

**TINJAUAN PERLENGKAPAN KESELAMATAN JIWA
DI ATAS KMP. GUTILA
PADA LINTASAN BATULICIN – TANJUNG SERDANG
PROVINSI KALIMANTAN SELATAN**



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

M. ELFANSYAH PUTRA
19 03 108

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

2022

**TINJAUAN PERLENGKAPAN KESELAMATAN JIWA
DI ATAS KMP. GUTILA
PADA LINTASAN BATULICIN – TANJUNG SERDANG
PROVINSI KALIMANTAN SELATAN**



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

M. ELFANSYAH PUTRA
19 03 108

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

2022

**PERSETUJUAN SEMINAR
KERTAS KERJA WAJIB**

Judul : **TINJAUAN PERLENGKAPAN KESELAMATAN JIWA DI
ATAS KMP. GUTILA PADA LINTASAN BATULICIN
TANJUNG SERDANG PROVINSI KALIMANTAN
SELATAN**

Nama : M. ELFANSYAH PUTRA

NPT : 1903108

Program Studi : Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Dengan ini dinyatakan Telah Memenuhi Syarat Untuk diseminarkan

Palembang, Agustus 2022

Menyetujui

Pembimbing I

Pembimbing II

Bambang Setiawan, S.T., M.T
Pembina / IV / a
NIP.19730921 199703 1 002



Elfita Agustini, S.E., M.M.
Penata Tk 1/ III / b
NIP. 19710817 199203 2 002

Mengetahui

Ketua Program Studi

Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

SURNATA, S.SiT., MM
NIP. 19660719 198903 1 001

**TINJAUAN PERLENGKAPAN KESELAMATAN JIWA
DI ATAS KMP. GUTILA
PADA LINTASAN BATULICIN – TANJUNG SERDANG
PROVINSI KALIMANTAN SELATAN**

Disusun dan Diajukan Oleh :

NAMA : M. ELFANSYAH PUTRA
NPT. 19 03 108

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KKW
Pada tanggal 9 Agustus 2022

Menyetujui

Penguji I

Penguji II

Penguji III

Paulina M. Latuheru, S.SiT.,M.M
Penata 1 Tk (III/d)
19780611 200812 2 001

Yohan Wibisono,M.Pd
Penata Tk 1 (III/d)
NIP. 19750510 200604 1 001

Ferdinand Pusriansyah, S.SiT.,SH., M.SI
Penata Tk 1 (III/d)
NIP. 19820310 200312 1 003

Mengetahui

Ketua Program Studi

Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Surnata, S.SiT., M.M

Pembina (IV/a)

NIP. 19660719 198903 1 001

SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : M. ELFANSYAH PUTRA

NPT : 19 03 108

Program Studi : D – III MANAJEMEN TRANSPORTASI PERAIRAN
DARATAN

Adalah **pihak I** selaku penulis asli karya ilmiah yang berjudul “TINJAUAN PERLENGKAPAN KESELAMATAN JIWA DI ATAS KMP. GUTILA PADA LINTASAN BATULICIN – TANJUNG SERDANG PROVINSI KALIMANTAN SELATAN“ dengan ini menyerahkan karya ilmiah kepada:

Nama : Politeknik Transportasi SDP Palembang

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

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

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

Pemegang Hak Cipta

Palembang,

Agustus 2022

Pencipta

()

M. Elfansyah Putra
19 03 108

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : M. ELFANSYAH PUTRA

NPT : 19 03 108

Program Studi : D-III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis dengan judul :

TINJAUAN PERLENGKAPAN KESELAMATAN JIWA DI ATAS KMP. GUTILA PADA LINTASAN BATULICIN – TANJUNG SERDANG PROVINSI KALIMANTAN SELATAN

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

Materai 10.000

M. Elfansyah Putra
19 03 108

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kepada Allah Swt. Atas berkat dan rahmat-Nyalah sehingga penulis dapat menyelesaikan Kertas Kerja Wajib (KKW) yang berjudul **“TINJAUAN PERLENGKAPAN KESELAMATAN JIWA DI ATAS KMP. GUTILA PADA LINTASAN BATULICIN – TANJUNG SERDANG PROVINSI KALIMANTAN SELATAN”** tepat pada waktunya. Kertas Kerja Wajib ini ditulis dan diajukan sebagai salah satu persyaratan untuk menyelesaikan pendidikan pada Program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan (MTPD) di Politeknik Transportasi SDP Palembang. Peneliti menyadari bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak yang langsung maupun tidak langsung telah terlibat dalam Penelitian Kertas Kerja Wajib ini. Oleh karena itu, peneliti mengucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Dr. H. Irwan, SH., M.Mar.E selaku Direktur Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang.
2. Wakil Direktur I, Wakil Direktur II dan Wakil Direktur III Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang.
3. Bapak Santoso, S.E., M.SI. dan Maria Hygeia F. Marpaung, A.Md.Tra. Selaku Dosen Pembimbing kelompok Magang Dan PKL Kalimantan Selatan.
4. Bapak Bambang Setiawan, ST., MT. dan Ibu Elfita Agustini, S.E., M.M selaku dosen pembimbing KKW.
5. Seluruh Staf BPTD Wilayah XV Provinsi Kalimantan Selatan & Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Batulicin.
6. Seluruh Civitas Akademika Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang.
7. Tim PKL Kalimantan Selatan yang selama ini telah membantu dikala susah maupun senang.
8. Rekan – rekan satu angkatan XXX dan adik tingkat angkatan XXXI dan XXXII, terimakasih atas bantuan dan doanya.
9. Semua pihak yang secara langsung dan tidak langsung telah terlibat dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini.

Peneliti menyadari bahwa Kertas Kerja Wajib ini masih jauh dari sempurna, oleh karena itu diharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun

untuk dapat menjadi perbaikan. Semoga Kertas Kerja Wajib ini bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkannya.

Palembang, Agustus 2022

Penulis,

M. ELFANSYAH PUTRA

19 03 108

TINJAUAN PERLENGKAPAN KESELAMATAN JIWA
DI ATAS KMP. GUTILA
PADA LINTASAN BATULICIN – TANJUNG SERDANG
PROVINSI KALIMANTAN SELATAN

ABSTRAK

Pelabuhan Penyeberangan Batulicin diselenggarakan dan dikelola oleh PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero), pelabuhan penyeberangan ini melayani 2 lintasan dengan 7 kapal tipe Ro-Ro (*roll on – roll off*) yang beroperasi. Tingginya tingkat permintaan pelayanan jasa angkutan penyeberangan, mendorong pemerintah untuk memperhatikan segala komponen yang terkait dengan angkutan penyeberangan, seperti aspek keselamatan yang merupakan salah satu komponen penting dalam angkutan penyeberangan. Termasuk perlengkapan keselamatan jiwa di atas kapal sebagai bentuk antisipasi apabila terjadi keadaan darurat.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif dan kuantitatif serta melakukan perbandingan antara keadaan eksisting dengan keadaan yang diharapkan berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NO: UM.008/9/20/DJPL – 12 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) Bab IV Pasal 80.

Penulis mencoba menganalisa permasalahan yang nantinya akan ditarik kesimpulan untuk dapat dijadikan solusi atau pemecahan masalah dalam upaya meningkatkan pengawasan terhadap jumlah dan kondisi perlengkapan keselamatan penumpang di atas KMP. Gutila pada lintasan Batulicin – Tanjung Serdang Provinsi Kalimantan Selatan. Hasil survei di KMP. Gutila menunjukkan bahwa perlengkapan keselamatan jiwa seperti *lifejacket*, *lifebuoy*, dan *lifeboat* dalam keadaan rusak dan kurang jumlahnya serta *liferaft* perlu dilakukan perbaikan karena dalam keadaan kadaluarsa.

Kata Kunci : Pelabuhan, Angkutan Penyeberangan, Keselamatan, Peralatan Keselamatan

REVIEW OF LIFE SAFETY EQUIPMENT OVER KMP. GUTILA ON THE
BATULICIN – TANJUNG SERDANG ROUTE
SOUTH KALIMANTAN PROVINCE

ABSTRACT

Batulicin Ferry Port is organized and managed by PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero), this ferry port serves 2 lanes with 7 Ro-Ro (Roll on – Roll off) types operating. The high level of demand for ferry transportation services, encourages, the government to pay attention to all components related to ferry transportation, such as the safety aspect which is one of the important components in ferry transportation. Including life safety equipment on board as a form of anticipation in the event of an emergency.

The method used in this research is carried out by comparing the existing condition with the expected situation based on the Regulation of the Director General of Sea Transportation NO:UM.008/9/20/DJPL – 12 concerning Technical Guidelines for the Implementation of Non-Convention Vessel with Indonesian Flags (Non-Convention Vessel Standards Indonesian Flagged) Chapter IV Article 80.

The author tries to analyze the problems solving in an effort to increase control over the number and condition of passenger safety equipment on board the KMP. Gutila on the Batulicin – Tanjung Serdang route, South Kalimantan Province. Survey results at KMP. Gutila pointed out that life safety equipment such as lifejackets, lifebuoys and lifeboats were damaged and lacking in number and that liferafts needed to be repaired because they were out of date.

Keywords : Port, Ferry Transport, Safety, Safety Equipment

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL.....	i
HALAMAN JUDUL.....	i
PERSETUJUAN SEMINAR	ii
SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA.....	iv
PERNYATAAN KEASLIAN.....	v
KATA PENGANTAR	vi
ABSTRAK	viii
<i>ABSTRACT</i>	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
BAB I PENDAHULUAN.....	xiii
A. LATAR BELAKANG PENELITIAN	1
B. RUMUSAN MASALAH	3
C. TUJUAN PENELITIAN	4
D. MANFAAT PENELITIAN.....	4
E. BATASAN MASALAH	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	7
A. REVIEW PENELITIAN SEBELUMNYA.....	7
B. LANDASAN TEORI	8
C. KERANGKA PENELITIAN	21
BAB III METODE PENELITIAN.....	23
A. JENIS PENELITIAN	23
B. SUMBER DATA/SUBYEK PENELITIAN.....	23
C. METODE/TEKNIK PENGUMPULAN DATA	23
D. TEKNIK ANALISIS DATA.....	26
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN	27

A. GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN	27
B. HASIL PENELITIAN	35
C. PEMBAHASAN	50
BAB V PENUTUP.....	54
A. KESIMPULAN	54
B. SARAN	55
DAFTAR PUSTAKA	56
LAMPIRAN.....	58

