

**TINJAUAN PERLENGKAPAN ALAT KESELAMATAN JIWA  
PADA KMP. PAPUYU YANG BEROPERASI DI LINTASAN  
ULEE LHEUE - LAMTENG**

**PROPOSAL PENELITIAN  
KERTAS KERJA WAJIB**



DIAJUKAN DALAM RANGKA PENYELESAIAN  
PROGRAM STUDI DIPLOMA III MANAJEMEN TRANSPORTASI  
PERAIRAN DARATAN

**ZAMRULLAH ICHSAN**

**NPT. 1903118**

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

**TINJAUAN PERLENGKAPAN ALAT KESELAMATAN JIWA  
PADA KMP. PAPUYU YANG BEROPERASI DI LINTASAN  
ULEE LHEUE - LAMTENG**

**PROPOSAL PENELITIAN  
KERTAS KERJA WAJIB**



DIAJUKAN DALAM RANGKA PENYELESAIAN  
PROGRAM STUDI DIPLOMA III MANAJEMEN TRANSPORTASI  
PERAIRAN DARATAN

**ZAMRULLAH ICHSAN**

**NPT. 1903118**

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

## **PERSETUJUAN SEMINAR KERTAS KERJA WAJIB**

Judul : **TINJAUAN PERLENGKAPAN ALAT KESELAMATAN JIWA PADA KMP. PAPUYU YANG BEROPERASI DI LINTASAN ULEE LHEUE - BALOHAN**

Nama Taruna/i : ZAMRULLAH ICHSAN

NPT : 1903118

Program Studi : Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

Palembang, ... Agustus 2022

Menyetujui

Pembimbing I

Pembimbing II

Ferdinand Pusriansyah, S.SiT., S.H., M.Si.

Penata Muda Tk I / III / d

NIP.19820310 200312 1 003

Purboyo, S.Pd., M.Si.

Pembina / IV / a

NIP.19580323 197903 1 002

Mengetahui

Ketua Program Studi

Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Surnata, S.SiT., M.M.

Pembina / IV / a

NIP.19660719 198903 1 001

**TINJAUAN PERLENGKAPAN ALAT KESELAMATAN JIWA  
PADA KMP. PAPUYU YANG BEROPERASI DI LINTASAN  
ULEE LHEUE - LAMTENG**

Disusun dan Diajukan Oleh :

**ZAMRULLAH ICHSAN**  
**NPT. 1903118**

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KKW

Pada Tanggal : ... Agustus 2022

Menyetujui

Penguji I

Penguji II

Penguji III

Sri Kartini, ST., M.Si. Penata Muda Tk I / III/ b NIP. 19840117 200812 2 001	Paulina M. Latuheru, S.SiT., MM. Penata / III / b NIP. 19780611 200812 2 001	Muhammad Khairani, S.SiT., M.Si. Pembina / IV / a NIP. 19830906 200312 1 006
--	--	--

Mengetahui  
KETUA PROGRAM STUDI  
DIPLOMA III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

**SURNATA, S.SiT., M.M.**  
Pembina Tk 1 / VI / b  
NIP. 19660719 198903 1 001

## **SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA**

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Zamrullah Ichsan

NPT : 19 03 118

Program Studi : Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Adalah **pihak I** selaku penulis karya asli ilmiah yang berjudul “TINJAUAN PERLENGKAPAN ALAT KESELAMATAN JIWA PADA KMP. PAPUYU YANG BEROPERASI DI LINTASAN ULEE LHEUE - LAMTENG”, 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

*Materai 10.000*

(.....)

Zamrullah Ichsan

## **PERNYATAAN KEASLIAN**

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Zamrullah Ichsan

NPT : 19 03 118

Program Studi : Diploma II Manajemen Transportasi Perairan Daratan

“TINJAUAN PERLENGKAPAN ALAT KESELAMATAN JIWA PADA KMP.  
PAPUYU YANG BEROPERASI DI LINTASAN ULEE LHEUE – LAMTENG”

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 saksi yang ditetapkan oleh Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang.

Palembang, ... Agustus 2022

*Materai 10.0000*

Zamrullah Ichsan

## KATA PENGANTAR

*Alhamdulillahirabbil'alamin* puji syukur peneliti panjatkan kehadirat Allah SWT, karena atas berkat dan rahmat-Nya, peneliti dapat menyelesaikan Kertas Kerja Wajib yang berjudul, “TINJAUAN PERLENGKAPAN ALAT KESELAMATAN JIWA PADA KMP. PAPUYU YANG BEROPERASI DI LINTASAN ULEE LHEUE - LAMTENG”, tepat pada waktu yang telah ditentukan. 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. Orang tua dan keluarga yang tak pernah berhenti memberikan dukungan dengan doa dan senantiasa memberikan semangat.
2. Bapak H. Irwan, SH., M.Pd., M.Mar.E selaku Direktur Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang.
3. Wakil Direktur I, Wakil Direktur II dan Wakil Direktur III Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang.
4. Bapak Kodrat Alam, S.SiT,M.T dan ibu Emmawati, S.IP Selaku Dosen Pembimbing kelompok Magang Dan PKL Team Aceh Hebat.
5. Bapak Ferdinand Pusriansyah, S.Si.T., S.H., M.Si. dan Bapak Purboyo, S.Pd., M.Si selaku dosen pembimbing KKW.
6. Seluruh Staf BPTD Wilayah I Provinsi Aceh & Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Ulee Lheue dan Satuan Pelayanan Pelabuhan Balohan.
7. Seluruh Civitas Akademika Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang.
8. Tim PKL Aceh yang selama ini telah membantu dikala susah maupun senang.
9. Rekan – rekan satu angkatan XXX dan adik tingkat angkatan XXXI dan XXXII, terimakasih atas bantuan dan doanya.

10. 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, Maret 2022  
Penulis

ZAMRULLAH ICHSAN  
NPT. 1903118



# ABSTRAK

ZAMRULLAH ICHSAN

**“TINJAUAN PERLENGKAPAN ALAT KESELAMATAN JIWA  
PADA KMP. PAPUYU YANG BEROPERASI DI LINTASAN ULEE  
LHEUE – LAMTENG”**

Dibimbing Oleh

Ferdinand Pusriansyah, S.SiT., S.H., M.Si

Purboyo, S.Pd., M.Si

Banda Aceh merupakan kotamadya dan ibukota dari provinsi Aceh, provinsi paling Utara di pulau Sumatera, Indonesia. Di kota Banda Aceh ini terdapat salah satu Pelabuhan penyeberangan dengan lintasan Ulee Lheue – Lamteng yang dilayari oleh sebuah kapal yaitu KMP. Papuyu. terdapat perlengkapan alat keselamatan jiwa yang belum sesuai dengan aturan terkait kondisi dan jumlahnya berupa sekoci, life jacket, life buoy, dan life raft lalu dilakukanlah upaya pemecahan masalah pada perlengkapan alat keselamatan tersebut. Pengumpulan data inventaris perlengkapan alat keselamatan jiwa ini dilakukan dengan cara mengobservasi langsung di KMP. Papuyu itu sendiri sehingga diperoleh informasi yang jelas terkait dengan kondisi maupun jumlah perlengkapan keselamatan jiwa yang belum memenuhi aturan. Hasil survei di KMP. Papuyu menunjukkan bahwa perlengkapan alat keselamatan jiwa seperti life jacket, life buoy, sekoci dan life raft dengan keadaan dan jumlahnya perlu dilakukan pengecekan dan perawatan. Pemilik perlu melakukan penambahan jumlah terhadap life jacket, life buoy, sekoci dan life raft 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 ketika terjadi kecelakaan dapat mengurangi resiko banyaknya korban jiwa.

Kata Kunci : Perlengkapan Alat Keselamatan Jiwa KMP. Papuyu

## **ABSTRACT**

ZAMRULLAH ICHSAN

### **“OVERVIEW OF SHIP SAFETY EQUIPMENT AT KMP. PAPUYU OPERATING ON THE ULEE LHEUE TRACK – LAMTENG”**

Guided by

Ferdinand Pusriansyah, S.SiT., S.H., M.Si

Purboyo, S.Pd., M.Si

*Banda Aceh is the municipality and capital of the province of Aceh, the northernmost province on the island of Sumatra, Indonesia. In the city of Banda Aceh, there is one ferry port with the Ulee Lheue - Lamteng route which is navigable by a ship, namely KMP. papuyu. there are life safety equipment that is not in accordance with the rules regarding the condition and number in the form of lifeboats, life jackets, life buoys, and life rafts, then efforts are made to solve problems with these safety equipment. Inventory data collection of life safety equipment is carried out by direct observation at the KMP. Papuyu itself so that clear information is obtained regarding the condition and number of life safety equipment that has not met the rules. The results of the survey at KMP. Papuyu pointed out that the equipment for life safety equipment such as life jackets, life buoys, lifeboats and life rafts with the conditions and numbers needed to be checked and maintained. Owners need to increase the number of life jackets, life buoys, lifeboats and life rafts. The captain of the ship needs to make a schedule for checking and maintaining life safety equipment. Because if the condition and number of life safety equipment are in accordance with the rules, when an accident occurs, it can reduce the risk of many fatalities.*

*Keywords: KMP Life Safety Equipment Equipment. Papuyu*

## DAFTAR ISI

HALAMAN SAMBUNG.....	i
HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN SEMINAR.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PENGALIHAN HAK CIPTA .....	iv
HALAMAN PERNYATAAN .....	v
KATA PENGANTAR .....	vi
ABSTRAK .....	viii
<i>ABSTRACT</i> .....	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR .....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN .....	1
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah .....	4
C. Tujuan.....	4
D. Manfaat.....	5
E. Batasan Masalah.....	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	7
A. Review Penelitian Sebelumnya .....	7
B. Landasan Hukum dan Teori .....	8
1. Landasan Hukum.....	8
2. Landasan Teori .....	14
C. Kerangka Penelitian .....	19

BAB III METODE PENELITIAN.....	20
A.    Jenis Penelitian .....	20
B.    Sumber Data Atau Subyek Penelitian .....	20
C.    Metode Atau Teknik Pengumpulan Data .....	20
D.    Teknik Analisis Data .....	22
1.    Perbandingan Kondisi Eksisting .....	22
2.    Analisis Data .....	22
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN .....	24
A.    Gambaran Umum Lokasi Penelitian .....	24
1.    Kondisi Geografis.....	24
2.    Kependudukan.....	25
3.    Transportasi .....	28
4.    Sarana dan prasarana .....	29
5.    Intansi Pembina Transportasi .....	33
6.    Produktivitas Angkutan .....	40
7.    Jaringan .....	43
B.    Hasil Penelitian.....	44
1.    Penyajian Data.....	44
C.    Pembahasan .....	47
1.    Kondisi Eksisting .....	47
2.    Analisis Data .....	53
BAB V PENUTUP .....	57
A.    Kesimpulan.....	57
B.    Saran .....	59
DAFTAR PUSTAKA .....	60
LAMPIRAN .....	62

## DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Review Penelitian sebelumnya .....	7
Tabel 2. 2 Sekoci Penolong ( <i>life boat</i> ).....	11
Tabel 2. 3 Rakit Penolong ( <i>life raft</i> ) .....	11
Tabel 2. 4 Pelampung Penolong ( <i>life buoy</i> ).....	12
Tabel 2. 5 Jaket penolong ( <i>life jacket</i> ) .....	13
Tabel 4. 1 Data Kependudukan Menurut Kecamatan di Kota Banda Aceh Tahun 2021.....	26
Tabel 4. 2 Jumlah Penduduk Menurut Kelompok Umur dan Jenis Kelamin di Kota Banda Aceh Tahun 2022.....	27
Tabel 4. 3 Karakteristik Kapal Yang Beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Ulee Lheue .....	30
Tabel 4. 4 Ship Particular KMP. Papuyu .....	31
Tabel 4. 5 Prasarana Fasilitas Daratan Pelabuhan Penyeberangan Ulee Lheue ...	32
Tabel 4. 6 Prasaran Fasilitas Perairan Pelabuhan Penyeberangan Ulee Lheue.....	32
Tabel 4. 7 Data Produktivitas Lintasan Ulee Lheue – Lamteng selama 30 Hari Keberangkatan.....	41
Tabel 4. 8 Data Produktivitas Lintasan Ulee Lheue – Lamteng selama 30 Hari Kedatangan.....	42
Tabel 4. 9 Daftar Lintasan Penyeberangan di Pelabuhan Penyeberangan Ulee Lheue.....	43
Tabel 4. 10 Hasil Survei Jaket penolong( <i>life jacket</i> ) untuk dewasa .....	44
Tabel 4. 11 Hasil Survei Jaket Penolong( <i>life jacket</i> ) untuk anak-anak .....	45
Tabel 4. 12 Hasil Survei Pelampung Penolong ( <i>life buoy</i> ).....	45
Tabel 4. 13 Hasil Survei Sekoci Penolong( <i>Life boat</i> ).....	46
Tabel 4. 14 Hasil Survei Rakit Penolong ( <i>life raft</i> ) .....	46

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Bagan alir penelitian.....	19
Gambar 4. 1 Peta Wilayah Kota Banda Aceh .....	24
Gambar 4. 2 KMP. Papuyu .....	30
Gambar 4. 3 Struktur Organisasi Koordinator Satuan Pelayanan BPTD Wilayah I Provinsi Aceh .....	34
Gambar 4. 4 Pola Arus Jaringan Penyeberangan .....	43
Gambar 4. 5 Kondisi eksisting jaket penolong dewasa pada KMP. Papuyu .....	47
Gambar 4. 6 Kondisi eksisting jaket penolong dewasa pada KMP. Papuyu .....	48
Gambar 4. 7 Kondisi eksisting jaket penolong anak-anak pada KMP. Papuyu....	49
Gambar 4. 8 Contoh Jaket Penolong yang disarankan.....	49
Gambar 4. 9 Kondisi eksisting pelampung penolong pada KMP. Papuyu .....	50
Gambar 4. 10 Kondisi eksisting pelampung penolong dengan lampunya pada KMP. Papuyu .....	51
Gambar 4. 11 Contoh Pelampung Penolong Yang Disarankan .....	51
Gambar 4. 12 Kondisi eksisting sekoci penolong dan dewi-dewi sekoci pada KMP. Papuyu .....	52
Gambar 4. 13 Kondisi eksisting rakit penolong pada KMP. Papuyu.....	53

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran. 1 <i>Ship Particular</i> KMP. BRR.....	62
Lampiran. 2 <i>Ship Particular</i> KMP. Aceh Hebat 2.....	63
Lampiran. 3 Momerendum Sertifikat KMP. Papuyu.....	64
Lampiran. 4 Inventaris Kapal, KMP. Papuyu.....	65
Lampiran. 5 Inventaris Kapal, KMP. Papuyu.....	66
Lampiran. 6 Inventaris Kapal, KMP. Papuyu.....	67

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Banda Aceh merupakan kotamadya dan ibukota dari provinsi Aceh, provinsi paling Utara di pulau Sumatera, Indonesia. Di Banda Aceh terdapat sebuah Pelabuhan yaitu Pelabuhan Ulee Lheue yang dimana Pelabuhan ini sangat berperan aktif bagi masyarakat sebagai sarana transportasi penyeberangan. Pelabuhan Penyeberangan Ulee Lheue dikelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Banda Aceh dan diawasi oleh pihak BPTD Wilayah I Provinsi Aceh Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Ulee Lheue. Pelabuhan ini menghubungkan antara pulau Sumatera dan pulau Nasi dengan lintasan Ulee Lheue - Lamteng. Transportasi penyeberangan pada lintasan ini dilayani oleh satu jenis kapal ferry yang dioperasikan oleh PT. ASDP Indonesia Ferry Cabang Banda Aceh. Perusahaan milik Negara ini mengoperasikan satu armada penyeberangan, yaitu KMP Papuyu, yang melayani angkutan penumpang dan kendaraan dengan jarak 16 mil dengan waktu tempuh sekitar 1,5 jam. KMP Papuyu lanjutnya, berukuran 284 GRT yang dibangun galangan PT. DAYA RADAR UTAMA JAKARTA baru dioperasikan pada Tahun 1992 pada lintasan Ulee Lheue - Balohan dengan kapasitas angkut 105 penumpang dan 8 unit kendaraan dengan rincian 2 unit kendaraan kecil, 6 unit kendaraan bis/truk sedang.

Lintasan Ulee Lheue - Lamteng merupakan lintasan perintis yang menghubungkan Kota Banda Aceh Provinsi Aceh dengan Pulo Aceh



Provinsi Aceh yang dilayari oleh satu kapal ferry yaitu KMP. Papuyu. KMP Papuyu ini dilayani dengan total sekitar 15 orang Anak Buah Kapal (ABK). Dalam penyelenggaraan transportasi keselamatan diperuntukkan tidak hanya kepada pengguna jasa, tetapi diperuntukkan juga untuk kapal dan awaknya. Pada kondisi eksisting, perusahaan kapal maupun pengawas pelabuhan kurang memperhatikan peralatan keselamatan kapal yang bisa berakibat terjadinya kecelakaan kapal.

Selain daripada itu, berdasarkan laporan akhir antara Pejabat Pembuat Komite Nasional Keselamatan Transportasi dengan Direktur PT. Trans Asia Consultans Nomor 002/STD/KNTR/KNKT/IV/09 tanggal 16 April 2009 tentang Pekerjaan Kajian Analisis Trend Kecelakaan Transportasi Laut Tahun 2003 – 2008, Jumlah kecelakaan kapal pelayaran di Indonesia cukup memprihatinkan, terutama selama periode 2003-2008, dengan terjadinya 691 kasus kecelakaan. Pada tahun 2003 tercatat 71 peristiwa kecelakaan, tahun 2004: 79 kecelakaan, 2005: 125 kecelakaan, 2006: 119 kecelakaan, 2007: 159 kecelakaan dan pada tahun 2008 terjadi 138 kasus kecelakaan, rata-rata kenaikan selama 6 tahun terakhir adalah 17%. Jenis kecelakaan yang terjadi rata-rata selama 6 tahun (2003-2008) adalah tenggelam (37%), kandas (13%), tubrukan (15%), kebakaran (18%) dan jenis kecelakaan lainnya (17%).

Untuk menunjang keselamatan penumpang, jumlah dan kondisi alat-alat keselamatan yang terdapat di atas kapal menjadi tolak ukur yang penting. Adapun perlengkapan alat keselamatan jiwa berdasarkan Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Laut NO: UM.008/9/20/DJPL–

12 Tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) Bab IV Pasal 80 yang dimaksud sebagai berikut : Rakit penolong, sekoci penyelamat, pelampung penolong, baju penolong. Kapal yang digunakan dalam penelitian ini adalah KMP Papuyu yang beroperasi di lintasan Ule Lheue - Lamteng.

Untuk meninjau perlengkapan alat keselamatan jiwa pada KMP.Papuyu yang masih terbilang kurang lengkap dari sisi jumlah dan juga kondisi peralatan berdasarkan Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Laut NO: UM.008/9/20/DJPL–12 Tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) Bab IV Pasal 80 tersebut terlihat kurang baik dan belum memenuhi. Untuk menjamin keselamatan pelayaran khususnya kapal-kapal berbendera Indonesia dalam hal ini berdasarkan 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 80 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Lokal.

Berdasarkan latar belakang dan kondisi diatas maka dalam penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini penulis mengambil judul “TINJAUAN PERLENGKAPAN ALAT KESELAMATAN JIWA PADA KMP. PAPUYU YANG BEROPERASI DI LINTASAN ULEE LHEUE - LAMTENG”

## B. Rumusan Masalah

Berdasarkan dari pengamatan yang dilakukan terdapat beberapa permasalahan yang ditemukan, sehingga didapatkan perumusan masalah seperti berikut :

1. Bagaimanakah kondisi eksisting Perlengkapan alat keselamatan jiwa di atas Kapal Pada KMP Papuyu?
2. Apakah perlengkapan alat keselamatan jiwa pada KMP Papuyu saat ini telah 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 80?

## C. Tujuan

Adapun tujuan penelitian ini dibuat sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui kondisi eksisting perlengkapan alat keselamatan jiwa di atas kapal pada KMP Papuyu
2. Untuk menganalisis perlengkapan alat keselamatan jiwa di atas kapal pada KMP. Papuyu berdasarkan Keputusan DIRJENHUBLA 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.

## **D. Manfaat**

### 1. Manfaat Teritoris

Secara teoritis, hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi keilmuan pada bidang transportasi angkutan penyeberangan khususnya pada perlengkapan keselamatan jiwa diatas kapal. Selain itu, penelitian ini dapat dijadikan sebagai referensi bahan ajar pada tingkat Perguruan Tinggi, sebagai pijakan dan referensi pada penelitian-penelitian selanjutnya yang berhubungan dengan perlengkapan keselamatan diatas kapal serta menjadi bahan kajian lebih lanjut.

### 2. Manfaat Praktis

#### a. Bagi Taruna,

Dapat mengaplikasikan ilmu pengetahuan yang telah diperoleh selama mengikuti pendidikan dan menambah wawasan pengetahuan yang lebih luas mengenai angkutan penyeberangan.

#### b. Bagi Lembaga Pendidikan,

Memberikan informasi berupa pengetahuan dan wawasan kepada seluruh civitas akademika di Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang mengenai perlengkapan keselamatan jiwa di atas kapal dan sebagai bahan referensi dalam suatu tugas atau laporan.

c. Bagi Instansi Pemerintahan,

Dapat dijadikan acuan dalam menentukan perlengkapan keselamatan jiwa diatas kapal sesuai dengan peraturan yang berlaku serta menjadi referensi untuk penelitian selanjutnya.

d. Bagi Masyarakat,

Pengguna jasa angkutan penyeberangan di Pelabuhan Penyeberangan Ulee Lheue dapat merasakan rasa aman dan nyaman ketika diatas kapal.

