naufal Busra, A.Md. Tra | 10. Firmansyah Zainuddin, SE |
| 5. Ady Yanto Saputro, A.Md | 11. Sally J Latulette, S. Pi |
| 6. Carolina J Pieritz, ST | |

3. TANGGAL PEMERIKSAAN : 06 April 2022
4. TEMPAT PEMERIKSAAN : PP Hunimua - Waipirit

C. HASIL PEMERIKSAAN

C.1 DOKUMEN / SERTIFIKAT KAPAL

No	Dokumen/Sertifikat Kapal	Masa Berlaku	Keterangan
1	Surat Ukur Kapal	Permanen	AL.520/91/14/DK/2020
2	Surat Ukur	Permanen	115/Ka
3	Sertifikat Garis Muat Kapal	14 Desember 2026	016907
4	Sertifikat (klas) Lambung	25 Mei 2022	00340-AB/BI.S/2021
5	Sertifikat (klas) Mesin	25 Mei 2022	00340-AB/BI.S/2021
6	Sertifikat Keselamatan Kapal Angkutan Penyeberangan / FISC (Brevet A I B)	26 Mei 2022	0341./AB/D1.S-PSD/2021-Perp.1
7	Sertifikat Pengawakan (Safe Manning)	AP.402/2/01/BPTD-XXIII/2021	Selama tidak ada Penambahan/Pengurangan ABK
8	Sertifikat Pencegahan Pencemaran	26 Mei 2022	341-AB/DI.S-PPD/2021
9	SMC Certificate	22 Mei 2024	AL.601/443/2/DK/2019



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
BALAI PENGELOLA TRANSPORTASI DARAT
WILAYAH XXIII - PROVINSI MALUKU**

Jl. Ott Pattimallapauw, Talake
Kel. Wainitu
Kec. Nusaniwe
Kota Ambon 97115

Telp. : (0911) 3832232
Fax. : (0911) 3832232

E-Mail : btd.maluku@gmail.com
btd-ambon@dephub.go.id

**LAPORAN PEMERIKSAAN KESELAMATAN KAPAL SUNGAI, DANAU DAN
PENYBERANGAN PERIODE ANGKUTAN LEBARAN TAHUN 2022**

A. DATA KAPAL

1. NAMA KAPAL : KMP SARDINELA
2. CAL SIGN : T Z B J
3. IMO NUMBER : -
4. GT : 1.029 GT
5. JUMLAH PENUMPANG SESUAI SERTIFIKAT : 220 PENUMPANG
6. TYPE KAPAL : RO-RO
7. RUTE PELAYARAN : HUNIMUA - WAIPRIT
8. PEMILIK KAPAL : PD. PANCA KARYA

B. PENGUJI/PEMERIKSA

1. MARINE INSPECTOR PENANGGUNG JAWAB

- a) . Nama : ZAIS DIMYATI SYUKUR, A.Md
- b) . Alamat Email : aisyukur53691@gmail.com
- c) . No. Telepon/HP : 0812 4012 7764

- 2. ANGGOTA**
- | | |
|--------------------------------|------------------------------|
| 1. Rifai Ibrahim | 7. Fandi Pelmelay, S. Kom |
| 2. Andreas Widyakusuma, SE.,MT | 8. Mariam Nahumarury, S. Pd |
| 3. Arief Ardiansyah, A.Md. Tra | 9. Yuris F Parrangan, S. Si |
| 4. Naufal Busra, A.Md. Tra | 10. Firmansyah Zainuddin, SE |
| 5. Ady Yanto Saputro, A.Md | 11. Sally J Latulette, S. Pi |
| 6. Carolina J Pieritzs, ST | |

3. TANGGAL PEMERIKSAAN : 6 April 2022
4. TEMPAT PEMERIKSAAN : PP Hunimua - Waipirit

C. HASIL PEMERIKSAAN

C.1 DOKUMEN / SERTIFIKAT KAPAL

No	Dokumen/Sertifikat Kapal	Masa Berlaku	Keterangan
1	Surat Ukur Kapal	Permanen	PK.205/276/SC-PM/DK-15
2	Surat Ukur	Permanen	2818/KA
3	Sertifikat Garis Muat Kapal	20 Maret 2025	015042
4	Sertifikat (klas) Lambung	20 Maret 2025	047602
5	Sertifikat (klas) Mesin	20 Maret 2025	031180
6	Sertifikat Keselamatan Kapal Angkutan Penyeberangan / FISC (Brevet A/B)	15 Mei 2022	0148-AB/DI.S-PSD/2021 Perp-2
7	Sertifikat Pengawakan (Safe Manning)	AP.402/1/04/BPTD-XXIII/2021	Selama tidak ada Penambahan/Pengurangan ABK
8	Sertifikat Danas/Dinas/Dinas	30 Maret 2025	000001 DDT