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1	Review Penelitian Sebelumnya.....	7
Tabel 4. 1	Karakteristik Kapal Yang Beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin	30
Tabel 4. 2	Ship Particular KMP. Gutila	31
Tabel 4. 3	Jadwal Keberangkatan Lintasan Batulicin – Tanjung Serdang	33
Tabel 4. 4	Kondisi Perlengkapan Keselamatan.....	36
Tabel 4. 5	Hasil Survei Sekoci Penolong (<i>Lifeboat</i>).....	39
Tabel 4. 6	Hasil Survei Rakit Penolong (<i>Liferaft</i>)	41
Tabel 4. 7	Hasil Survei Pelampung Penolong (<i>Lifebuoy</i>)	42
Tabel 4. 8	Hasil Survei Baju Penolong (<i>Lifejacket</i>).....	44
Tabel 4. 9	Hasil Survei Alat Pelontar Tali (<i>Line Throwing</i>).....	46
Tabel 4. 10	Isyarat Marabahaya	47
Tabel 4. 11	<i>Search And Rescue Radar Transponder (SART)</i>	48
Tabel 4. 12	<i>Two Way Radio Telephony</i>	49
Tabel 4. 13	Perbandingan Kondisi Saat Ini dan Saran.....	50

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1	Peta Lintasan Batulicin - Tanjung Serdang.....	2
Gambar 2. 1	Sekoci Penolong (<i>Lifeboat</i>).....	15
Gambar 2. 2	Rakit Penolong (<i>Liferaft</i>)	16
Gambar 2. 3	Pelampung Penolong (<i>Lifebuoy</i>).....	16
Gambar 2. 4	Baju Penolong (<i>Lifejacket</i>).....	17
Gambar 2. 5	Alat Pelontar Tali	18
Gambar 2. 6	Roket Peluncur	18
Gambar 2. 7	Cerawat Tangan.....	19
Gambar 2. 8	Isyarat Asap.....	19
Gambar 2. 9	SART.....	20
Gambar 2. 10	<i>Two Way Radio Telephony</i>	21
Gambar 2. 11	Kerangka Penelitian	22
Gambar 4. 1	Peta Administrasi Kabupaten Tanah Bumbu	28
Gambar 4. 2	KMP. Gutila	32
Gambar 4. 3	Peta Jaringan Lintasan Batulicin – Tanjung Serdang.....	33
Gambar 4. 4	<i>Layout</i> Pelabuhan Penyeberangan Batulicin	34

BAB I

PENDAHULUAN

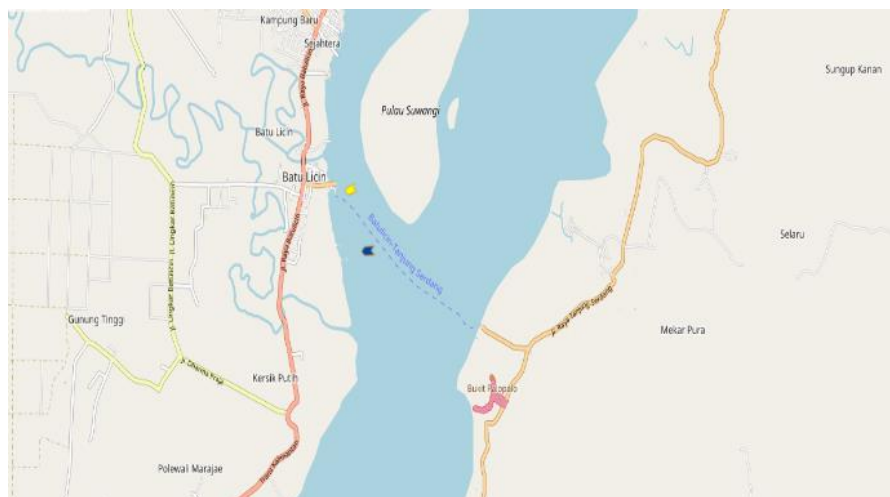
A. LATAR BELAKANG PENELITIAN

Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan (ASDP) merupakan bagian sistem dari transportasi darat yang dapat didefinisikan sebagai jembatan apung yang berfungsi menghubungkan transportasi darat yang terputus oleh sungai, danau, waduk, rawa, banjir kanal dan terusan untuk mengangkut penumpang dan/atau barang yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan sungai dan danau.

Sebagai negara maritim, transportasi laut memiliki peranan yang penting dalam perkembangan negara Indonesia, salah satu bagian penting dari transportasi laut adalah angkutan penyeberangan. Angkutan penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan penghubung antara jaringan jalan dan/atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan serta muatan barang. Angkutan Penyeberangan di Indonesia memiliki peranan penting dalam memberikan aksesibilitas serta menjangkau daerah yang terisolasi yang sulit dijangkau oleh moda transportasi lain, karena kondisi geografis di Indonesia sendiri merupakan negara kepulauan yang dipisahkan oleh perairan.

Kalimantan Selatan merupakan salah satu provinsi di Indonesia. Provinsi Kalimantan Selatan memiliki 13 wilayah yang terdiri dari 11 Kabupaten dan 2 Kota dengan luas total wilayah 38.744 km². Kabupaten Tanah Bumbu merupakan salah satu Kabupaten yang berada di Provinsi Kalimantan Selatan, dengan luas wilayah 4.890 km² dengan kepadatan penduduk 360.187 jiwa.

Pelabuhan Penyeberangan Batulicin merupakan salah satu pelabuhan yang ada di Kabupaten Tanah Bumbu, Provinsi Kalimantan Selatan. Pelabuhan Penyeberangan Batulicin terletak pada daerah yang menjadi jembatan penghubung antara Kabupaten Tanah Bumbu dan Kabupaten Kotabaru. Pelabuhan Penyeberangan ini menghubungkan Batulicin dan Tanjung Serdang Provinsi Kalimantan Selatan, pelabuhan penyeberangan ini pula digunakan masyarakat Batulicin dan Kotabaru sebagai pintu keluar masuknya kegiatan ekonomi guna menunjang kehidupan masyarakat sehari – hari. Pelabuhan ini dikelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) dan diawasi oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XV Provinsi Kalimantan Selatan.



Gambar 1. 1 Peta Lintasan Batulicin - Tanjung Serdang

Pada penelitian ini, objek kapal yang digunakan adalah KMP. Gutila yang beroperasi di Pelabuhan Batulicin lintasan penyeberangan Batulicin – Tanjung Serdang Provinsi Kalimantan Selatan. Lintasan ini memiliki jarak tempuh 3,5 mil dengan waktu tempuh 45 menit. Kapal ini memiliki GRT sebesar 495 GT yang dapat mengangkut maksimal 370 orang penumpang.

Dalam membangun aspek keselamatan pengguna jasa dan awak kapal, kondisi serta jumlah perlengkapan keselamatan harus menjadi perhatian,

khususnya dari segi fungsi, kelayakan, serta perlengkapan keselamatan yang ada, sebagai tindakan antisipasi apabila terjadi keadaan darurat di atas kapal dan bentuk terselenggarakannya aspek keselamatan penumpang diatas kapal. Berdasarkan hasil survey dilapangan, bahwa perlengkapan keselamatan jiwa penumpang pada KMP. Gutila berupa *Lifeboat, Lifejacket, Liferaft, Lifebuoy*, alat pelontar tali, isyarat marabahaya, *Search and Rescue Transponder (SART), Two Way Radio Telephony* tidak 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*).

Berdasarkan latar belakang dan kondisi di atas maka dalam penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini mengambil judul: **“TINJAUAN PERLENGKAPAN KESELAMATAN JIWA DI ATAS KMP. GUTILA PADA LINTASAN BATULICIN – TANJUNG SERDANG PROVINSI KALIMANTAN SELATAN”**

B. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan diatas, maka dibuat rumusan masalah, yaitu:

1. Bagaimana Kondisi perlengkapan keselamatan jiwa di atas KMP. Gutila pada lintasan Batulicin - Tanjung Serdang Provinsi Kalimantan Selatan?
2. Apakah perlengkapan keselamatan jiwa di atas KMP. Gutila pada lintasan Batulicin – Tanjung Serdang Provinsi Kalimantan Selatan saat ini sudah 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 81 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Terbatas?

C. TUJUAN PENELITIAN

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk menganalisis kondisi perlengkapan keselamatan jiwa di atas KMP. Gutila pada lintasan Batulicin – Tanjung Serdang Provinsi Kalimantan Selatan..
2. Untuk menganalisis kesesuaian perlengkapan keselamatan jiwa di atas KMP. Gutila pada lintasan Batulicin – Tanjung Serdang Provinsi Kalimantan Selatan berdasarkan 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 81 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Terbatas.

D. MANFAAT PENELITIAN

Adapun manfaat dari Penelitian KKW ini adalah sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Diharapkan penelitian ini dapat bermanfaat bagi keilmuan pada bidang transportasi angkutan penyeberangan khususnya pada perlengkapan keselamatan jiwa diatas kapal. Selain itu, penelitian ini dapat dijadikan acuan dan referensi pada penelitian-penelitian selanjutny yang berhubungan dengan perlengkapan keselamatan diatas kapal serta menjadi bahan kajian lebih lanjut.

2. Manfaat Praktis

- a. Bagi Taruna, pembuatan KKW bermanfaat untuk mengimplementasikan ilmu pengetahuan yang telah diperoleh selama mengikuti pendidikan dan merupakan salah satu syarat untuk menyelesaikan studi.
- b. Bagi Lembaga Pendidikan, memberikan informasi berupa pengetahuan dan wawasan kepada seluruh civitas akademika di Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang dalam konteks permasalahan yang berkaitan dengan perlengkapan keselamatan jiwa di atas kapal.
- c. Bagi Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Batulicin BPTD Wilayah XV Kalimantan Selatan memberikan masukan dan evaluasi sebagai pihak pengawas di pelabuhan agar dapat memberikan sanksi sesuai peraturan terkait perlengkapan keselamatan jiwa di atas kapal.
- d. Bagi Masyarakat, menjamin pelayanan jasa yang aman dan nyaman di atas kapal maupun dipelabuhan penyeberangan.

E. BATASAN MASALAH

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

1. Objek penelitian ini adalah KMP. Gutila yang beroperasi pada Lintasan Batulicin – Tanjung Serdang Provinsi Kalimantan Selatan.

2. Peraturan yang digunakan adalah Keputusan 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 81 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Terbatas..
3. Hal yang diteliti adalah perlengkapan keselamatan jiwa di atas KMP. Gutila berupa sekoci penolong (*lifeboat*), rakit penolong (*liferaft*), pelampung penolong (*lifebuoy*), baju penolong (*lifejacket*), alat pelontar tali (*line throwing*), isyarat marabahaya, *search and rescue radar transponder* (SART), *two way radio telphony*.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. REVIEW PENELITIAN SEBELUMNYA

Pada Pelabuhan Batulicin lintasan Batulicin – Tanjung Serdang ini, sudah ada yang pernah melakukan penelitian lain, namun belum ada penelitian sebelumnya yang membahas tentang kondisi perlengkapan keselamatan jiwa yang terdapat pada kapal. Peneliti telah mengkonfirmasi terkait judul perlengkapan keselamatan jiwa kepada pihak regulator pelabuhan yakni BPTD Wil. XV Provinsi Kalimantan Selatan mengenai penelitian perlengkapan keselamatan jiwa di atas KMP. Gutila.