### C. Batasan Masalah

Agar pokok permasalahan yang akan di bahas dalam Kertas Kerja Wajib ini tidak menyimpang dari sasaran pokok permasalahan yang dikaji. Maka dari itu perlu adanya Batasan rumusan pada penelitian ini dengan hanya membahas pokok permasalahan sebagai berikut :

1. Lokasi yang diteliti adalah KMP. Papuyu dengan 284 GT, lintasan Ulee Lheue – Lamteng.
2. Aturan yang di pakai 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 80 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Lokal.
3. Hal yang diteliti adalah perlengkapan keselamatan jiwa pada KMP. Papuyu berupa sekoci penolong (*life boat*), rakit penolong (*life raft*), pelampung penolong (*life buoy*), dan baju penolong (*life jackets*).

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Review Penelitian Sebelumnya

Penelitian ini sebelumnya pernah dilakukan oleh Victor Aditya Azhar, namun terdapat pembaharuan/perbedaan pada penelitian yang penulis buat. Adapun Review Penelitian yang diambil oleh penulis dalam membuat penelitian ini dapat dilihat pada Tabel 2.1

Tabel 2. 1 Review Penelitian sebelumnya

Pembahasan	Victor Aditya Azhar (STTD, 2021)	Zamrullah Ichsan (Kebaharuan)
Judul Penelitian	Tinjauan Perlengkapan Keselamatan Jiwa Pada KMP. Sereia Do Mar Pada Lintasan Ketapang – Gilimanuk	Tinjauan Perlengkapan Alat Keselamatan Jiwa Pada KMP. Papuyu Yang Beroperasi Di Lintasan Ulee Lheue – Lamteng.
Lokasi Penelitian	Lokasi yang diteliti adalah Pelabuhan Penyeberangan Ketapang, Banyuwangi, Jawa Timur.	Lokasi yang diteliti adalah Pelabuhan Penyeberangan Ulee Lheue, Banda Aceh.
Obyek Yang Diteliti	KMP. Seria Do Mar (409 GT)	KMP. Papuyu (284 GT)
Analisis dan pemecahan masalah	<ul style="list-style-type: none"><li>• Menganalisis jumlah perlengkapan keselamatan jiwa yang sesuai pada KMP. Sereia Do Mar</li><li>• Mengetahui tingkat kondisi perlengkapan keselamatan jiwa pada KMP. Sereia Do Mar.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Mengetahui Tingkat Kesesuaian Perlengkapan Alat Keselamatan pada KMP. Papuyu.</li><li>• Mengetahui kelayakan dari kondisi alat keselamatan.</li></ul>

Sumber : Hasil Analisis, (2022).

## **B. Landasan Hukum dan Teori**

### 1. Landasan Hukum

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:

- a) Sumber Daya Manusia;
- b) Sarana dan/atau Prasarana;
- c) Standar Operasional Prosedur;
- d) Lingkungan.

c. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2019 tentang Kelaiklautan Kapal Penumpang Kecepatan Tinggi Berbendera Indonesia.

## 1) Pasal 1 ayat (6)

Kapal Berbendera Indonesia adalah Kapal yang mengibarkan bendera Indonesia sebagai bendera kebangsaan.

## 2) Pasal 1 ayat (7)

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 di perairan tertentu.

3) Pasal 34 ayat (1)

Tentang Perlengkapan Alat Keselamatan Jiwa di Atas Kapal. Perlengkapan keselamatan jiwa pada Kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 33 huruf a terdiri atas:

- a) Sekoci dan rakit penolong;
  - b) sekoci penyelamat (*resuce boat*)
  - c) Pelampung penolong;
  - d) Baju penolong (*life jacket*);
- 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 80 Tentang Perlengkapan penolong kapal penumpang daerah pelayaran lokal yaitu:
- 1) Sekoci (*life boat*)

Adapun aturan yang dipakai pada sekoci penolong, dapat dilihat pada Tabel 2.2

Tabel 2. 2 Sekoci Penolong (*life boat*)

<b>Batasan Gross Tonnage</b>	<b>Sekoci Penolong</b>
GT 35 sampai dengan kurang dari 300	1) Dilengkapi rakit penolong kembang ( <i>Infatable Life Raft</i> ) kategori B yang memenuhi persyaratan dokumen standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 6.2 dan 7.1 dengan kapasitas tidak kurang dari total 125% total jumlah pelayar.  2) Dilengkapi dengan 1 (satu) unit sampan motor.

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

## 2) Rakit Penolong (*life raft*)

Adapun aturan yang dipakai pada rakit penolong, dapat dilihat pada Tabel 2.3

Tabel 2. 3 Rakit Penolong (*life raft*)

<b>Batasan Gross Tonnage</b>	<b>Rakit Penolong</b>
GT 35 sampai dengan kurang dari 300	1) Dilengkapi rakit penolong kembang ( <i>Infatable Life raft</i> ) kategori B yang memenuhi persyaratan dokumen standar Kapal Non Konvensi

	Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 6.2 dan 7.1 dengan kapasitas tidak kurang dari total 125% total jumlah pelayar.
--	---

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

### 3) Pelampung Penolong (*life buoy*)

Adapun aturan yang dipakai pada pelampung penolong, dapat dilihat pada Tabel 2.4

Tabel 2. 4 Pelampung Penolong (*life buoy*)

Batasan Panjang	Pelampung Penolong
15 meter atau lebih tetapi kurang dari dari 45 meter	1) Pelampung penolong yang memenuhi persyaratan dokumen Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 9 klausul 9.1
	2) 6 unit <i>life buoy</i> , 50% dengan dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri dan 2 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung.

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

### 4) Baju Penolong (*life jacket*).

Adapun aturan yang dipakai pada pelampung penolong, dapat dilihat pada Tabel 2.5

Tabel 2. 5 Jaket Penolong (*life jacket*)

<b>Batasan Ukuran Kapal</b>	<b>Jaket Penolong</b>
Semua Ukuran	1) Baju penolong kategori A yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 10 yang dilengkapi lampu, peluit dan pita pemantul cahaya.
	2) Sejumlah 100 persen total jumlah pelayar untuk dewasa ditambah 5 persen cadangan.
	3) Sejumlah yang mencukupi untuk petugas jaga/pekerja di anjungan, ruang kendali kamar mesin dan di tempat kerja yang jauh dari akomodasi (apabila ada).
	4) Minimum 10 persen dari jumlah penumpang, untuk anak-anak.

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

- e. Buku Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) Bab 4 Tentang Perlengkapan Keselamatan (*Life – Saving Appliances*).

## 2. Landasan Teori

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

### a. Transportasi

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

### b. Alat Keselamatan Di Kapal

Menurut karangan Batti (2000), terdiri dari alat pelampung di tempatkan sedemikian rupa di kedua sisi kapal dan sepanjang sisi geladak terbuka dan paling kurang satu buah di tempatkan di lokasi yang gampang terlihat di buritan kapal, kemudian baju pelambung harus tersedia setiap orang yang ada di atas kapal.

### c. Kapal

Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin, atau ditunda termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah – pindah ( Modul Keselamatan Pelayaran, Balai Pendidikan dan Pelatihan Transportasi Darat Palembang 2011, Paulina M Latuheru,S.SIT ).

d. 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.

e. 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.

Untuk mencapai suatu keberhasilan yang maksimal di dalam proses penyelamatan di laut selain diperlakukan peraturan tersebut, juga diperlakukan kesiapan-kesiapan baik personil atau awak kapal yang dalam keadaan bahaya, serta perlengkapan dan alat-alat penolong diatas kapal (Maritim World, 2011). Keselamatan jiwa di laut, tidak saja bergantung dari kapalnya,

awak maupun peralatannya, tetapi juga kesiapan dari peralatan – peralatan tersebut untuk dapat digunakan setiap saat, baik sebelum berangkat maupun di dalam perjalanan.

f. Sekoci

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

g. *Life raft*

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

h. Pelampung Penolong

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

i. Jaket Penolong

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

j. Definisi teknis berdasarkan *Wikipedia.com*, 2022

1) Pemecah Gelombang

Pemecah Gelombang berfungsi untuk melindungi daerah perairan dari gangguan gelombang air laut.

2) Kolam Pelabuhan

Kolam pelabuhan merupakan tempat dimana kapal dapat berlabuh sebelum sandar pada dermaga

3) Dermaga

Bangunan yang dioperasikan sebagai tempat sandar kapal untuk melakukan bongkat muat barang dan penumpang.

4) *Fender*

*Fender* berfungsi meredam energi kinetik kapal saat membentur dermaga, sehingga menghindarkan dermaga dari kerusakan akibat benturan.

5) *Bolder*

*Bolder* berfungsi untuk mengikat tali kapal yang sedang tambat.

6) *Cat Walk*

*Catwalk* adalah jembatan yang menghubungkan dermaga untuk menuju mooring *dolphin* dari dermaga



7) *Breasting Dolphin*

*Breasting Dolphin* adalah tempat ditancapkannya bolder dan dilengkapi dengan fender untuk merdam benturan kapal pada dolphin.

8) *Mooring Dolphin*

*Mooring Dolphin* adalah tempat kapal bersandar pada dermaga yang dibangun pada trestle, *Mooring Dolphin* tidak digunakan untuk menahan benturan tetapi hanya sebagai tempat tambat.