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
BALAI PENGELOLA TRANSPORTASI DARAT
WILAYAH XXIII - PROVINSI MALUKU**

Jl. Ott Pattimallapauw, Talake
Kel. Wainitu
Kec. Nusaniwe
Kota Ambon 97115

Telp. : (0911) 3832232
Fax. : (0911) 3832232

E-Mail : bptd.maluku@gmail.com
bptd-ambon@dephub.go.id

**LAPORAN PEMERIKSAAN KESELAMATAN KAPAL SUNGAI, DANAU DAN
PENYEBERANGAN PERIODE ANGKUTAN LEBARAN 2022**

A. DATA KAPAL

- | | |
|---------------------------------------|----------------------|
| 1. NAMA KAPAL | : KMP TANJUNG KOAKO |
| 2. CAL SIGN | : P N G H |
| 3. IMO NUMBER | : 8652512 |
| 4. GT | : 1.148 GT |
| 5. JUMLAH PENUMPANG SESUAI SERTIFIKAT | : 172 PENUMPANG |
| 6. TYPE KAPAL | : RO-RO |
| 7. RUTE PELAYARAN | : HUNIMUA - WAIPIRIT |
| 8. PEMILIK KAPAL | : PD. PANCA KARYA |

B. PENGUJI/PEMERIKSA

1. MARINE INSPECTOR PENANGGUNG JAWAB

- | | |
|---------------------|-----------------------------|
| a) . Nama | : ZAIS DIMYATI SYUKUR, A.Md |
| b) . Alamat Email | : aisyukur53691@gmail.com |
| c) . No. Telepon/HP | : 0812 4012 7764 |

- | | | |
|------------|--------------------------------|------------------------------|
| 2. ANGGOTA | : 1. Rifai Ibrahim | 7. Fandi Pelmelay, S. Kom |
| | 2. Andreas Widyakusuma, SE.,MT | 8. Mariam Nahumarury, S. Pd |
| | 3. Arief Ardiansyah, A.Md.Tra | 9. Yuris F Parrangan, S. Si |
| | 4. Naufal Busra, A.Md.Tra | 10. Firmansyah Zainuddin, SE |
| | 5. Ady Yanto Saputro, A.Md | 11. Sally J Latalette, S. Pi |
| | 6. Carolina J Pieritsz, ST | |

- | | |
|------------------------|-------------------------|
| 3. TANGGAL PEMERIKSAAN | : 5 April 2022 |
| 4. TEMPAT PEMERIKSAAN | : PP Hunimua - Waipirit |

C. HASIL PEMERIKSAAN

C.1 DOKUMEN / SERTIFIKAT KAPAL

No	Dokumen/Sertifikat Kapal	Masa Berlaku	Keterangan
1	Surat Ukur Kapal	Permanen	PK.205/873/SL.PM/K-13
2	Surat Ukur	Permanen	1267/FT
3	Sertifikat Garis Muat Kapal	13 September 2025	015804
4	Sertifikat (klas) Lambung	13 September 2025	049780
5	Sertifikat (klas) Mesin	13 September 2025	032618
6	Sertifikat Keselamatan Kapal Angkutan Penyeberangan / FISC (Brevet A/B)	12 Juni 2022	0360-AB/DI.S-PSD/2021- Perp.I
7	Sertifikat Pengawakan (Safe Manning)	AP.402/2/07/BPTD- XXIII/2021	Selama tidak ada Penambahan/Pengurangan ABK
8	Sertifikat PencegahanPencemaran	12 Juni 2022	0360-AB/DI.S-PPD/2021 Perp.I
9	SMC Certificate	13 Mei 2022	0361-AB/01-S-SME/2021