Tabel 2. 1 Review Penelitian Sebelumnya

No	Pembahasan	Perbandingan	
		ROITO ESTRADA (Tahun 2021)	M. ELFANSYAH PUTRA (Tahun 2022)
1	Judul	Tinjauan Kesesuaian Alat Keselamatan Jiwa di Perairan KMP. Kubu Raya Pada Lintasan Penyeberangan Rasau Raya – Teluk Batang Provinsi Kalimantan Barat	Tinjauan Perlengkapan Keselamatan Jiwa di Atas KMP. Gutila Pada Lintasan Batulicin – Tanjung Serdang Provinsi Kalimantan Selatan
2	Tempat Penelitian	Pelabuhan Penyebrangan Rasau Jaya Provinsi Kalimantan Barat	Pelabuhan Penyeberangan Batulicin Provinsi Kalimantan Selatan
3	Waktu Penelitian	Tahun 2021	Tahun 2022
4	Peraturan Yang Digunakan	Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NO:UM.008/9/20/DJPL – 12 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal non Konvensi Berbendera Indonesia (<i>Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged</i>)	Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NO:UM.008/9/20/DJPL – 12 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal non Konvensi Berbendera Indonesia (<i>Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged</i>)

B. LANDASAN TEORI

1. Aspek Legalitas

Adapun dasar hukum yang diambil sebagai landasan teori yang langsung berkaitan dengan masalah yang diteliti, yaitu :

a. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

1) Pasal 1 ayat (32)

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

2) Pasal 1 ayat (34)

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

b. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan

1) Pasal 1 ayat (1)

Keselamatan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.

2) Pasal 1 ayat (2)

Penyelenggara sarana dan prasarana serta sumber daya manusia bidang transportasi sungai, danau dan penyeberangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memenuhi standar keselamatan;

3) Pasal 1 ayat (3)

Standar keselamatan bidang transportasi sungai, danau dan penyeberangan sebagai dimaksud pada ayat (2), merupakan acuan bagi penyelenggara sarana dan prasarana bidang transportasi sungai, danau dan penyeberangan yang meliputi:

- 1) Sumber Daya Manusia;
 - 2) Sarana dan/atau Prasarana;
 - 3) Standar Operasional Prosedur;
 - 4) Lingkungan.
- c. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 65 Tahun 2009 Tentang Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia atau (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) NCVS.
- d. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NO: UM.008/9/20/DJPL-12 tentang Pemberlakuan Standar dan Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) Bab IV Pasal 81 Tentang Perlengkapan penolong kapal penumpang daerah pelayaran terbatas yaitu:

- 1) Sekoci (*Lifeboat*)
- 2) Rakit Penolong (*Liferaft*)
- 3) Pelampung Penolong (*Lifebouy*)
- 4) Baju Penolong (*Lifejaket*)
- 5) Alat Pelontar Tali (*Line Throwing*)
- 6) Isyarat Marabahaya
- 7) *Search And Rescue Radar Transponder* (SART)
- 8) *Two Way Radio Telephony*

2. Aspek Teoritis

1. Transportasi

Fidel Miro (2005 : 87), menyatakan bahwa transportasi adalah usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana ditempat lain objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu.

2. Daerah Pelayaran Kapal

Menurut PP 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan, berdasarkan kondisi geografi dan meteorologi ditetapkan daerah pelayaran dengan urutan sebagai berikut :

- a. Daerah Pelayaran Semua Lautan adalah pelayaran untuk semua laut di dunia.
- b. Daerah Pelayaran Kawasan Indonesia adalah daerah pelayaran yang meliputi daerah yang dibatasi oleh garis-garis yang ditarik dari titik Lintang 10° 00' 00" Utara di Pantai Barat

Malaysia, sepanjang Pantai Malaysia, Singapura, Thailand, Kamboja dan Vietnam Selatan di Tanjung Tiwan dan garis-garis yang ditarik antara Tanjung Tiwan dengan Tanjung Baturampon di Philipina, sepanjang Pantai Selatan Philipina sampai Tanjung San Augustin ke titik Lintang $00^{\circ} 00' 00''$ dan Bujur $140^{\circ} 00' 00''$ Timur, titik Lintang $02^{\circ} 35' 00''$ Selatan dan Bujur $141^{\circ} 00' 00''$ Timur ditarik ke Selatan hingga ke titik $09^{\circ} 10' 00''$ Selatan dan Bujur $141^{\circ} 00' 00''$ Timur, ke titik Lintang $10^{\circ} 00' 00''$ Selatan dan Bujur $140^{\circ} 00' 00''$ Timur ke titik Lintang $10^{\circ} 11' 00''$ Selatan dan Bujur $121^{\circ} 00' 00''$ Timur, ke titik Lintang $09^{\circ} 30' 00''$ Selatan dan Bujur $105^{\circ} 00' 00''$ Timur ke titik Lintang $02^{\circ} 00' 00''$ Utara dan Bujur $094^{\circ} 00' 00''$ Timur ke titik Lintang $06^{\circ} 30' 00''$ Utara dan Bujur $094^{\circ} 00' 00''$ sampai dengan titik Lintang $10^{\circ} 00' 00''$ Utara di Pantai Barat Malaysia atau Near Coastal Voyage.

- c. Daerah Pelayaran Lokal adalah daerah pelayaran yang meliputi jarak dengan radius 500 (lima ratus) mil laut dari suatu pelabuhan tertunjuk. Jarak ini diukur antara titik-titik terdekat batas-batas perairan pelabuhan sampai tempat labuh yang lazim. Jika pelabuhan tertunjuk dimaksud terletak pada sungai atau perairan wajib pandu, maka jarak itu diukur dari atau sampai awak pelampung terluar atau sampai muara sungai atau batas luar dari perairan wajib pandu.

- d. Daerah Pelayaran Terbatas adalah daerah pelayaran yang meliputi jarak dengan radius 100 (seratus) mil laut dari suatu pelabuhan tertunjuk. Jarak ini diukur antara titik-titik terdekat batas-batas perairan pelabuhan sampai tempat labuh yang lazim. Jika pelabuhan tertunjuk dimaksud terletak pada sungai atau perairan wajib pandu, maka jarak itu diukur dari atau sampai awak pelampung terluar atau sampai muara sungai atau batas luar dari perairan wajib pandu.
 - e. Daerah Pelayaran Pelabuhan adalah perairan di dalam daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan.
 - f. Daerah Pelayaran Perairan Daratan adalah perairan sungai, danau, waduk, kanal dan terusan.
3. Kapal Penyeberangan

Iskandar Abu Bakar, dkk (2010), mengatakan bahwa kapal penyeberangan adalah sebagai salah satu moda transportasi yang cukup berkembang di Indonesia merupakan bagian dari sistem Transportasi Nasional yang memiliki karakteristik tersendiri. Kapal Penyeberangan berdasarkan fungsinya terbagi atas 3 (tiga) :

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

4. Pengertian Kapal Ro-Ro

Menurut Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran, definisi kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, dan energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang dapat berpindah-pindah. Oleh karena itu kapal yang digunakan untuk keperluan transportasi antara pulau maupun untuk keperluan eksploitasi hasil laut, harus memenuhi persyaratan kelayakan laut. Adapun kelayakan laut kapal adalah kendaraan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal, dan kesehatan penumpang, status hukum kapal. Maka kapal merupakan salah satu sarana transportasi yang sangat penting, terutama bagi negara maritim, terutama negara Indonesia.

Menurut Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran Kapal Ro-Ro adalah kapal yang didesain untuk bongkar barang ke kapal di atas kendaraan roda.

5. Perlengkapan Keselamatan

Safety Equipment atau perlengkapan keselamatan yaitu segala peralatan dan perlengkapan yang digunakan untuk melindungi jiwa awak kapal maupun penumpang pada waktu dalam keadaan darurat

(Mutholib, 2013). Dalam upaya meningkatkan keselamatan angkutan laut dan penyeberangan, pemeriksaan fasilitas keselamatan harus dilaksanakan pada setiap kapal yang akan berangkat berlayar.

Keselamatan jiwa di laut, tidak saja bergantung dari kapalnya, awak maupun peralatannya, tetapi juga kesiapan dari peralatan – peralatan tersebut untuk dapat digunakan setiap saat, baik sebelum berangkat maupun di dalam perjalanan. Menurut KM 65 Tahun 2009 tentang Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia, perlengkapan keselamatan terbagi menjadi beberapa kategori seperti berikut :

- a. Kategori A adalah standar alat-alat keselamatan dan peralatan yang memenuhi ketentuan-ketentuan internasional yang dikeluarkan oleh badan dunia terkait berserta protokol, kode, dan amandemennya.
- b. Kategori B adalah standar alat-alat keselamatan dan peralatan yang memenuhi kriteria standar kapal-kapal nasional/standar kapal non-konvensi Indonesia yang dikomplikasikan berdasarkan ketentuan-ketentuan internasional yang sejenis dan setara.
- c. Kategori C adalah standar alat-alat keselamatan dan peralatan Kategori B yang persyaratannya disesuaikan dengan kondisi dan kebutuhan.

- d. Kategori D adalah standar alat-alat keselamatan dan peralatan untuk keadaan yang didasarkan atas pertimbangan pengawas keselamatan setempat yang dianggap sesuai untuk memenuhi fungsi alat keselamatan dan peralatan tersebut.
 - e. Kategori E adalah standar alat-alat keselamatan dan peralatan khusus atau yang berdasarkan kondisi setempat.
6. Sekoci Penolong (*Lifeboat*)

Kunco Wati (2019), Mengatakan bahwa sekoci merupakan perahu keselamatan yang digunakan untuk meninggalkan kapal apabila kapal dalam keadaan darurat. Sekoci dapat dilihat pada Gambar 2.1



Gambar 2. 1 Sekoci Penolong (*Lifeboat*)

Sumber : <https://google.com/lifeboat>

7. Rakit Penolong (*Liferaft*)

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



Gambar 2. 2 Rakit Penolong (*Liferaft*)

Sumber : <https://images.app.goo.gl/EFk5gWhjKH1cLvj38>

8. Pelampung Penolong (*Lifebuoy*)

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



Gambar 2. 3 Pelampung Penolong (*Lifebuoy*)

Sumber : <https://images.app.goo.gl/6MLt5kDDshAUjwdp7>

9. Baju Penolong (*Lifejacket*)

Adi Guna Santara (2014), Mengatakan 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. Harus dilengkapi dengan peluit. Baju penolong dapat dilihat pada gambar 2.4



Gambar 2. 4 Baju Penolong (*Lifejacket*)

Sumber : <https://images.app.goo.gl/t3xrdVY9fDQcsgkRA>

10. Alat Pelontar Tali (*Line Throwing*)

Adalah alat pelontar tali diatas kapal yang dapat menghubungkan antara *survivor* dan penolong untuk memudahkan proses pendekatan evakuasi.