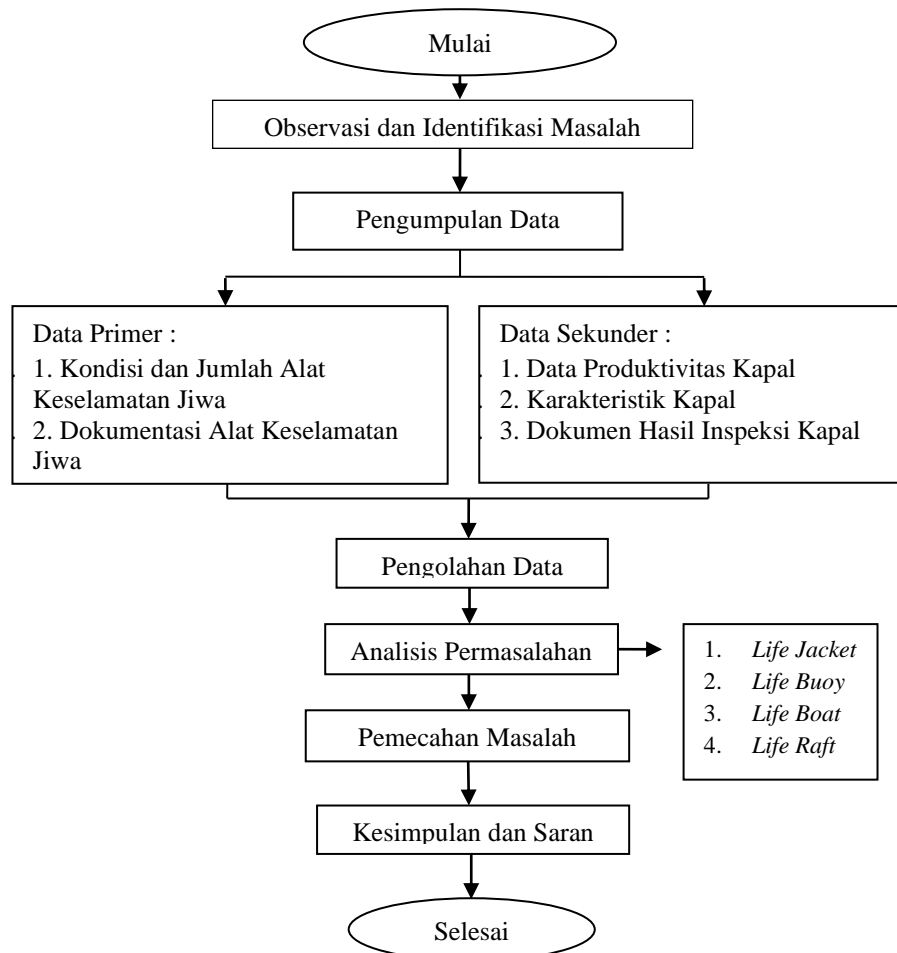
9) *Gangway*

*Gangway* / Koridor sebagai sarana penghubung penumpang menuju ke kapal dari ruang tunggu.

### C. Kerangka Penelitian

Agar penulisan ini terarah dan dapat mencapai target yang diinginkan, maka penulis menyusun kerangka penelitian berupa bagan alir.

Adapun bagan alir penelitian dapat dilihat pada Gambar 2.1



Gambar 2. 1 Kerangka Penelitian

Sumber: Hasil Analisis, (2022).

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Jenis Penelitian**

Bedasarkan objek penelitian, penelitian ini termasuk dalam penelitian kualitatif studi kasus yaitu tipe pendekatan dalam penelitian yang penelaahannya kepada satu kasus yang dilakukan secara intensif, mendetail dan komprehensif. Tujuan penelitian studi kasus adalah untuk mempelajari secara intensif tentang latar belakang keadaan sekarang dan interaksi lingkungan sesuatu unit sosial, individu, kelompok, Lembaga, dan masyarakat.

#### **B. Sumber Data Atau Subyek Penelitian**

Informasi dalam bentuk lisan dan tulisan dalam penelitian kualitatif berturut-turut merupakan data primer dan sekunder. Sesuai dengan bentuk-bentuk data yang dikumpulkan dalam penelitian ini, maka sumber-sumber data penelitian ini meliputi manusia, benda, dan peristiwa. Dalam penelitian ini peneliti memilih tempat di Provinsi Aceh. Objek penelitian disini adalah KMP. Papuyu tentang perlengkapan alat keselamatan jiwa di atas kapal.

#### **C. Metode Atau Teknik Pengumpulan Data**

##### **1. Metode Observasi**

Metode observasi adalah pengamatan secara sistematis yang kemudian dilakukan pencatatan. Kegiatan yang dilaksanakan adalah mengamati perlengkapan keselamatan jiwa diatas kapal dan kegiatan naik turunnya penumpang dari kapal. Data yang didapatkan adalah :

- a. Kondisi dan Jumlah Perlengkapan Keselamatan Jiwa Di atas Kapal.
- b. Data Produktivitas Penumpang dan Kendaraan Selama 30 Hari di Pelabuhan Penyeberangan Ulee Lheue pada lintasan Ulee Lheue – Lamteng.

## 2. Metode survey

Metode survey adalah metode penelitian yang banyak digunakan untuk mendapatkan data yang terjadi di masa lampau atau saat ini. Data yang didapatkan adalah foto kapal, perlengkapan keselamatan diatas kapal, prasarana pelabuhan, dll.

## 3. Kepustakaan (*Literatur*)

Berasal dari literatur atau buku-buku yang ada di perpustakaan Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang, buku-buku lain, dan situs *website* yang terkait dengan penelitian ini.

## 4. Metode Institusional

Metode ini berkaitan dengan data-data yang dikumpulkan dari berbagai instansi yang terkait dalam penelitian ini. Data-data yang dikumpulkan dari berbagai macam instansi yang terkait dengan penelitian, yaitu:

- a. Kantor BPTD Wilayah I Provinsi Aceh Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Ulee Lheue.
  - 1) Data Karakteristik Kapal.
  - 2) Data Trayek di Pelabuhan Penyeberangan Ulee Lheue.
- b. PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ulee Lheue.
  - a) Data Layout Pelabuhan Penyeberangan Ulee Lheue.

c. Badan Pusat Statistika (BPS) Kota Banda Aceh

1) Banda Aceh Dalam Angka

**D. Teknik Analisis Data**

1. Perbandingan Kondisi Eksisting

Dalam hal ini akan dilakukan suatu observasi mengenai kondisi eksisting pada perlengkapan alat keselamatan jiwa, lalu selanjutnya dilakukan suatu perbandingan kondisi eksisting pada perlengkapan alat keselamatan jiwa berdasarkan 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 80 Tentang Perlengkapan penolong kapal penumpang daerah pelayaran lokal.

2. Analisis Data

a. Jaket Penolong (*life jacket*)

Pada peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV dalam Pasal 80, baju penolong atau jaket penolong (*life jacket*) diatur untuk semua ukuran kapal, harus memenuhi ketentuan seperti pada Tabel 2.5

b. Pelampung Penolong (*life buoy*)

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

Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL–12 Bab IV Pasal 80 mengenai pelampung penolong (*life buoy*) seperti pada Tabel 2.4

Setelah dilakukan observasi, panjang KMP. Papuyu adalah 33,50 meter, artinya aturan untuk pelampung penolong menggunakan point (1) dan (2) pada Tabel 2.4

c. Sekoci Penolong (*life boat*)

Mengacu pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV Pasal 80 bahwa kapal penumpang bertonase kotor 35 lebih tau kurang dari 300 harus memenuhi beberapa ketentuan dalam aspek sekoci penolong (*life boat*) seperti pada Tabel 2.2

KMP. Papuyu memiliki GT sebesar 284 yang artinya aturan untuk sekoci penolong menggunakan point (1) dan (2). Seperti pada Tabel 2.2

d. Rakit Penolong (*life raft*)

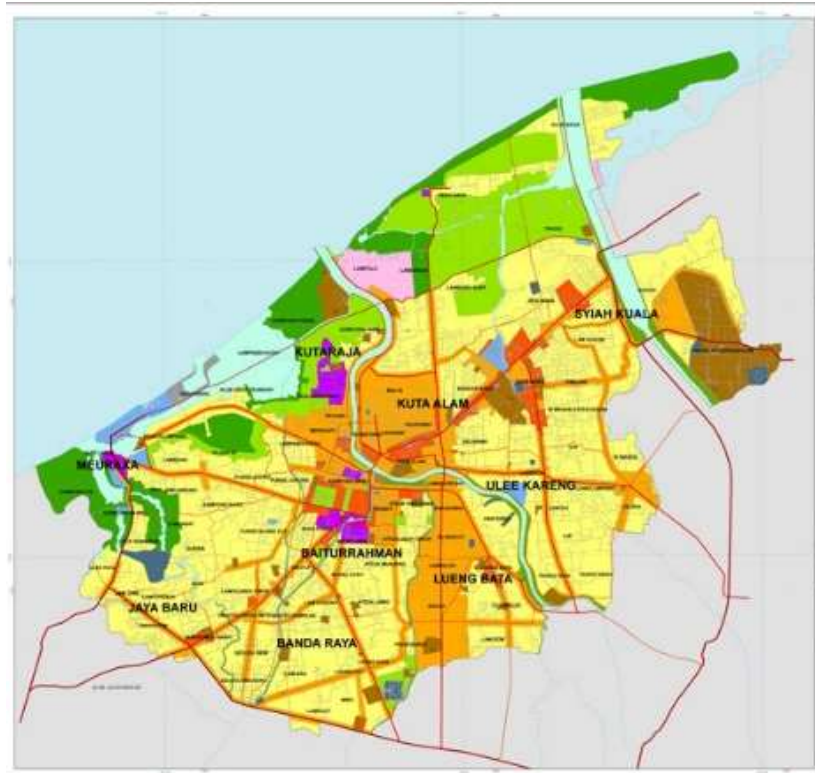
Mengacu pada peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV Pasal 79 bahwa kapal dengan GT lebih besar atau sama dengan 500 harus memenuhi beberapa ketentuan dalam aspek rakit penolong (*life raft*) seperti pada Tabel 2.3

## BAB IV

### ANALISIS DAN PEMBAHASAN

#### A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

##### 1. Kondisi Geografis



Gambar 4. 1 Peta Wilayah Kota Banda Aceh  
Sumber :BPS Kota Banda Aceh, (2022).

Secara astronomis, Kota Banda Aceh terletak antara  $05016'15''$ – $05036'16''$  Lintang Utara dan  $95016'15''$ – $95022'35''$  Bujur Timur dan berada di belahan bumi bagian utara. Berdasarkan posisi geografisnya, Kota Banda Aceh memiliki batas-batas sebagai berikut :

- a. Utara : Selat Malaka
- b. Barat : Kabupaten Aceh Besar
- c. Timur : Samudera Hindia
- d. Selatan : Kabupaten Aceh Besar

Berdasarkan letak geografisnya, kota Banda Aceh berada di ujung utara Pulau Sumatera sekaligus menjadi wilayah paling barat dari Pulau Sumatera. Permukaan tanah di Kota Banda Aceh rata-rata berada di ketinggian 0,80 meter di atas permukaan laut. Suhu maksimum di Kota Banda Aceh tahun 2021 paling besar di bulan Juni dan Juli mencapai 32,9 0 C dan kelembaban maksimum terjadi pada bulan Oktober, November dan Desember mencapai 98%. Jumlah curah hujan paling besar terjadi pada bulan Maret sebanyak 408 mm dan jumlah hari hujan paling banyak di bulan November sebanyak 24 hari. Tahun 2021 tidak terdeteksi adanya gempa di Kota Banda Aceh. Sedangkan banyaknya sambaran petir yang tercatat pada tahun 2021 sebanyak 4.874 sambaran dan paling sering terjadi di bulan April mencapai 2.662 sambaran. Kota Banda Aceh merupakan ibukota Provinsi Aceh sehingga wilayah ini menjadi pusat pemerintahan. Secara administrasi Kota Banda Aceh terdiri dari 9 kecamatan, 17 kemukiman dan 90 gampong.

## 2. Kependudukan

Data jumlah penduduk di Kota Banda Aceh dari hasil proyeksi Juni 2021 yaitu 255.029 jiwa dengan penduduk laki-laki sebanyak 128.532 jiwa dan penduduk perempuan sebanyak 126.497 jiwa. Kecamatan Kuta Alam mempunyai jumlah penduduk yang paling besar, yaitu 42.588 jiwa, diikuti Kecamatan Syiah Kuala 33.100 jiwa dan Kecamatan Baiturrahman 32.629 jiwa. Kepadatan penduduk kota Banda Aceh tahun 2021 adalah 4.156 jiwa setiap 1 km<sup>2</sup>. Kecamatan



Baiturrahman memiliki kepadatan penduduk tertinggi yaitu 7.187 jiwa/ km<sup>2</sup>. Sedangkan Kecamatan Syiah Kuala memiliki kepadatan penduduk terendah adalah 2.324 jiwa/km<sup>2</sup>. Penduduk laki-laki lebih banyak dari penduduk perempuan. Hal ini ditunjukkan oleh sex rasio yaitu untuk setiap 100 penduduk perempuan terdapat 102 penduduk laki-laki.

Tabel 4. 1 Data Kependudukan Menurut Kecamatan di Kota Banda Aceh Tahun 2021

Kecamatan	Jumlah Penduduk (ribu)	Laju Pertumbuhan Penduduk per Tahun 2020-2021 (%)	Presentase Penduduk	Kepadatan Penduduk per km <sup>2</sup>	Ratio Jenis Kelamin
Meuraxa	27,27	1,53	10,69	3,76	104,1
Jaya Baru	25,95	1,29	10,30	6,95	103,3
Banda Raya	25,22	1,53	10,04	5,35	98,9
Baiturrahman	32,51	0,36	12,7	7,19	102,6
Lueng Bata	24,33	0,10	9,55	4,56	100,9
Kuta Alam	42,50	0,20	16,70	4,24	102,5
Kuta Raja	15,29	1,46	6,08	2,98	104,3
Syiah Kuala	32,96	0,40	12,98	2,32	99,4
Ulee Kareng	27,25	1,54	10,85	4,50	99,4

Sumber: Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Banda Aceh dalam angka, (2022).

Kepadatan penduduk di sembilan kecamatan cukup beragam dengan kepadatan penduduk tertinggi ada pada kecamatan Baiturrahman dengan 7,19km<sup>2</sup> dan untuk yang terendah ada pada kecamatan Syiah Kuala dengan 2,32km<sup>2</sup>.

Tabel 4. 2 Jumlah Penduduk Menurut Kelompok Umur dan Jenis Kelamin di Kota Banda Aceh Tahun 2022

Kelompok Umur	Jenis Kelamin/Sex		
	Laki – laki (orang)	Perempuan (orang)	Jumlah
0-4	12.908	12.476	25.384
5-9	12.264	11.707	23.971
10-14	11.976	11.519	23.495
15-19	9.238	8.842	18.080
20-24	10.054	9.652	19.706
25-29	10.884	11.643	22.527
30-34	11.722	12.479	24.201
35-39	11.226	10.933	22.159
40-44	9.530	8.590	18.120
45-49	7.965	7.647	15.612
50-54	6.479	6.638	13.117
55-59	5.475	5.180	10.655
60-64	3.801	3.508	7.309
65-69	2.589	2.599	5.188
70-74	1.397	1.589	2.986
75+	1.024	1.495	2.519
<b>Kota Banda Aceh</b>	<b>12.532</b>	<b>126.497</b>	<b>255.029</b>

Sumber: Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Banda Aceh dalam angka, (2022).

### 3. Transportasi

Transportasi di kota Banda Aceh ini terdiri dari transportasi jalan, transportasi penyeberangan, transportasi laut dan transportasi udara yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana yang saling berinteraksi membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien, terpadu dan harmonis, yang berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang antar simpul atau kota wilayah, dan dari simpul atau kota wilayah ke simpul atau kota nasional atau sebaliknya. Adapun transportasi yang ada di Kota Banda Aceh adalah sebagai berikut :

#### a. Transportasi Darat

Sistem Transportasi darat di kota Banda Aceh dilayani oleh angkutan kota yang biasa disebut angkot. Adapun layanan taksi, becak, dan adapula Bis Kota daerah yang disediakan oleh Dinas Perhubungan sebagai moda Transportasi bagi masyarakat.

#### b. Transportasi Laut dan Penyeberangan

Angkutan Laut merupakan sarana perhubungan yang sangat penting dan strategis. Di kota Banda Aceh Aceh terdapat 2 jenis pelabuhan yaitu pelabuhan laut dan pelabuhan penyeberangan ferry, diantaranya Pelabuhan laut Malahayati. Untuk Pelabuhan penyeberangan di kota Banda Aceh ada 3 pelabuhan, diantaranya 1 pelabuhan lintasan komersil (Ulee Lheue - Balohan) dan 2 pelabuhan lintasan perintis (Ulee Lheue – Lamteng dan Ulee Lheue - Serapung).

c. Transportasi Udara

Bandar Udara Internasional Sultan Iskandar Muda adalah salah satu bandara dengan lintasan komersil yang ada di Banda Aceh. Nama bandara ini diambil dari nama Sultan Iskandar Muda, seorang Raja dari Aceh. Bandara ini dikelola oleh PT.Angkasa Pura II, untuk melayani rute domestik dan internasional. Untuk saat ini Bandara Sultan Iskandar Muda masih memiliki 8 *parking stand*. Dan Bandar Udara ini memiliki 8 maskapai penerbangan meliputi dalam negeri dan luar negeri

4. Sarana dan prasarana

a. Sarana

Sarana transportasi yang terdapat pada angkutan penyeberangan Balohan ada 3 kapal yaitu KMP. Aceh Hebat 2, KMP. BRR, dan KMP. Papuyu yang dikelola oleh PT.ASDP Indonesia ferry cabang Banda Aceh. Lalu ada 5 Buah Kapal cepat yang dikelola oleh pihak swasta. Adapun data karakteristik kapal dapat dilihat di Tabel 4.3

Tabel 4. 3 Karakteristik Kapal Yang Beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Ulee Lheue

No	NAMA KAPAL	PERUSAHAAN	TAHUN	GRT	KNOT	KAPASITAS	
						PNP	KEN
<b>A. KAPAL RO-RO</b>							
1	KMP. BRR	PT. ASDP Indonesia Ferry	2008	911	12	340	24
2	KMP. Aceh Hebat 2	PT. ASDP Indonesia Ferry	2020	1186	13	377	24
3	KMP. Papuyu	PT. ASDP Indonesia Ferry	1992	284	7	105	8
<b>B. KAPAL CEPAT</b>							
1.	KM. EXPRESS BAHARI 8B	PT. SAKTI INTI MAKMUR	2003	216	30	364	-
2	KM. EKSPRESS CANTIKA 89	PT. SAKTI INTI MAKMUR	2004	178	30	268	-
3	KM. EXPRESS BAHARI 2 F	PT. SAKTI INTI MAKMUR	2016	300	25	420	-
4	KM. EKSPRESS BAHARI 5F	PT. SAKTI INTI MAKMUR	2019	195	20	251	-
5	MV. PUTRI ANGGRENI 02	Putra Maju Global Mandiri	2019	167	27	178	-

Sumber: Hasil Survei Tim PKL Aceh. (2022).



Gambar 4. 2 KMP. Papuyu

Sumber: Hasil Survey Tim PKL Aceh, (2022).

Tabel 4. 4 *Ship Particular* KMP. Papuyu

KARAKTERISTIK KMP. Papuyu			
1	Pemilik / Operator	:	PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero)
2	Nama Kapal	:	KMP. PAPUYU
3	<i>Call Sign</i> P M U P	:	YB - 4217 MMSI No. 4999/ L
4	Tempat/Galangan Pembuatan/Tahun	:	Jakarta/PT.Daya Radar Utama/1992
5	Jenis/ <i>Type</i> Kapal	:	Roll of Roll (RO - RO)
6	Klasifikasi / No. I M O	:	B K I / No. IMO : 8873556
8	GT / NT	:	284 GT / 86 NT
9	Panjang Keseluruhan (L.O. A.)	:	33,50 Meter
10	Panjang Garis Air (L.B.P.)	:	28,32 Meter
11	Lebar / <i>Beadth</i>	:	9,00 Meter
12	Dalam (D)	:	2,70 Meter
13	Sarat / <i>Draught</i>	:	1,70 Meter
14	MOTOR INDUK (ME)		YANMAR Type 6 LA - DTE
	<i>Power</i> / HP	:	400 HP
	RPM	:	1800
	Kecepatan	:	7 Knot
	Jenis Bahan Bakar	:	Diesel / Solar /HSD
	Nomor Mesin	:	Kiri : 5893 (SB) Kanan : 5892 (PS)
15	MOTOR BANTU (AE)		PERKINS Type 4.326 M
	<i>Power</i> / HP	:	2 X 57 HP
	RPM	:	1500
	Jenis Bahan Bakar	:	Diesel / Solar /HSD
	Generator / KVA	:	30 KVA / 4,56 AC
16	TANGKI – TANGKI		
	Bahan Bakar ( F.O. T )	:	24,00 Ton
	Air Tawar ( F.W. T )	:	24,00 Ton
	Balas ( B.W.T )		15,00 Ton
17	<i>RAMP DOOR</i> Depan & Belakang		
	Panjang	:	6 Meter (Haluan), 5 Meter (Buritan)
	Lebar	:	4 Meter (Haluan), 4 Meter (Buritan)
18	Tinggi Langit2 Geladak Utama ( <i>Cardeck</i> )	:	3,80 Meter
19	KAPASITAS ANGKUT	:	
	Penumpang	:	105 Orang
	Kendaraan	:	8 Unit Campuran a. Golongan IV : 2 b. Golongan V : 6 c. Golongan VI : -
	Jumlah Awak Kapal	:	17 Orang

Sumber : PT. ASDP Indonesia Cabang Banda Aceh, (2022).

## b. Prasarana

## 1) Fasilitas Daratan

Tabel 4. 5 Prasarana Fasilitas Daratan Pelabuhan Penyeberangan Ulee Lheue

No	Fasilitas Daratan	Keterangan
1	Luas Areal Pelabuhan	10.000m <sup>2</sup>
2	Gedung Terminal	414m <sup>2</sup>
2	Lapangan Parkir Pengantar Penjemput	2.340m <sup>2</sup>
3	Lapangan Parkir Siap Muat - Pada Dermaga MB I	2.340m <sup>2</sup>
4	Ruang Tunggu	400 m <sup>2</sup>
5	Rumah Genset	3x2 m <sup>2</sup>
6	Shelter	-
7	Musholla	8x8m <sup>2</sup>
8	Toilet	10 unit
9	Areal parkir siap inap	1250m <sup>2</sup>
10	Kantin	500m <sup>2</sup>
11	Stasiun karantina pertanian	30m <sup>2</sup>
12	Ruang utilitas	20m <sup>2</sup>

Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi Aceh, (2022).