Gambar 2. 5 Alat Pelontar Tali

Sumber : Tim PKL Kalsel, 2022

11. Isyarat Marabahaya

Adalah isyarat visual yang gunanya bilamana kapal yang butuh bantuan melihat kapal penyelamat, isyarat ini dapat dilihat oleh mata pada siang hari digunakan isyarat asap, pada malam hari dapat menggunakan cerawat tamgan, atau roket pelontar. Macam-macam isyarat marabahaya dapat dilihat pada Gambar 2.6, 2.7, 2.8



Gambar 2. 6 Roket Peluncur

Sumber : Tim PKL Kalsel, 2022



Gambar 2. 7 Cerawat Tangan

Sumber : Tim PKL Kalsel, 2022



Gambar 2. 8 Isyarat Asap

Sumber : Tim PKL Kalsel, 2022

12. *Search And Rescue Radar Transponder (SART)*

SART adalah alat *transmitter responder* tahan air yang dirancang khusus untuk keadaan darurat di laut untuk mengetahui keberadaan kapal yang mungkin hilang atau keberadaannya tidak

diketahui. Jadi dengan bantuan alat ini kita bisa mendeteksi titik koordinat kapal yang kita tumpangi maupun kapal lain yang ada sekitar kita.



Gambar 2. 9 SART

Sumber : Tim PKL Kalsel, 2022

13. *Two Way Radio Telephony*

Merupakan alat komunikasi yang biasa digunakan saat kondisi darurat di atas kapal. Adapun alat ini biasanya berjumlah 3 buah yang masing-masing digunakan oleh ketua operator, ketua penyelamatan, dan Kepala *Engine Departement*. Dapat dilihat pada Gambar 2.10

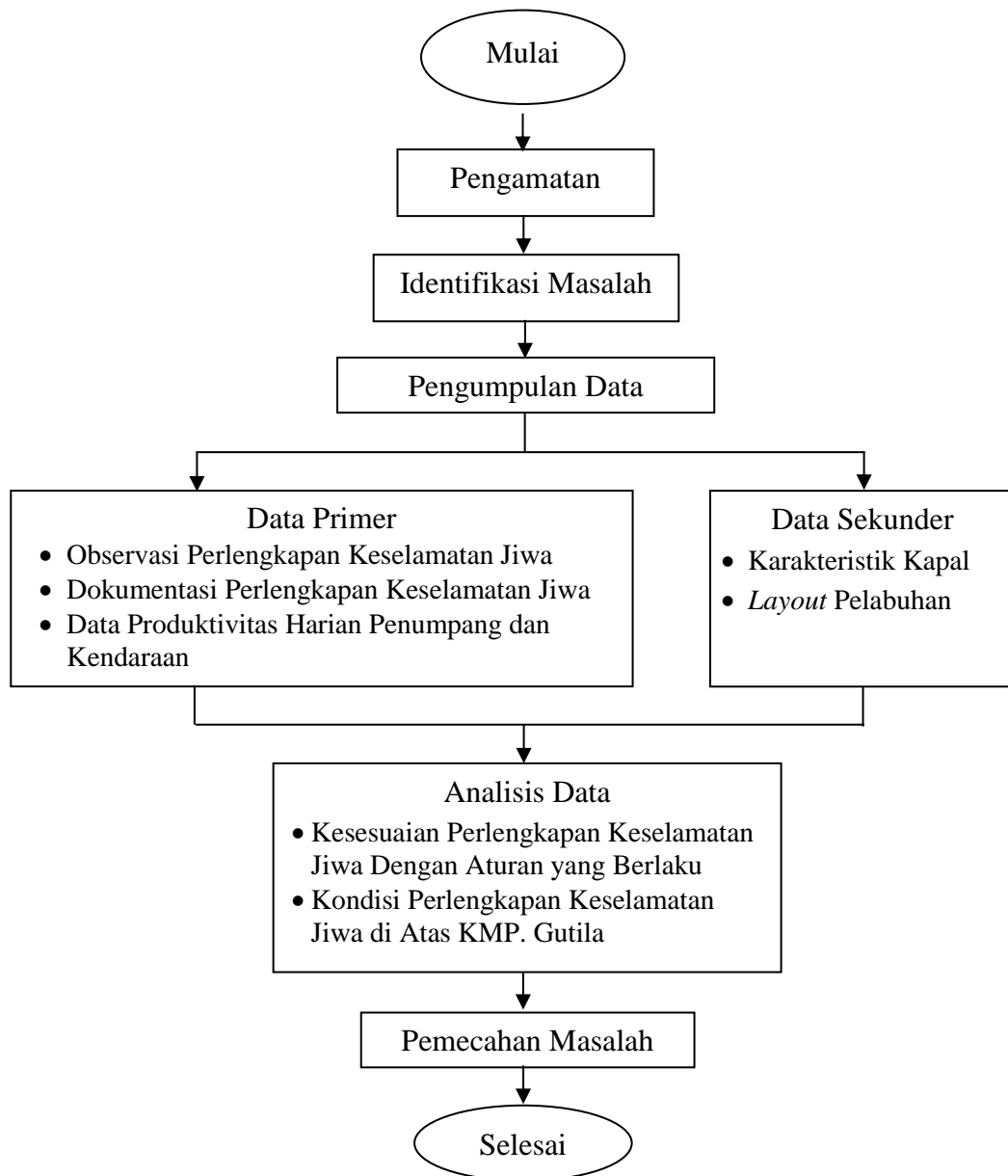


Gambar 2. 10 *Two Way Radio Telephony*

Sumber : Tim PKL Kalsel, 2022

C. KERANGKA PENELITIAN

Dalam melaksanakan penelitian diperlukan suatu rancangan mulai dari awal hingga akhir proses itu selesai. Rancangan tersebut dapat ditunjukkan pada gambar kerangka penelitian pada Gambar 2.11 :



Gambar 2. 11 Kerangka Penelitian

. Berdasarkan Gambar 2.11 dijelaskan bahwa penelitian ini dilakukan di Pelabuhan Batulicin Lintasan Batulicin – Tanjung Serdang Provinsi Kalimantan Selatan, selanjutnya ditemukan rumusan permasalahan yang akan diteliti. Setelah itu didapat data primer maupun data sekunder yang didapat dengan mencari data-data di Pelabuhan Batulicin dan BPTD Wilayah XV Provinsi Kalimantan Selatan yang berkaitan dengan permasalahan penelitian

BAB III

METODE PENELITIAN

A. JENIS PENELITIAN

Penelitian ini adalah penelitian yang berjenis penelitian kualitatif. Penelitian kualitatif adalah suatu proses investigasi yang dilakukan secara intensif (sungguh-sungguh) dengan proses pencatatan teliti tentang apa yang terjadi di lapangan dan/atau melalui suatu dokumen, yang menyajikan bukti-bukti dan melaporkan hasil analisis data secara deskriptif (lengkap). Dalam menggunakan metode ini penulis perlu terjun langsung ke lapangan untuk mengambil data yang dibutuhkan, maka dari itu dilakukannya berupa evaluasi perlengkapan keselamatan jiwa di atas KMP. Gutila pada lintasan Batulicin – Tanjung Serdang Provinsi Kalimantan Selatan.

B. SUMBER DATA/SUBYEK PENELITIAN

Adapun sumber data/subyek penelitian penulisan Kertas Kerja Wajib ini adalah sebagai berikut :

1. Lokasi penelitian ini adalah Pelabuhan Penyeberangan Batulicin dan KMP. Gutila.
2. Hal yang diteliti adalah Perlengkapan Keselamatan Jiwa di Atas KMP. Gutila Pada Lintasan Batulicin – Tanjung Serdang.

C. METODE/TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Penulisan Kertas Kerja Wajib ini menggunakan beberapa metode pendekatan dalam mendapatkan data sebagai bahan acuan. Pendekatan ini disesuaikan dengan kondisi dan lokasi dimana objek berada. Sumber-sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

1. Data Primer

Dalam pengumpulan data primer ini penulis melakukan pengamatan dan meninjau langsung kondisi eksisting perlengkapan keselamatan jiwa yang diteliti diatas KMP. Gutila

a. Metode Observasi

Metode observasi adalah pengumpulan data dengan cara melakukan pencatatan dengan cermat dan sistematis secara langsung di lapangan. Dalam metode ini, *surveyor* melaksanakan pengamatan dan pengambilan gambar terhadap kondisi objek di lokasi penelitian untuk dijadikan sebagai data yang dapat dianalisa dan disesuaikan dengan permasalahan. Adapun data yang diperoleh dalam metode ini adalah data kondisi serta dokumentasi foto perlengkapan keselamatan jiwa di atas KMP. Gutila Pada Lintasan Batulicin – Tanjung Serdang Provinsi Kalimantan Selatan.

b. Metode Perhitungan (*Counting*)

Dalam metode ini *surveyor* mencacah / menghitung jumlah objek dalam kurun waktu tertentu dengan menggunakan alat bantu ataupun dengan bantuan garis turus. Data yang diperoleh dapat berupa data kuantitatif dan umumnya sangat akurat serta dapat dipertanggungjawabkan apabila dilakukan secara baik. Data dimaksud berupa data jumlah perlengkapan keselamatan jiwa diatas KMP. Gutila pada lintasan Batulicin – Tanjung Serdang Provinsi Kalimantan Selatan.

Dalam metode perhitungan ini dilakukan servey sebagai berikut:

1) Survey Perlengkapan Keselamatan Penumpang

Survey ini dilakukan pada saat pelaksanaan mencari data pada kapal yang bertujuan untuk mengetahui kelengkapan jumlah perlengkapan keselamatan dan kondisi perlengkapan keselamatan diatas KMP. Gutila pada lintasan Batulicin – Tanjung Serdang Provinsi Kalimantan Selatan.

2) Survey Produktivitas Penumpang dan Kendaraan

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

2. Data Sekunder

Data Sekunder ini diperoleh dari berbagai instansi yang terkait pada objek penelitian yang kemudian diolah serta direkapitulasi sehingga menjadi satu data yang baku. Cara yang digunakan untuk mengumpulkan data sekunder ini yaitu :

a. Metode Literatur

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

b. Metode Institusional

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

- 1) PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Batulicin
- 2) Kantor BPTD Wilayah XV Provinsi Kalimantan Selatan & Kantor Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Batulicin.

D. TEKNIK ANALISIS DATA

Teknik analisis data adalah suatu metode atau cara untuk mengolah data menjadi informasi sehingga karakteristik data menjadi lebih mudah untuk dipahami dan juga bermanfaat untuk menemukan solusi permasalahan dalam penelitian ini.