## 2) Fasilitas Perairan

Tabel 4. 6 Prasaran Fasilitas Perairan Pelabuhan Penyeberangan Ulee Lheue

No	Fasilitas Perairan	Volume	Satuan
1	Alur Pelayaran		
-	Ulee Lheue – Balohan	17	mil
-	Ulee Lheue – Lamteng	12	mil
-	Ulee Lheue - Serapung	16	mil
2	Kolam Pelabuhan	20.000	m <sup>2</sup>
3	Pemecah Gelombang	1670	m
4	Rumah <i>Movable Bridge</i> (MB)	16	m <sup>2</sup>
A	Dermaga MB 1		
1	Type : Dermaga <i>Movable Bridge</i> 1		
-	Lebar	7,1	m
-	Panjang	15,8	m
2	Kapasitas Dermaga	15000	GT

3	<i>Breasthing Dolphine</i>	4	Unit
4	<i>Mooring Dolphine</i>	3	Unit
5	<i>Catwalk dan Railing</i>	4	Unit
6	Fender	4	Unit
7	Bolder	4	Unit
8	<i>Gangway</i>	54	m
E	<b>Dermaga Tetap</b>		
1	Type : Dermaga Tetap		
-	Lebar	15,1	m
-	Panjang	64,7	m
2	Kapasitas Dermaga	8000	GT
3	Bolder	7	Unit
4	Fender	6	Unit
5	<i>Mooring Dolphin</i>	-	Unit
6	<i>Breasting Dolphin</i>	6	Unit
7	Cat Walk	1	Unit

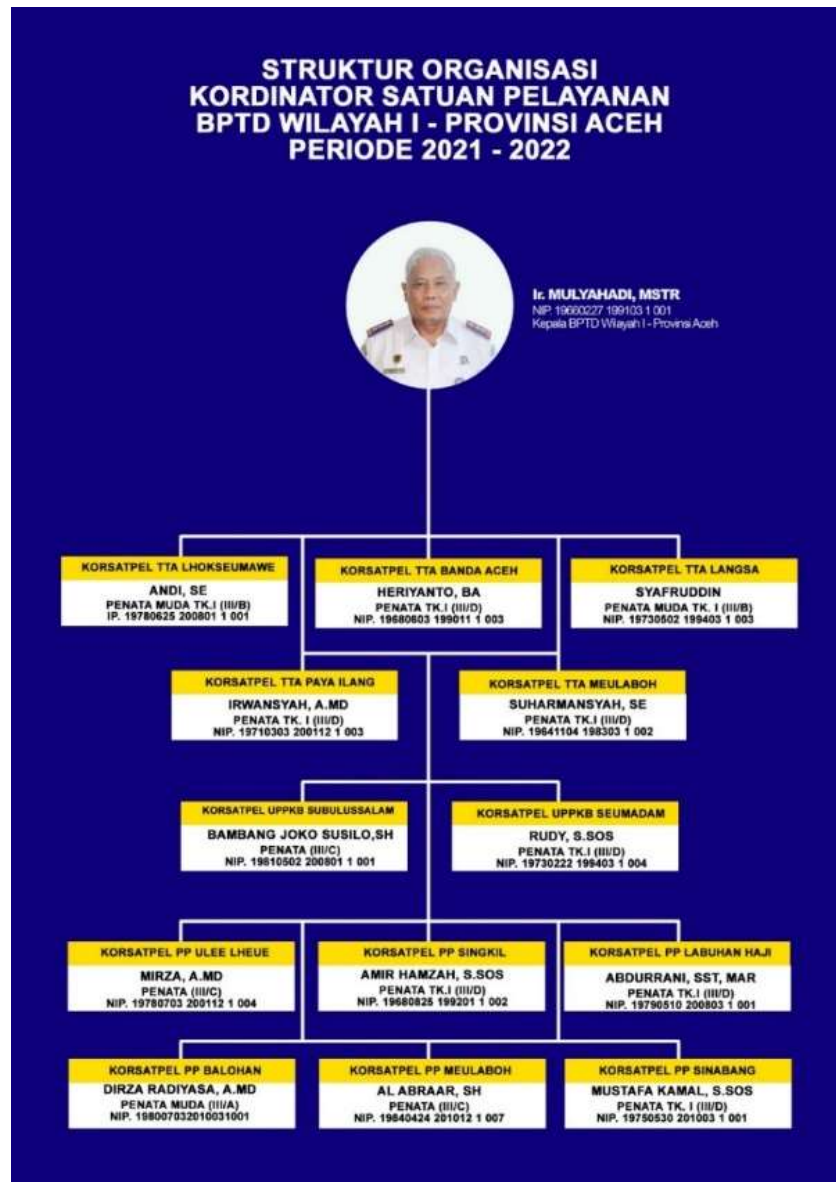
Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi Aceh, (2022).

#### 5. Intansi Pembina Transportasi

Instansi pembina transportasi pada tempat penelitian ini adalah Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Wilayah I Provinsi Aceh Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Ulee Lheue. BPTD ini termasuk dalam Tipe A yaitu Balai Pengelola Transportasi Darat yang melaksanakan pengelolaan transportasi darat dengan karakteristik daratan yang terdapat pelayanan transportasi jalan, serta pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan komersial dan perintis.

Adapun struktur organisasi satuan pelayanan yang terdapat di BPTD Wilayah I Provinsi Aceh dapat dilihat pada Gambar 4.3





Gambar 4. 3 Struktur Organisasi Koordinator Satuan Pelayanan BPTD Wilayah I Provinsi Aceh

Sumber: BPTD Wilayah I Provinsi Aceh, (2022).

a. Tugas

1) Kepala BPTD

- a) Menyusun rencana, program, dan anggaran Balai Pengelola Transportasi Darat.

- b) Melaksanakan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan, dan pengawasan terminal penumpang Tipe A, Terminal Barang, Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB).
- c) Melaksanakan kalibrasi peralatan pengujian berkala kendaraan bermotor, pemeriksaan fisik rancang bangun sarana angkutan jalan.
- d) Melaksanakan pengawasan teknis sarana lalu lintas dan angkutan jalan di jalan nasional.
- e) Melaksanakan pengujian berkala kendaraan bermotor dan industri karoseri.
- f) Melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas, pengawasan angkutan orang antar kota antar provinsi, angkutan orang tidak dalam trayek, angkutan barang, penyidikan dan pengusulan sanksi administrasi terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, serta pengawasan tarif angkutan jalan.
- g) Melaksanakan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan, dan pengawasan pelabuhan sungai, danau dan penyeberangan yang diusahakan secara komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.

- h) Melaksanakan pengaturan, pengendalian dan pengawasan angkutan sungai, danau dan penyeberangan yang komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.
  - i) Melaksanakan penjaminan keamanan dan ketertiban, penyidikan dan pengusulan sanksi administratif terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan yang diusahakan secara komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.
  - j) Melaksanakan peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan, pelayanan jasa kepelabuhanan serta pengusulan dan pemantauan tarif dan penjadwalan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan yang diusahakan secara komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.
  - k) Mengelola urusan tata usaha, rumah tangga, kepegawaian, keuangan, hukum, dan hubungan masyarakat.
  - l) Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh pimpinan.
- 2) Koordinator Satuan Pelayanan
- a) Menyiapkan rencana kerja, program, dan prosedur kerja Pelabuhan Angkutan Penyeberangan Komersial.
  - b) Melakukan pengumpulan, pengolahan dan penelaahan data / informasi sebagai bahan laporan.

- c) Melakukan pengelolaan, pengawasan dan pengendalian kegiatan Pelabuhan Angkutan Penyeberangan Komersial.
  - d) Pembinaan pengelolaan ketatausahaan Pelabuhan Angkutan Penyeberangan Komersial.
  - e) Monitoring dan evaluasi kegiatan Pelabuhan Angkutan Penyeberangan Komersial.
  - f) Melaporkan hasil pelaksanaan tugas kepada Kepala Balai secara berkala.
  - g) Melaksanakan koordinasi dengan instansi terkait.
  - h) Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh pimpinan.
- 3) Pengelola Administrasi Perkantoran
- a) Menyusun program kerja di bidang ketatausahaan Satuan Pelayanan sesuai dengan prosedur dan ketentuan yang berlaku.
  - b) Memantau ketatausahaan Satuan Pelayanan sehingga dalam pelaksanaan terdapat kesesuaian dengan rencana awal.
  - c) Mengendalikan program kerja, sesuai dengan prosedur dan ketentuan yang berlaku, agar tidak terjadi penyimpangan dalam pelaksanaan.
  - d) Mengkoordinasikan dengan unit-unit terkait dan atau instansi lain dalam rangka pelaksanaan ketatausahaan Satuan Pelayanan, agar program dapat terlaksana secara terpadu untuk mencapai hasil yang optimal.

- e) Mengevaluasi kegiatan sesuai dengan prosedur dan ketentuan yang berlaku sebagai bahan penyusunan program berikutnya.
  - f) Menyusun laporan secara berkala.
  - g) Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh pimpinan.
- 4) Pengelola SISPRO Pelayanan Jasa Kepelabuhanan
- a) Menyusun data potensi kegiatan operasional kepelabuhanan.
  - b) Membantu mengevaluasi data potensi dan kegiatan operasional kepelabuhanan.
  - c) Mengumpulkan, dan menyiapkan kegiatan perusahaan berkaitan dengan kegiatan operasional kepelabuhanan.
  - d) Membantu menyiapkan bahan-bahan pemberian sanksi, teguran dan penghargaan terhadap perusahaan yang berkaitan dengan kegiatan operasional kepelabuhanan.
  - e) Menginput data kegiatan operasional kepelabuhanan.
  - f) Mengevaluasi Pengelola SISPRO pelayanan jasa kepelabuhanan.
  - g) Membuat laporan kegiatan perusahaan berkaitan dengan kegiatan operasional kepelabuhanan.
  - h) Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh pimpinan.
- 5) Petugas Lalu Lintas Angkutan dan Jasa Kepelabuhanan
- a) Mengawasi kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Penyeberangan.

- b) Mengatur kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Penyeberangan.
  - c) Menyusun bahan penjadwalan kapal.
  - d) Menyusun data muatan/bongkaran angkutan Penyeberangan.
  - e) Mengevaluasi data muatan/bongkaran angkutan penyeberangan.
  - f) Menyiapkan data muatan/bongkaran angkutan penyeberangan.
  - g) Melakukan pengawasan terhadap bongkar/muat angkutan penyeberangan.
  - h) Mengatur pengawasan terhadap bongkar/muat angkutan penyeberangan.
  - i) Membuat laporan Lalu Lintas dan Angkutan Penyeberangan.
  - j) Memastikan Kapal yang beroperasi adalah kapal yang terjadwal.
  - k) Melakukan analisis dan evaluasi terhadap pemenuhan waktu olah gerak kapal, waktu standar, waktu pelayanan dan waktu tempuh setiap kapal.
  - l) Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh pimpinan.
- 6) Pengawas Kinerja Operasional Pelabuhan
- a) Menginventarisir peraturan, SOP (Standar Operasional Prosedur) dan SPM (Standar Pelayanan Minimal) di bidang penyelenggaraan pelabuhan.