Adapun teori dan teknik analisis yang dipakai adalah sebagai berikut :

1. Kesesuaian perlengkapan keselamatan jiwa yang ada dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NO: UM.008/9/20/DJPL-12 tentang Pemberlakuan Standar dan Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) Bab IV Pasal 81 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Terbatas.
2. Analisis kondisi perlengkapan keselamatan jiwa yang ada dengan kondisi yang seharusnya dan sesuai dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NO: UM.008/9/20/DJPL-12 tentang Pemberlakuan Standar dan Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) Bab IV Pasal 81 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Terbatas.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

1. Kondisi Wilayah

a) Kondisi Geografis

Secara geografis Kabupaten Tanah Bumbu terletak di antara :
2°52'-3°47' Lintang Selatan dan 115°15'-116°04' Bujur Timur.
Kabupaten Tanah Bumbu adalah salah satu kabupaten dari 13 kabupaten di Provinsi Kalimantan Selatan yang terletak persis di ujung tenggara Pulau Kalimantan. Dengan luas wilayah 4.890,3 km² (489.030 Ha) atau 12,622 persen dari total luas Provinsi Kalimantan Selatan yang terbagi atas 12 kecamatan, 5 kelurahan dan 144 desa.

b) Batas Administrasi

Tanah Bumbu terletak dibagian selatan Provinsi Kalimantan Selatan dengan batas - batas administratif :

Sebelah Utara : Kabupaten Kotabaru dan Kabupaten Hulu Sungai
Tengah

Sebelah Timur : Kabupaten Kotabaru

Sebelah Selatan : Laut Jawa

Sebelah Barat : Kabupaten Banjar dan Kabupaten Tanah Laut



Gambar 4. 1 Peta Administrasi Kabupaten Tanah Bumbu

Sumber : Profil Kabupaten Tanah Bumbu, 2022

c) Sarana

Sarana adalah segala sesuatu yang dapat dipakai sebagai alat dalam mencapai maksud dan tujuan, terutama dalam kegiatan pelayanan terhadap pengguna jasa. Kondisi sarana sangat penting untuk diperhatikan khususnya kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin. Kapal tersebut merupakan kapal tipe Ro-Ro (*Roll on – Roll off*) yang melakukan kegiatan bongkar muat barang ataupun naik turun penumpang dan kendaraan sehingga kondisinya

harus tetap dipelihara. Di Pelabuhan Penyeberangan Batulicin terdapat 6 kapal penyeberangan untuk lintasan Batulicin – Tanjung Serdang dengan pola 6 kapal yang beroperasi tiap harinya.

Tabel 4. 1 Karakteristik Kapal Yang Beroperasi di Pelabuhan
Penyeberangan Batulicin

NAMA KAPAL	TELUK CENDRA WASIH I	GUTILA	KERAPU III	LEMURU	MAHAKAM RAYA	JEMBATAN MUSI II	TRUNO JOYO
JENIS KAPAL	RO – RO	RO – RO	RO – RO	RO - RO	RO – RO	RO - RO	RO – RO
TEMPAT PEMBUATAN	JAKARTA	JAKART A	JAKARTA	JAKARTA	JAKARTA	JAKARTA	JAKART A
TAHUN PEMBUATAN	1991	1997	1987	1990	1979	1967	1978
TANDA PANGGILAN	Y D K J	Y G W R	Y E D W	YB 4227	YB 4246	YB 4525	YB 5182
KLASIFIKASI	B K I	B K I	B K I	BKI	B K I	B K I	B K I
PEMILIK	PT. ASDP (PERSERO) JKT	PT. ASDP (PERSE RO) JKT	PT. ASDP (PERSERO) JKT	PT. ASDP (PERSERO) JKT	PT. JEMBATAN NUSANTAR A	PT. JEMBATAN NUSANTAR A	PT. DHARM A LAUTA N UTAMA
LINTASAN	BATULICI N - TG. SERDANG	BATULI CIN - TG. SERDA NG	BATULICI N - TG. SERDANG	BATULICI N - TG. SERDANG	BATULICIN - TG. SERDANG	BATULICIN - TG. SERDANG	BATULI CIN - TG. SERDA NG
• PANJANG SELURUH	38,30 METER	41,00 METER	34,80 METER	33,50 METER	34,40 METER	30,27 METER	31,50 METER
• PANJANG	32,80 METER	36,20 METER	36,20 METER	26,40 METER	30,48 METER	26,54 METER	29,80 METER
• L E B A R	10,50 METER	10,50 METER	9,50 METER	9,00 METER	9,00 METER	7,00 METER	9,00 METER
• D A L A M	2,90 METER	1,50 METER	2,96 METER	2,88 METER	2,20 METER	3,45 METER	2,40 METER
• SARAT AIR	1,80 METER	1,90 METER	1,90 METER	1,70 METER	1,73 METER	2,00 METER	1,30 METER
• G R T / N T	481 / 145	495 / 195	335 / 136	229	123 / 75	159 / 48	178 / 54
• TINGGI CARDECK	3,60 METER	3,80 METER	4,00 METER	3, METER	2,80 METER	1,76 METER	3,30 METER
• M E R K	YANMAR	YANMA R	YANMAR	YANMAR	DETROIT	YANMAR	YANMA R/ YANMA R
• T Y P E	6 LAA – UTE	8 RY 17 P-GV	6 LA – DTE	6 LA-DTE	6 M 12 V17 M6	6 MT	6 GH - UTE / 6 KDE
• TENAGA KUDA / PK	2 X 530 HP	2 X 530 HP	2 X 400 HP	2 X 400 HP	2 X 359 HP	1 X 300 HP	2 X 330 HP / 2 X 165 HP
• R P M	1800	1850	1800	670	2170	750	2250 / 1400
• JUMLAH MESIN	2 BUAH	2 BUAH	2 BUAH	2 BUAH	2 BUAH	1 BUAH	2 BUAH / 2 BUAH
• M E R K	PERKINS	PERKIN S	PERKINS	WEICHAI	FOTON	MITSUBISHI	YANMA R/ MITSUB ISHI

NAMA KAPAL	TELUK CENDRA	GUTILA	KERAPU III	LEMURU	MAHAKAM RAYA	JEMBATAN MUSI II	TRUNO JOYO
• T Y P E	4 AA.5407	T 4 326	T 4 236	WP4CD6E 200	-	6 D 14	4 TNV 106 / TS 190 / 5 D 14
• TENAGA KUDA / PK	2 X 57 HP	2 X 66 HP	2 X 55 HP	67 HP	2 X 28 KW	2 X 125 HP	69,5 KW / 19 HP / 60 HP
• JUMLAH MESIN	2 BUAH	2 BUAH	2 BUAH	2 BUAH	2 BUAH	2 BUAH	3 BUAH
• PENUMPANG	180 ORANG	266 ORANG	114 ORANG	30 ORANG	60 ORANG	48 ORANG	190 ORANG
• KENDARAAN	12 UNIT	12 UNIT	10 UNIT	10 UNIT	14 UNIT	9 UNIT	13 UNIT
• JUMLAH CREW	17 ORANG	18 ORANG	17 ORANG	15 ORANG	20 ORANG	20 ORANG	17 ORANG

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

d) *Ship Particular* KMP. Gutila

Ship Particular adalah dokumen kapal yang berisi rincian data kapal mulai dari data pendaftaran kapal sampai dengan kelengkapan kapal. Berikut merupakan *ship particular* KMP. Gutila :

Tabel 4. 2 *Ship Particular* KMP. Gutila

<i>Ship Particular</i> KMP. Gutila	
Nama Kapal	: KMP. GUTILA
Tempat Pembuatan	: JAKARTA
Tahun Pembuatan	: 1997
Lintasan	: BATULICIN – TANJUNG SERDANG
Type Kapal	: RO –RO FERRY
Ukuran Utama	
1	Panjang Seluruh (LOA) : 41 M
2	Panjang (LBP) : 36,2 M
3	Lebar (B) : 10,5 M
4	Dalam : 2,8 M
5	Isi Kotor (GT) : 495 GT
Mesin Utama	
1	Merk : YANMAR
2	Type : 6 LAA-UTE
3	Tenaga Kuda/PK : 2 x 530 HP
4	Kecepatan : Max. 8 Knot, Normal 7 Knot, Ekonomis 6 Knot.

Mesin Bantu			
1	Merk	:	PERKINS
2	Type	:	TU 236 M
3	Tenaga Kuda/PK	:	2 x 66 HP
Kapasitas Muat			
1	Penumpang Maksimal	:	370 Penumpang
2	Kendaraan	:	12 Unit kendaraan campuran

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

Berikut merupakan gambar KMP. Gutila :



Gambar 4. 2 KMP. Gutila

Sumber : Dokumentasi Penulis

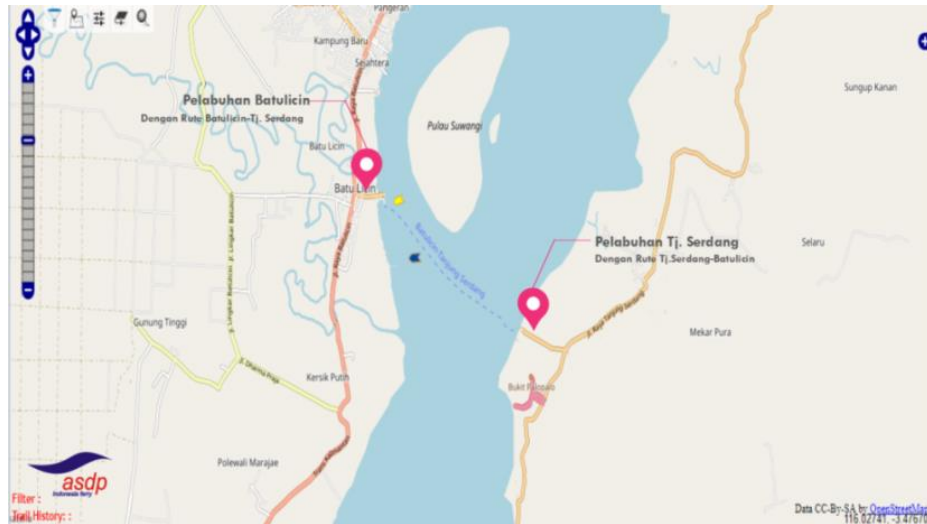
Gambar 4.2 adalah kapal yang akan diteliti terkait kesesuaian perlengkapan keselamatan jiwa dengan Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Pasal 81 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Terbatas

2. Jaringan Transportasi Penyeberangan

a. Lintas Penyeberangan

Pelabuhan Penyeberangan Batulicin melayani 2 lintasan penyeberangan dibangun pada tahun 1991 dan pada tahun 2010

dipercayakan melayani lintas komersil untuk Batulicin – Tanjung Serdang, dengan jarak tempuh 3,5 mil dan dengan waktu tempuh 45 menit.