- b) Menginventarisir pelabuhan yang ada di wilayah kerja.
- c) Menyusun rencana, lokasi dan jadwal pengawasan kinerja operasional pelabuhan.
- d) Melakukan pengawasan kinerja operasional pelabuhan sesuai rencana, lokasi dan jadwal yang disusun (kondisi sarana dan prasarana / fasilitas utama dan fasilitas penunjang, SDM, pelayanan angkutan (penumpang naik-turun / bongkar-muat barang), load factor, sirkulasi arus lalu lintas dan penumpang / barang, sistem informasi, dll).
- e) Menyusun laporan analisis dan evaluasi kinerja operasional pelabuhan per pelabuhan.
- f) Menyusun usulan perbaikan / penyempurnaan operasional pelabuhan per pelabuhan berdasarkan hasil analisis dan evaluasi (fisik, SDM, sistem, pelaporan, dll).
- g) Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh pimpinan.

#### 7) Satuan Keamanan

- a) Menyelenggarakan keamanan dan ketertiban di lingkungan/tempat kerja yang meliputi aspek pengamanan fisik, personel, informasi dan pengamanan teknis lainnya.

#### 6. Produktivitas Angkutan

Adapun produktivitas angkutan pada Pelabuhan Penyeberangan Ulee Lheue dengan lintasan Ulee Lheue – Lamteng Selama 30 di bulan Mei dapat dilihat pada Tabel 4.7 dan Tabel 4.8

Tabel 4. 7 Data Produktivitas Lintasan Ulee Lheue – Lamteng selama 30 Hari Keberangkatan

No	Tanggal	PNP	Trip	Kendaraan Golongan								
				I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX
1	01 Mei 2022	24	1	-	14	-	1	-	-	-	-	-
2	02 Mei 2022	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	03 Mei 2022	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	04 Mei 2022	58	1	-	25	-	2	-	-	-	-	-
5	05 Mei 2022	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6	06 Mei 2022	60	1	-	31	-	3	-	-	-	-	-
7	07 Mei 2022	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8	08 Mei 2022	16	1	-	7	-	1	-	-	-	-	-
9	09 Mei 2022	21	2	-	5	-	2	-	-	-	-	-
10	10 Mei 2022	11	1	-	6	-	-	5	-	-	-	-
11	11 Mei 2022	14	1	-	3	1	2	5	-	-	-	-
12	12 Mei 2022	5	1	-	2	-	-	5	-	-	-	-
13	13 Mei 2022	24	1	-	8	-	-	5	-	-	-	-
14	14 Mei 2022	26	1	-	15	-	-	-	-	-	-	-
15	15 Mei 2022	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16	16 Mei 2022	6	1	-	4	-	-	-	-	-	-	-
17	17 Mei 2022	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18	18 Mei 2022	11	1	-	5	1	-	-	-	-	-	-
19	19 Mei 2022	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20	20 Mei 2022	4	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
21	21 Mei 2022	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
22	22 Mei 2022	16	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
23	23 Mei 2022	20	1	-	10	-	-	1	-	-	-	-
24	24 Mei 2022	38	1	-	9	1	3	5	-	-	-	-
25	25 Mei 2022	3	1	-	1	-	-	5	-	-	-	-
26	26 Mei 2022	2	1	-	1	-	1	2	-	-	1	-
27	27 Mei 2022	5	1	-	3	-	-	4	-	-	-	-
28	28 Mei 2022	11	1	-	5	-	-	-	-	-	-	-
29	29 Mei 2022	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
30	30 Mei 2022	11	1	-	7	1	-	-	-	-	-	-

Sumber: BPTD Wilayah I Provinsi Aceh, (2022).



Tabel 4. 8 Data Produktivitas Lintasan Ulee Lheue – Lamteng selama 30 Hari Kedatangan

No	Tanggal	PNP	Trip	Kendaraan Golongan									
				I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	
1	01 Mei 2022	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	02 Mei 2022	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	03 Mei 2022	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	04 Mei 2022	40	1	-	25	-	1	-	-	-	-	-	-
5	05 Mei 2022	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6	06 Mei 2022	60	1	-	31	-	3	-	-	-	-	-	-
7	07 Mei 2022	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8	08 Mei 2022	48	1	-	28	-	1	-	-	-	-	-	-
9	09 Mei 2022	4	2	-	3	1	1	-	-	-	-	-	-
10	10 Mei 2022	11	1	-	4	-	1	5	-	-	-	-	-
11	11 Mei 2022	7	1	-	4	-	1	5	-	-	-	-	-
12	12 Mei 2022	7	1	-	5	-	-	5	-	-	-	-	-
13	13 Mei 2022	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14	14 Mei 2022	6	1	-	4	-	1	-	-	-	-	-	-
15	15 Mei 2022	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16	16 Mei 2022	32	1	-	20	1	-	-	-	-	-	-	-
17	17 Mei 2022	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18	18 Mei 2022	3	1	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-
19	19 Mei 2022	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20	20 Mei 2022	1	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
21	21 Mei 2022	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
22	22 Mei 2022	4	1	-	1	2	1	1	-	-	-	-	-
23	23 Mei 2022	5	1	-	3	1	-	1	-	-	-	-	-
24	24 Mei 2022	2	1	-	1	-	-	5	-	-	-	-	-
25	25 Mei 2022	23	1	-	11	-	1	5	-	-	-	-	-
26	26 Mei 2022	6	1	-	3	-	2	2	-	-	1	-	-
27	27 Mei 2022	4	1	-	3	-	-	4	-	-	-	-	-
28	28 Mei 2022	4	1	-	1	1	1	-	-	-	-	-	-
29	29 Mei 2022	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
30	30 Mei 2022	3	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-

Sumber: BPTD Wilayah I Provinsi Aceh, (2022).

## 7. Jaringan

### a. Lintasan Penyeberangan

Terdapat 3 lintasan pada Pelabuhan Penyeberangan Ulee Lheue dapat dilihat pada Tabel 4.9

Tabel 4. 9 Daftar Lintasan Penyeberangan di Pelabuhan Penyeberangan Ulee Lheue

No	Lintasan Penyeberangan	Jarak ( Mil )	Jarak Tempuh	Keterangan
1	Ulee Lheue - Balohan	18	90 Menit	Lintas Komersil
2	Ulee Lheue - Lamteng	12	130 Menit	Lintas Perintis
3	Ulee Lheue - Serapung	15	160 Menit	Lintas Perintis

Sumber: BPTD Wilayah I Provinsi Aceh, (2022).



Gambar 4. 4 Pola Arus Jaringan Penyeberangan

Sumber: *Google Maps*, (2022).

## B. Hasil Penelitian

### 1. Penyajian Data

- a. Perbandingan Perlengkapan Alat Keselamatan Pada KMP. Papuyu berdasarkan Keputusan DIRJENHUBLA NO: UM.008/9/20/DJPL-12 Bab IV Pasal 80.

#### 1) Jaket Penolong(*life jacket*)

##### a) Jaket Penolong Dewasa

Dari hasil survei yang dilakukan, didapatkan bahwa jumlah *life jacket* dewasa dapat dilihat pada Tabel 4.10

Tabel 4. 10 Hasil Survei Jaket penolong(*life jacket*) untuk dewasa

Aturan	Hasil Survei	Keterangan	Masa Berlaku Dokumen Hasil Inspeksi Kapal
1. Jumlah pelayar diatas kapal + 10% untuk anak-anak + 5% untuk cadangan	Tedapat 136 unit <i>life jacket</i> yang tersedia.	12 unit tanpa peluit dan 6 unit tanpa lampu.	1 tahun

##### b) Jaket Penolong anak-anak

Dari hasil survei yang dilakukan, didapatkan bahwa jumlah *life jacket* anak-anak dapat dilihat pada Tabel 4.11

Tabel 4. 11 Hasil Survei Jaket Penolong (*life jacket*) untuk anak-anak

Aturan	Kapasitas	Keterangan	Masa Berlaku Dokumen Hasil Inspeksi Kapal
1. Jumlah pelayar diatas kapal + 10% untuk anak-anak + 5% untuk cadangan	Tedapat 14 unit <i>life jacket</i> yang tersedia	Hanya dilengkapi dengan lampu	1 tahun

2) Pelampung Penolong (*life buoy*)

Dari hasil survei yang dilakukan, didapatkan bahwa jumlah *life buoy* anak-anak dapat dilihat pada Tabel 4.12

Tabel 4. 12 Hasil Survei Pelampung Penolong (*life buoy*)

Aturan	Ukuran kapal	Jumlah <i>life buoy</i> Yang Tereadia	Masa Berlaku Dokumen Hasil Inspeksi Kapal
15 meter atau lebih tetapi kurang dari 45 meter harus dilengkapi 6 unit <i>life buoy</i> dengan 50% dilengkapi lampu yang dapat menyala sendiri dan 2 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung.	33,50m	Lama : 4 Unit Baru : 4 Unit Lampu : 2 Unit Tali apung : 2 Unit Rusak : 0 Unit Jumlah : 8 Unit	1 tahun

3) Sekoci Penolong (*life boat*)

Dari hasil survei yang dilakukan, didapatkan bahwa jumlah *life boat* anak-anak dapat dilihat pada Tabel 4.13

Tabel 4. 13 Hasil Survei Sekoci Penolong(*Life boat*)

Aturan	Gross Tonnage	Jumlah <i>life boat</i> Yang Tereadia	Masa Berlaku Dokumen Hasil Inspeksi Kapal
Kapal dengan GT 35 lebih atau kurang dari 300 harus dilengkapi dengan 1 (satu) unit sampan motor.	284 GT	1 (satu) unit	1 tahun

4) Rakit Penolong(*life raft*)

Dari hasil survei yang didapat, bahwa jumlah rakit penolong(*life raft*) di atas KMP. Papuyu adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 14 Hasil Survei Rakit Penolong (*life raft*)

Muatan (orang)	Kapasitas ILR/Unit(orang)	ILR Tersedia(unit)	Masa Berlaku Dokumen Hasil Inspeksi Kapal
<b>105</b> (17 ABK dan Nahkoda)	25	6 Unit Kapasitas total 150 pnp	1 tahun

## C. Pembahasan

### 1. Kondisi Eksisting

Adapun hasil observasi yang dilakukan pada kondisi eksisting perlengkapan alat keselamatan jiwa pada KMP. Papuyu adalah sebagai berikut :

#### a. Jaket Penolong (*life jacket*)

Dari hasil survei yang dilakukan, bahwa dapat disimpulkan Kondisi eksisting jaket penolong dewasa dalam hal ini masih dapat berfungsi namun sudah terlihat usang, warna yang sudah terlihat pudar, lalu jahitannya tidak terlalu rapat lagi, dan ada beberapa yang tidak dilengkapi dengan lampu, peluit, dan pita pemantul cahaya yang sudah usang. Dapat dilihat pada Gambar 4.5 dan Gambar 4.6



Gambar 4. 5 Kondisi eksisting jaket penolong dewasa pada KMP. Papuyu



Gambar 4. 6 Kondisi eksisting jaket penolong dewasa pada KMP. Papuyu

Dalam peletakan alat keselamatan jaket penolong, disini ditemukan bahwa jaket penolong tersebut banyak diletakan di dalam lemari yang ditutup kaca berbahan akrilik dan juga lemarnya di lakban dengan kuat sehingga sulit untuk di buka saat kondisi darurat. Selain itu ada juga jaket penolong yang diletakan di lemari di atas kursi penumpang, dalam hal ini ditemukan bahwa pengunci pada lemari tersebut sangat sulit untuk dibuka yang membuat hal tersebut tidak bisa di sulit untuk di ambil dalam kondisi darurat.