Gambar 4. 3 Peta Jaringan Lintasan Batulicin – Tanjung Serdang Peta Jaringan Lintasan Batulicin – Tanjung Serdang

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

b. Jadwal Keberangkatan Kapal

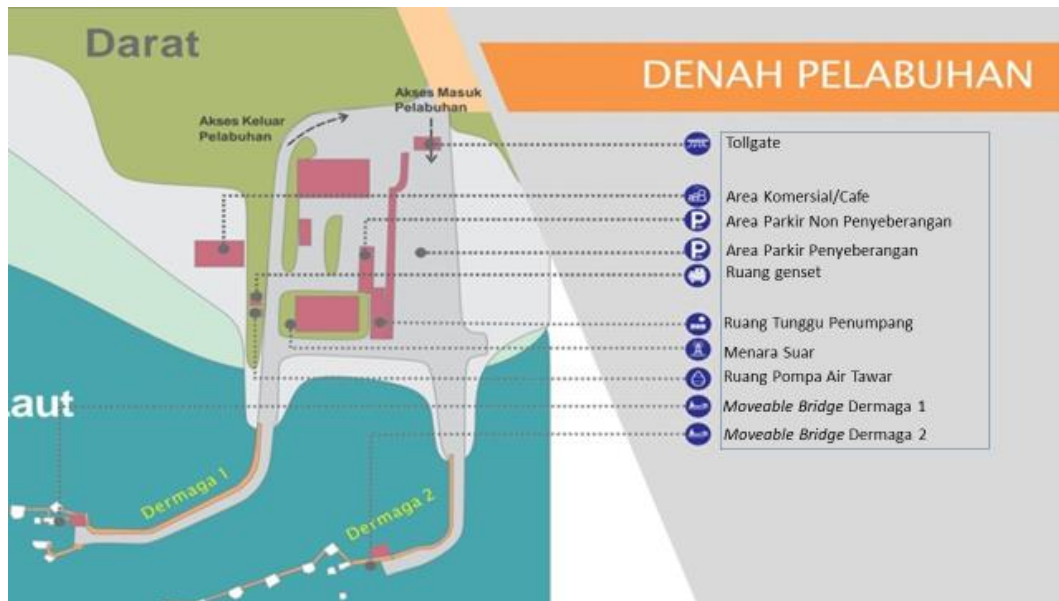
Adapun jadwal keberangkatan kapal dapat dilihat sebagai berikut:

Tabel 4. 3 Jadwal Keberangkatan Lintasan Batulicin – Tanjung Serdang

Trip	Jam Keberangkatan Kapal					
	1.	05.55	06.20	06.45	07.10	07.35
2.	08.25	08.50	09.15	09.40	10.05	10.30
3.	10.55	11.20	11.45	12.10	12.35	13.00
4.	13.25	13.50	14.15	14.40	15.05	15.30
5.	15.55	16.20	16.45	17.10	17.35	18.00
6.	18.25	18.50	19.15	19.40	20.05	20.30
Ekstra Trip Malam						
1.	24.00					
2.	04.00					

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

c. *Layout* Pelabuhan Penyeberangan Batulicin



Gambar 4. 4 *Layout* Pelabuhan Penyeberangan Batulicin

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

B. HASIL PENELITIAN

Berdasarkan hasil survey selama melaksanakan kegiatan Praktek Kerja Lapangan, penulis mencoba menganalisa permasalahan sehingga dapat diambil kesimpulan yang nanti dapat dijadikan solusi atau pemecahan masalah untuk kapal yang diteliti. Aspek keselamatan yang akan penulis analisa terkait dengan perlengkapan keselamatan.

1. Penyajian Data

Aspek keselamatan yang penulis analisa terkait dengan perlengkapan keselamatan jiwa yaitu:

a) Sekoci Penolong (*Lifeboat*).

Pada KMP. Gutila terdapat 1 unit sekoci penolong (*lifeboat*), pada kondisi eksisting tidak bisa digunakan karena tali sling pada dewi-dewi tidak terikat.

b) Rakit Penolong (*Liferaft*).

Pada KMP. Gutila terdapat 14 unit rakit penolong (*liferaft*), pada kondisi eksisting telah memasuki masa kadaluarsa.

c) Pelampung Penolong (*Lifebuoy*).

Pada KMP. Gutila terdapat 8 unit pelampung penolong (*lifebuoy*), namun pada kondisi eksisting 2 unit pelampung penolong (*lifebuoy*) dalam kondisi tidak memiliki tanda nama kapal dan pelabuhan, dan kondisi tali yang sudah lapuk.

d) Jaket Penolong (*Lifejacket*).

Pada KMP. Gutila terdapat 245 jaket penolong (*lifejacket*) dewasa, namun pada kondisi eksisting lampu pada 14 buah *lifejacket*

tidak menyala, 1 *lifejacket* rusak dan diletakkan diatas lemari, serta 54 *lifejacket* kondisi baru dan masih terbungkus plastik.

e) Alat Pelontar Tali (*Line Throwing*)

Pada kondisi eksisting berjumlah 2 unit dan sudah sesuai dengan aturan yang berlaku.

f) Isyarat Marabahaya

Pada kondisi eksisting telah sesuai dengan aturan yang berlaku.

g) *Search and Rescue Radar Transponder* (SART)


Pada kondisi eksisting hanya berjumlah 2 unit, sedangkan berdasarkan aturan yang berlaku harus berjumlah 3 unit.





2. Analisis Data

a. Kondisi Perlengkapan Keselamatan Pada KMP. Gutila

Dari hasil survey yang telah dilakukan terkait dengan kondisi perlengkapan keselamatan, didapatkan hasil sebagai berikut :

Tabel 4. 4 Kondisi Perlengkapan Keselamatan

Perlengkapan Keselamatan	Gambar Kondisi Eksisting	Keterangan
Sekoci penolong (<i>lifeboat</i>)		Sling pada dewi-dewi tidak terpasang.

<p>Rakit Penolong (<i>liferaft</i>)</p>		<p>Rakit penolong dalam keadaan kadaluarsa pada Juni 2022</p>
<p>Pelampung Penolong (<i>lifebuoy</i>)</p>		<p>Baik, warna masih mencolok namun tidak ada tulisan nama kapal.</p>
<p>Baju Penolong (<i>lifejacket</i>)</p>		<p>Kondisi baik, tetapi masih ada yang terbungkus plastik serta susunan tidak rapi.</p>
<p>Alat Pelontar Tali</p>		<p>Baik</p>

<p><i>Search and Rescue Radar Transponder (SART)</i></p>		<p>Baik</p>
<p><i>Two Way Radio Telephony</i></p>		<p>Baik</p>

b. Kesesuaian Perlengkapan

- 1) Perlengkapan Keselamatan Pada KMP. Gutila Dengan Keputusan 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 81 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Terbatas.

- 1) Sekoci Penolong (*Lifeboat*)

Menurut Hendrawan (2019:57), sekoci penolong merupakan salah satu fasilitas keselamatan yang berupa barang mekanik yang dilengkapi motor tempel, karena merupakan

barang mekanik maka perlu pemeliharaan secara rutin sebagaimana pemeliharaan kendaraan bermotor pada umumnya agar fungsi mekaniknya berjalan dengan baik pada saat digunakan.

KMP. Gutila memiliki berat sebesar 495 GT. Mengacu pada Keputusan 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 81 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Terbatas bahwa kapal dengan GT 300 sampai dengan kurang dari 500 harus memenuhi beberapa ketentuan dalam aspek Sekoci Penolong (*Lifeboat*) dapat dilihat pada Tabel 4.5 berikut :

Tabel 4. 5 Hasil Survei Sekoci Penolong (*Lifeboat*)

Aturan	Hasil Survei	Keterangan
GT 300 sampai dengan kurang dari 500 : 1. Dilengkapi dengan 1 unit sampan bermotor.	Telah dilengkapi dengan 1 unit sekoci penyelamat namun sling dewi – dewi tidak terpasang	Tidak sesuai dengan aturan yang berlaku

Dari hasil survei pada Tabel 4.5 dapat dilihat bahwa sekoci penolong di KMP. Gutila belum memenuhi syarat Keputusan 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 81 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Terbatas.

2) Rakit Penolong (*Liferaft*)

Menurut Hendrawan (2019:57), fasilitas keselamatan umumnya hanya dipergunakan pada saat darurat terjadi kecelakaan, perawatan *liferaft* umumnya dilaksanakan setiap 1 (satu) tahun sekali. Untuk lebih memastikan kondisi barang berfungsi sebagaimana mestinya maka perlu adanya pemeriksaan berkala setiap satu bulan, baik secara teknis maupun perlengkapan yang terdapat didalamnya.

KMP. Gutila memiliki berat sebesar 495 GT. Mengacu pada Keputusan 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 81 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Terbatas. bahwa kapal dengan GT 300 sampai dengan kurang dari 500 harus memenuhi beberapa ketentuan dalam aspek Rakit Penolong (*Liferaft*) sebagai berikut:

Tabel 4. 6 Hasil Survei Rakit Penolong (*Liferaft*)

Aturan	Hasil Survei	Keterangan
GT 300 sampai dengan kurang dari 500 : 1. Dilengkapi rakit penolong kembang (<i>Inflatable LifeRaft</i>) kategori D yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV. Seksi 6 klausul 6.4 dan 7.1 dengan kapasitas tidak kurang dari 125% total jumlah pelayar.	1. Terdapat 14 unit rakit penolong dengan kapasitas 25 orang/unit. Jadi, kapasitas yang tersedia = $14 \times 25 = 350$ 2. Jumlah total pelayar adalah 370 (350 penumpang maksimal + 20 crew kapal). Kapasitas dibutuhkan = $370 \times 125\% = 462,5 = 463$	Tidak sesuai dengan aturan yang berlaku.

Dari hasil survei diatas dapat dilihat bahwa rakit penolong di KMP. Gutila tidak memenuhi syarat Keputusan 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 81 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Terbatas.

3) Pelampung Penolong (*Lifebuoy*)

Menurut Hendrawan (2019:57), *lifebuoy* termasuk barang yang relatif jarang digunakan maka perlu dilakukan pemeriksaan tiap satu bulan, baik kondisi, fungsi maupun jumlahnya, hal ini menjaga kemungkinan pada waktu kondisi darurat ada barang barang tidak berfungsi secara sempurna atau jumlahnya berkurang karena adanya tindakan pencurian.

KMP. Gutila memiliki panjang 41 meter. Mengacu pada Keputusan 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 81 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Terbatas, aturan mengenai pelampung penolong (*Lifebuoy*) diatur berdasarkan LOA (*Long Over All*) kapal.

Tabel 4. 7 Hasil Survei Pelampung Penolong (*Lifebuoy*)

Aturan	Hasil Survei	Keterangan
<p>Batas Panjang : 15 meter atau lebih tetapi kurang dari 45 meter</p> <p>1. Harus dilengkapi dengan 6 (enam) unit pelampung penolong dengan 50 % dari jumlah pelampung penolong dilengkapi dengan lampu yang menyala sendiri dan 2 (dua) unit lainnya dilengkapi dengan tali apung.</p> <p>2. Pelampung penolong yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 9 klausul 9.1.</p>	<p>1. Telah dilengkapi dengan 8 pelampung penolong, akan tetapi ada yang tidak dilengkapi dengan lampu.</p> <p>2. 2 unit pelampung penolong dilengkapi dengan tali apung.</p>	<p>Tidak sesuai dengan aturan yang berlaku.</p>

Dari hasil survei diatas dapat dilihat bahwa pelampung penolong di KMP. Gutila tidak memenuhi syarat Keputusan 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 81 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Terbatas.

4) Baju Penolong (*Lifejacket*)

Menurut Hendrawan (2019:57), *lifejacket* termasuk barang yang relatif jarang digunakan maka perlu dilakukan pemeriksaan tiap satu bulan, baik kondisi, fungsi maupun jumlahnya, hal ini menjaga kemungkinan pada waktu kondisi darurat ada barang barang tidak berfungsi secara sempurna atau jumlahnya berkurang karena adanya tindakan pencurian.

Mengacu pada Keputusan 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 81 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Terbatas, baju penolong atau jaket penolong (*Lifejacket*) diatur untuk semua ukuran kapal, harus memenuhi ketentuan sebagai berikut:

Tabel 4. 8 Hasil Survei Baju Penolong (*Lifejacket*)

Aturan	Hasil Survei	Keterangan
<p>Semua Ukuran :</p> <p>1. Baju penolong kategori B yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 10 klausul 10.2 yang dilengkapi lampu, peluit dan pita pemantul cahaya.</p> <p>2. Sejumlah 100% total jumlah pelayar untuk dewasa ditambah 5% cadangan.</p>	<p>1. Tersedia 22 unit baju penolong anak-anak</p> <p>Diketahui : Jumlah penumpang maksimal = 350</p> <p>Jawab : Kebutuhan Baju Penolong Anak-Anak = Jumlah penumpang maksimal x 10% = 350 x 10% = 35 unit yang dibutuhkan (minimal)</p>	<p>Untuk baju penolong anak-anak sudah sesuai dengan aturan yang berlaku, tetapi untuk baju penolong dewasa tidak sesuai dengan aturan yang berlaku.</p>
<p>3. Sejumlah yang mencukupi untuk petugas jaga/pekerja di anjungan, ruang kendali kamar mesin dan ditempat kerja yang jauh dari akomodasi (apabila ada).</p> <p>4. Minimum 10 persen dari jumlah penumpang, untuk anak-anak.</p>	<p>2. Tersedia 245 unit baju penolong dewasa.</p> <p>Diketahui : Jumlah pelayar keseluruhan adalah 370 (350 jumlah maksimal penumpang + 20 crew kapal).</p> <p>Jawab : Kebutuhan Baju Penolong Dewasa = (Total penumpang maksimal + crew kapal) x (100% + 5%) = 370 x (100% + 5%) = 370 x 105% = 388,5</p>	<p>Untuk kelengkapan lainnya juga belum sesuai dengan aturan yang berlaku</p>

Aturan	Hasil Survei	Keterangan
	= 389 unit yang dibutuhkan 3. Tidak dilengkapi lampu. 4. Tidak dilengkapi peluit. 5. Semua dilengkapi <i>reflective tape</i> .	

Dari hasil survei pada Tabel 4.8 dapat dilihat bahwa baju penolong di KMP.Gutilla belum memenuhi syarat Keputusan 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 81 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Terbatas.

5) Alat Pelontar Tali

KMP. Gutilla memiliki berat sebesar 495 GT. Mengacu pada Keputusan 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 81 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Terbatas bahwa kapal dengan GT 300 sampai dengan kurang dari 500 harus memenuhi beberapa ketentuan dalam aspek Alat Pelontar Tali (*Line Throwing*) sebagai berikut :

Tabel 4. 9 Hasil Survei Alat Pelontar Tali (*Line Throwing*)

Aturan	Hasil Survei	Keterangan
GT 300 sampai dengan kurang dari 500 : Sarana pelontar tali yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 16 dengan 3 unit proyektil dan tali	Telah dilengkapi dengan 2 unit	Jumlah alat pelontar tali belum sesuai dengan aturan yang berlaku.

Dari hasil survei pada Tabel 4.9 dapat dilihat bahwa alat pelontar tali di KMP. Gutila belum sesuai dengan Keputusan 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 81 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Terbatas.

6) Isyarat Marabahaya

KMP. Gutila memiliki berat sebesar 495 GT. Mengacu pada Keputusan 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 81 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Terbatas bahwa kapal dengan GT 300 sampai dengan kurang dari 500 harus memenuhi beberapa ketentuan dalam aspek Isyarat Marabayaha sebagai berikut :

Tabel 4. 10 Isyarat Marabahaya

Aturan	Hasil Survei	Keterangan
GT lebih besar dan sama dengan 300 : 1. 4 buah roket parasut isyarat marabahaya yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 13 2. 4 buah cerawat tangan merah yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 14 3. 2 buah tabung asap oranye yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 15	Telah dilengkapi dengan 4 roket parasut, 4 buah cerawat, dan 2 buah tabung asap	Sesuai dengan aturan yang berlaku

Dari hasil survei pada Tabel 4.10 dapat dilihat bahwa isyarat marabahaya di KMP. Gutila telah memenuhi syarat Keputusan 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 81 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Terbatas.

7) *Search And Rescue Radar Transponder (SART)*

KMP. Gutila memiliki berat sebesar 495 GT. Mengacu pada Keputusan 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 81 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Terbatas bahwa kapal dengan GT 300 sampai dengan kurang dari 500 harus memenuhi beberapa ketentuan dalam aspek *Search And Rescue Radar Transponder (SART)* sebagai berikut :

Tabel 4. 11 *Search And Rescue Radar Transponder (SART)*

Aturan	Hasil Survei	Keterangan
GT lebih besar dan sama dengan 35 : Dilengkapi dengan 1 unit radar transponder yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab III Seksi 4 klausul 4.2.1.5	Telah dilengkapi dengan 2 unit radar transponder	Sesuai dengan aturan yang berlaku

Dari hasil survei pada Tabel 4.11 dapat dilihat bahwa *Search And Rescue Radar Transponder (SART)* di KMP Gutila telah memenuhi syarat Keputusan 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 81 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Terbatas.

8) *Two Way Radio Telephony*

KMP. Gutila memiliki berat sebesar 495 GT. Mengacu pada Keputusan 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 81 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Terbatas bahwa kapal dengan GT 300 sampai dengan kurang dari 500 harus memenuhi beberapa ketentuan dalam aspek *Two Way Radio Telephony* sebagai berikut :

Tabel 4. 12 *Two Way Radio Telephony*

Aturan	Hasil Survei	Keterangan
GT lebih besar dan sama dengan 35 : Dilengkapi dengan 3 unit <i>Two Way VHF Radio Telephony</i> yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab III Seksi 4 klausul 4.2.1.6	Telah dilengkapi dengan 2 unit <i>Two Way Radio Telephony</i>	Sesuai dengan aturan yang berlaku namun jumlah kurang 1 unit..

Dari hasil survei pada Tabel 4.12 dapat dilihat bahwa *Two Way Radio Telephony* di KMP. Gutila telah memenuhi syarat Keputusan 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 81 Tentang

Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Terbatas.

C. PEMBAHASAN

Menurut Sitepu (2017), untuk mengoptimalkan perawatan perlengkapan keselamatan yaitu dengan perawatan sekoci penolong (*lifeboat*), rakit penolong (*liferaft*), pelampung penolong (*lifebuoy*), baju penolong (*lifejacket*) dilaksanakan secara periodik seperti pemeriksaan berkala mingguan, bulanan, dan tahunan.

1. Perbandingan Kondisi Saat Ini dan Saran

Berdasarkan data di atas terkait kondisi eksisting perlengkapan keselamatan jiwa di atas KMP. Gutila pada lintasan Batulicin – Tanjung Serdang Provinsi Kalimantan Selatan, maka dapat dilakukan perbandingan antara kondisi eksisting perlengkapan keselamatan jiwa dengan kondisi yang direncanakan.

Tabel 4. 13 Perbandingan Kondisi Saat Ini dan Saran

Uraian	Kondisi Saat Ini	Saran
Sekoci Penolong (<i>Lifeboat</i>)	Dilengkapi dengan 1 unit Sekoci Penolong (<i>Lifeboat</i>) namun dalam kondisi tidak siap pakai karena tali yang tidak terpasang.	Sling dewi-dewi harus terpasang dan harus tetap tersedia minimal 1 unit sekoci dalam kondisi yang baik sesuai dengan aturan yang berlaku
Rakit Penolong (<i>Liferaft</i>)	Dilengkapi dengan 14 unit Rakit Penolong (<i>Liferaft</i>) dengan kapasitas 25 orang/unit namun Rakit Penolong (<i>Liferaft</i>) telah memasuki waktu kadaluarsa.	Perlu dilakukan perawatan dan perbaikan pada 14 unit Rakit Penolong (<i>Liferaft</i>) yang telah memasuki waktu kadaluarsa.

Uraian	Kondisi Saat Ini	Saran
Pelampung Penolong (<i>Lifebuoy</i>)	Terdapat 8 unit <i>Lifebuoy</i> , namun 2 unit <i>Lifebuoy</i> dengan kondisi : a. Warna tidak mencolok b. Tali dalam kondisi lapuk c. Tanda tulisan nama kapal dan pelabuhan pudar	Perlu dilakukan penggantian pada 2 unit <i>lifebuoy</i> karena kondisi eksisting dalam keadaan pudar, mengganti tali serta memberi tanda tulisan nama kapal dan pelabuhan.
Jaket Penolong (<i>Lifejacket</i>)	Telah dilengkapi dengan <i>Lifejacket</i> dengan kondisi : a. 245 <i>lifejacket</i> dewasa b. 22 <i>lifejacket</i> anak c. Baju penolong tidak disusun rapi didalam lemari. d. Tidak dilengkapi dengan lampu. e. Tidak dilengkapi dengan peluit. f. Semua dilengkapi dengan <i>reflective tape</i> .	Baju penolong harus disusun rapi dan harus dilengkapi dengan peluit dan lampu.
Alat Pelontar Tali (<i>Line Throwing</i>)	Hanya dilengkapi dengan 2 Unit alat pelontar tali	Dari memenuhi dari sisi jumlah sesuai ketentuan yang berlaku
Isyarat Marabahaya	Telah dilengkapi dengan 4 roket parasut, 4 buah cerawat, dan 2 buah tabung asap.	Harus selalu melakukan perawatan secara berkala.
<i>Search And Rescue Radio Transponder</i> (SART)	Telah dilengkapi dengan 2 unit radar transponder.	Harus selalu melakukan perawatan secara berkala.
<i>Two Way Radio Telephony</i>	Telah dilengkapi dengan 2 unit <i>Two Way Radio Telephony</i> .	Harus selalu melakukan perawatan secara berkala.

Tujuan dari perbandingan kondisi saat ini dengan kondisi yang direncanakan yaitu dapat mengetahui perlengkapan yang perlu dibenahi, diganti, dipertahankan, ataupun ditambah sesuai dengan aturan yang

berlaku agar perlengkapan keselamatan tetap terjaga dan terawat dengan baik. Sehingga dapat meningkatkan keselamatan kapal apabila kapal mengalami kecelakaan. Menurut Pasyah et al. (2020), untuk menghindari terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan selama pelayaran, maka sistem keamanan harus diutamakan dengan selalu mengontrol kondisi *Life-Saving Appliances* diatas kapal.

2. Usulan kesesuaian Perlengkapan Keselamatan Pada KMP. Gutila dengan Keputusan 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 81 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Terbatas :

- a) Sekoci Penolong (*lifeboat*)

Perlu diperbaiki pada bagian sling dewi – dewi yang terlepas dan dipertahankan kondisinya karena hanya terdapat 1 unit sekoci penolong, sehingga tetapi sesuai dengan aturan yang berlaku.

- b) Rakit Penolong (*liferaft*)

Perlu dilakukan perbaikan karena kondisi eksisting *liferaft* dalam keadaan kadaluarsa pada bulan juni 2022.

- c) Pelampung Penolong (*lifebuoy*)

Perlu melengkapi pelampung penolong dengan lampu dan peluit pada 2 unit pelampung penolong serta perlu diberi tanda nama kapal untuk seluruh pelampung penolong yang ada dikapal.

d) Baju Penolong (*lifejacket*)

Perlu dilengkapi dengan lampu dan peluit sesuai dengan aturan yang berlaku dan juga penyimpanan baju penolong harus rapi.

e) Alat Pelontar Tali (*line throwing*)

Telah sesuai dengan ketentuan yang berlaku namun perlu ditambahkan dengan 1 unit alat pelontar tali (*line throwing*).

f) Isyarat Marabahaya

Dari segi jumlah dan kondisi telah sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

g) *Search And Rescue Radar Transponder* (SART)

Dari segi jumlah dan kondisi telah sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

h) *Two Way Radio Telephony*

Dari segi jumlah dan kondisi telah sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisa kondisi dan jumlah perlengkapan keselamatan jiwa di atas KMP. Gutila yang didapatkan, penulis mendapatkan kesimpulan sebagai berikut :

1. Dari hasil survei perlengkapan keselamatan jiwa di atas KMP. Gutila, didapatkan bahwa sekoci penolong dalam kondisi baik namun sling dewi-dewi tidak terpasang. Untuk kondisi rakit penolong perlu dilakukan perbaikan karena pada kondisi eksisting telah memasuki masa kadaluarsa. Pada pelampung penolong kondisinya cukup baik namun pelampung penolong tidak dilengkapi tulisan tanda nama kapal. Untuk baju penolong kondisinya lumayan bagus karena masih layak pakai, akan tetapi penataan baju penolong pada lemari tidak tersusun dengan rapi atau berantakan serta masih terbungkus plastik, hal ini bisa dikatakan bahwa baju penolong kurang begitu diperhatikan atau dirawat. Untuk kondisi alat pelontar tali, isyarat marabahaya, *search and rescue radar transponder* (SART), *two way radio telephony* masih dalam kondisi yang baik.
2. Mengacu pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NO:UM.0 08/9/20/DJPL-12 tentang Pemberlakuan Standar dan Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) Bab IV Pasal 81 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Terbatas, bahwasannya sekoci penolong pada KMP. Gutila tidak sesuai

dengan aturan yang berlaku karena dewi-dewi tidak terpasang. Kemudian pada rakit penolong belum sesuai dengan aturan yang berlaku karena rakit penolong dalam kondisi kadaluarsa. Pada pelampung penolong juga belum sesuai dengan aturan yang berlaku karena tidak dilengkapi dengan lampu dan tidak dilengkapi tali apung. Untuk baju penolong dewasa dan anak-anak tidak sesuai dengan aturan yang berlaku karena jumlah yang kurang, dan baju penolong tidak dilengkapi dengan peluit dan lampu. Sedangkan untuk alat pelontar tali, isyarat marabahaya, *search and rescue radar transponder* (SART), *two way radio telephony* sesuai dengan aturan yang berlaku.

B. SARAN

Dari kesimpulan diatas, maka penulis memberikan saran dalam upaya peningkatan pengawasan terhadap kondisi serta jumlah perlengkapan keselamatan jiwa di atas KMP. Gutila sebagai berikut :

1. Pengelola KMP. Gutila perlu melengkapi perlengkapan keselamatan jiwa dan mengganti item perlengkapan keselamatan jiwa yang sudah rusak atau sudah tidak layak agar jumlah serta kondisi perlengkapan keselamatan memenuhi aturan yang berlaku.
2. Mualim III KMP. Gutila perlu membuat jadwal perawatan dan pemeriksaan mingguan, bulanan, tahunan terhadap perlengkapan keselamatan agar kondisinya terpantau dengan keadaan baik dan layak digunakan kapanpun.

DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar, Iskandar Dkk. 2010. *Transportasi Penyeberangan*, Jakarta: Direktur Jenderal Perhubungan Darat.
- Batti, Karang. 2012. *Alat Keselamatan Penumpang Di Kapal*.
- Hendrawan, Andi. 2019. *Analisa Indikator Keselamatan Pelayaran Pada Kapal Niaga*. Jurnal Sainara, Vol. 3, No.2, 53-59.
- Mandaku, Hanok. 2012. *Sebuah Analisa Tentang Sebab-Sebab Kecelakaan KM. Putri Ayu, Maluku, Arika, 06(2)*.
- Martono, Nanang. 2014. *Metode Penelitian Kuantitatif: Analisis Isi Dan Analisis Data Sekunder*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada
- Miro, Fidel. 2005. *Perencanaan Transportasi*, Jakarta: Erlangga.
- Mutholib, A. 2013. *Kajian Fasilitas Keselamatan Kapal Pada Lintas Penyeberangan 35 Ilir – Muntok*. Jurnal Transportasi, 25(5), 140–146.
- Rahju, Mohamad. 2019. *Analisa Persyaratan kebutuhan Inflatable Liferaft Di Kapal Motor Penumpang Mutiara Alas III (Tugas Akhir)*. Surabaya: Politeknik Perkapalan Negeri Surabaya.
- Pasyah, A. Chalid; Fitriani, Denny; Adhitya, Raka. 2020. *Analisis Kesesuaian Alat Keselamatan Jiwa Sesuai Dengan Solas 1974/1978 As Amended Pada Kapal-Kapal Cement Carrier Di PT. Pelayaran Tonasa Lines*. Jurnal Ilmiah Nasional, Vol. 13, No.1, 26-28
- Republik Indonesia. 2008. *Undang – Undang Nomor 17 tentang Pelayaran*. Presiden Republik Indonesia, Jakarta.
- Republik Indonesia. 2012. *Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged)*. Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
- Republik Indonesia. 2009. *Buku Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged) Bab IV tentang Pelengkapan Keselamatan*. Kementerian Perhubungan Laut.
- Ruslan, Rosady. 2008. *Metode Penelitian: Manajemen Public Relations & Komunikasi*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.


- Santara, Adi Guna. 2014. *Peralatan Keselamatan Kerja Pada Perahu Slerek Di PPN Pengambangan, Kabupaten Jembara, Bali, 01(1)*.
- Sitepu, Firdaus. 2017. *Optimalisasi Perawatan Alat-Alat Keselamatan Sebagai Penunjang Keselamatan Awak Kapal Di KN. Bima Sakti. Jurnal Dinamika Bahari, Vol. 7, No. 2, 1684-1690*.
- Sugiyono. 2015. *Sumber Data Data Primer Data Sekunder*. Jakarta.
- Tarli; Sugita; Andarau, Tri Yuli; Rasyid, A. Ubaini; Bardi. 2021. *Peningkatan Keselamatan Pelayaran Mencapai Nol Kecelakaan Kapal Penyeberangan di Lintas Kali Adem – Pulau Seribu*. 110-121. Sekolah Tinggi Transpotasi Darat.
- Tim Penyusun. 2022, *Pedoman Penyusunan Kertas Kerja Wajib (KKW)*. Palembang : Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan.
- Triatmodjo. 2013. *Panjang dan Lebar kapal*. Jakarta.
- Wati, Kunco. 2016. *Pengaruh Perawatan Sekoci Penolong dan Latihan Menurunkan Sekoci Terhadap Penanganan Keadaan Darurat Meninggalkan Kapal (Abadone ship), 06(2)*.

LAMPIRAN

Ship Particular KMP. Gutila

<p>Lampiran : Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut Nomor : B XXV-1086/AL.58 Tanggal : 18 Maret 2002</p> <p>Nomor Spesifikasi Kapal : AL.005/2000/4277/19 19 September 2019</p> <p style="text-align: center;">SPESIFIKASI KAPAL YANG DIOPERASIKAN OLEH PERUSAHAAN ANGKUTAN LAUT PT. ASDP INDONESIA FERRY (PERSERO)</p>	<p>1. Nama Kapal : GUTILA 2. Nama Pendaftaran : 2001 Pat No. 2383/L 3. Grosse Akte Nomor : 2383 4. Dikeluarkan Oleh : JAKARTA 5. Tanda Selar : GT. 495 No. 1819/Ba 6. Pemilik Kapal : DITJEN HUBDAT KEMHUB 7. Nama Panggilan (Call Sign) : - 8. Nama Galangan / Tahun Pembuatan : JAKARTA / 1997 9. Bendera : ID 10.1 Dikelaskan Pada : - 0</p> <p>Daerah Pelayaran : Kawasan Indonesia 11. Type Kapal : Ro-Ro Ferry 12. Ukuran Pokok :</p> <p style="margin-left: 20px;">a. Panjang kapal seluruhnya (LOA) : 41 meter b. Panjang antara garis tegak (LBP) : 36.2 meter c. Lebar Kapal : 10.5 meter d. Dalam (h) : 2.8 meter e. Draft Kapal : 1. Sarat musim panas (Summer Draft) : 1.79 meter 2. Sarat musim dingin (Winter Draft) : 0 meter 3. Draft pada air tawar : 1.83 meter 4. Sarat Tropik (Tropical Draft) : - meter f. Isi Kotor (GT) : 495 g. Bobot Mati : 0 ton h. Kapasitas : 1. Penumpang : 350 orang 2. Mobil/Truck : 12 unit 3. Kontainer : 0 teus 4. Grain Space : 0 ton 5. Bale Space : 0</p> <p>13. Jumlah Awak Kapal (Crew) : 20 orang 14. Jumlah Palka : - 15. Crane Kapal (Derrick) : a. Jumlah : 0 unit b. Kapasitas Angkat : 0 ton 16. Mesin Induk : a. Merk : YANMAR, 6 LAA-UTE, 2 X 530 HP b. Tahun : 2000 c. Nomor : 6170 (SB) - 6171 (PS) 17. Kecepatan / Speed : a. Maksimum : 8 knot b. Normal : 7 knot c. Ekonomis : 6 knot 18. Bahan Bakar : a. Jenis Bahan Bakar yang digunakan : HSD b. Kebutuhan Bahan Bakar per hari (dalam : 1 ton</p>
---	--

Kapal Milik DITJEN HUBDAT KEMHUB Dioperasikan oleh
 PT. ASDP INDONESIA FERRY (PERSERO)
 Spesifikasi Kapal Ini Berlaku s.d. Tanggal 09 September 2024



Jakarta, 19 September 2019

**AN. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT/DIREKTUR
 LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT
 U.b
 KASUBDIT PENGEMBANGAN USAHA DAN ANGKUTAN LAUT**

RADEN BAHSAN ARIFIN, SE., MMNIP.
 196309101996031001