Selanjutnya untuk kondisi eksisting jaket penolong pada anak-anak dalam hal ini ditemukan dalam kondisi baik, namun hanya saja tidak tersusun dengan rapi dan untuk lemarnya tidak ada petunjuk bahwa untuk jaket penolong anak-anak atau dewasa.

Dan lemarnya di lakban dengan kuat sehingga sulit untuk dibuka dalam keadaan darurat.



Gambar 4. 7 Kondisi eksisting jaket penolong anak-anak pada KMP. Papuyu

Jaket penolong seharusnya di lengkapi dengan peluit dan berwarna terang dengan pita pemantul cahaya, sehingga dapat mudah ditemukan Ketika di atas air sesuai dengan dokumen Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 10 klausul 10.1. Dapat dilihat pada Gambar 4.8



Gambar 4. 8 Contoh Jaket Penolong yang disarankan  
Sumber : Analisis, (2022).



b. Pelampung Penolong (*life buoy*)

Dari hasil survei yang dilakukan, dapat disimpulkan bahwa kondisi eksisting pelampung penolong masih dapat digunakan namun, terlihat ada sedikit retak yang ditutupi warna yang di cat ulang, hal ini disebabkan karena pelampung penolong tersebut sudah lama namun tidak di ganti. Dan juga terdapat beberapa pelampung penolong dengan pita pemantul cahaya yang tidak berfungsi lagi dan tidak memiliki nama kapal pada pelampung tersebut. Kondisi eksisting dapat dilihat pada Gambar 4.9



Gambar 4. 9 Kondisi eksisting pelampung penolong pada KMP. Papuyu

Namun ada juga ditemukan beberapa pelampung penolong yang baru dan masih terlihat baik dari kondisi eksisting. Dan ada juga yang dilengkapi dengan lampu dan tali apung, namun dalam hal ini ditemukan bahwa lampu yang digunakan diletakan terpisah dengan pelampung penolong dan untuk tali apung memiliki *size* yang kecil pada pelampung penolong pada KMP. Papuyu.



Gambar 4. 10 Kondisi eksisting pelampung penolong dengan lampunya pada KMP. Papuyu

Berdasarkan peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL-12 Bab IV Pasal 80 dan dokumen Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 9 klausul 9.1. bahwa pelampung penolong harus dengan warna yang mencolok dan dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri Ketika terendam air dan tali apung untuk menunjang keselamatan, lalu juga harus dicantumkan nama kapal dan nama tempat pembuatannya pada pelampung penolong tersebut. Dapat dilihat pada Gambar 4.11



Gambar 4. 11 Contoh Pelampung Penolong Yang Disarankan

c. Sekoci Penolong (*life boat*)

Dari hasil survei yang dilakukan, bahwa kondisi eksisting sekoci penolong terlihat baik namun pada dewi-dewi sekoci terdapat tali seling yang kendur dan berkarat, dan juga dewi-dewi sekoci yang terlihat diberikan lakban pada tiang nya, dalam hal ini dapat disimpulkan bahwa sekoci penolong belum dapat digunakan dalam keadaan darurat. Kondisi eksisting dapat dilihat pada Gambar 4.12



Gambar 4. 12 Kondisi eksisting sekoci penolong dan dewi-dewi sekoci pada KMP. Papuyu

Berdasarkan peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV Pasal 80 dan dokumen standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 6.2 dan 7.1, sekoci penolong harus dalam keadaan baik dan dengan dewi-dewi sekoci dapat digunakan dengan baik.

d. Rakit Penolong (*life raft*)

Dari hasil survei yang dilakukan, bahwa ditemukan kondisi eksisting pada rakit penolong terlihat baik dengan kondisi *expired* yang masih belum habis. Kondisi eksisting dapat dilihat pada Gambar 4.13



Gambar 4. 13 Kondisi eksisting rakit penolong pada KMP. Papuyu

Berdasarkan peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV Pasal 79 dan dokumen standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 6.2 dan 7.1, rakit penolong harus dengan identitas kapalnya dengan warna yang mencolok.

2. Analisis Data

a. Jaket Penolong (*life jacket*)

1) Jaket Penolong Dewasa

Jadi, untuk jumlah jaket penolong(*life jacket*) dewasa yang harus disediakan pada KMP. Papuyu sebagai berikut :

$$\text{PNP} + \text{ABK} = 122 \text{ Orang}$$

$$(\text{Kapabilitas pelayar} \times 5\%) + \text{Kapabilitas pelayar} = \dots \text{ Unit}$$

$$(122 \times 5\%) + 122 = \dots \text{ unit}$$

$$6,1 + 122 = 128,1 = 128 \text{ Unit}$$

$$136(\text{jumlah keseluruhan}) - 18(\text{jumlah yang kurang}) = \dots \text{ unit}$$

$$136 \text{ unit} - 18 \text{ unit} = 118 \text{ unit}$$

Maka, hasil yang di dapat dari jumlah jaket penolong (*life jacket*) pada KMP. Papuyu adalah 128 unit *life jacket*. Dari hasil suvei diatas dapat disimpulkan bahwa Jaket penolong (*life Jacket*) untuk orang dewasa di KMP. Papuyu tidak memenuhi syarat peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV dalam Pasal 80.

## 2) Jaket Penolong Anak-Anak

Jadi, untuk Jumlah jaket penolong(*life jacket*) untuk anak-anak yang harus di sediakan pada KMP. Papuyu sebagai berikut:

$$\text{PNP} + \text{ABK} = 122 \text{ Orang}$$

$$(\text{Kapabilitas pelayar} \times 10\%) = \dots \text{ Unit}$$

$$(122 \times 10\%) = 12,2 = 12 \text{ Unit}$$

Maka, hasil yang di dapat dari jumlah jaket penolong (*life jacket*) pada KMP. Papuyu adalah 12 unit *life jacket*. Dari hasil survei diatas dapat disimpulkan bahwa Jaket penolong (*life Jacket*) untuk orang anak - anak di KMP. Papuyu telah memenuhi syarat peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV dalam Pasal 80.

b. Pelampung Penolong (*life buoy*)

Jadi, Jumlah *life buoy* yang kurang ada 1 unit pelampung penolong dengan lampu yang bisa menyala sendiri Ketika terendam air.

Dari hasil survei diatas dapat dilihat bahwa pelampung penolong(*life buoy*) di KMP. Papuyu tidak memenuhi syarat peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL–12 Bab IV Pasal 80.

c. Sekoci Penolong (*life boat*)

Dari hasil survei diatas dapat dilihat bahwa sekoci penolong (*life boat*) di KMP. Papuyu telah memenuhi syarat peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV Pasal 80.

d. Rakit Penolong(*life raft*)

Jadi, untuk jumlah Rakit penolong (*life raft*) pada KMP. Papuyu yang harus di sediakan sebagai berikut :

$$\text{Kapasitas pelayar } \textit{life raft} = 6 \times 25 = 150 \text{ pnp}$$

$$\text{PNP} + \text{ABK} = \dots \text{ orang}$$

$$105 + 17 = 122 \text{ orang}$$

$$\text{Kapasitas pelayar} \times 125\% = \dots \text{ orang}$$

$$122 \times 125\% = 152,5 = 153 \text{ orang}$$

Maka, hasil yang di dapat dari jumlah rakit penolong(*life raft*) pada KMP Papuyu adalah 153 unit *life raft*. Dari hasil survei diatas dapat dilihat bahwa rakit penolong(*life raft*) di KMP. Papuyu tidak memenuhi syarat Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV Pasal 79.

## BAB V

### PENUTUP

#### A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis kondisi dan jumlah perlengkapan keselamatan pada KMP. Papuyu yang beroperasi di lintasan Ulee Lheue - Lamteng dapat disimpulkan dalam Kertas Kerja Wajib (KKW) ini sebagai berikut :

1. Dari hasil survei perlengkapan alat keselamatan jiwa pada KMP. Papuyu dalam hal ini didapatkan bahwa :
  - a. *Life jacket* dewasa dan anak-anak masih dapat berfungsi namun ada beberapa yang sudah usang dan harus diganti, dan belum dilengkapi dengan peluit, lampu, dan pita pemantul cahaya. *Life jacket* anak-anak dalam kondisi baik dengan warna yang mencolok, akan tetapi tidak petunjuk antara *life jacket* Dewasa dan anak-anak. Lalu jaket penolong semuanya diletakan di dalam lemari yang terkunci rapat dan susah dibuka dalam keadaan darurat.
  - b. *Life buoy* ditemukan masih dapat berfungsi namun dalam kondisi beberapa terlihat sedikit ada retakan yang ditutupi warna yang di cat ulang, dan terlihat tidak dicantumkan nama kapal dan lokasi pembuatannya. Lalu untuk lampu yang digunakan diletakan terpisah dengan pelampung penolong dengan tali apung yang memiliki *size* yang kecil.



- c. *Life boat* ditemukan dalam kondisi baik namun dengan kondisi dewi-dewi sekoci yang terlihat kurang baik, karena ditemukannya tali seling yang kendor dengan roda katrol yang tidak dikasih pelicin, lalu tiang yang terlihat dilakban.
  - d. *Life raft* ditemukan dalam kondisi baik dengan masa *expired* yang masih berlaku.
2. Berdasarkan peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV dapat disimpulkan bahwa :
- a. *Life buoy* masih belum memenuhi syarat untuk aturan yang berlaku dikarenakan dari 8 unit pelampung penolong hanya terdapat 2 unit dengan tali apung dan 2 unit yang menggunakan lampu, sedangkan yang dibutuhkan untuk pelampung penolong adalah 3 unit menggunakan lampu dan 2 unit menggunakan tali apung.
  - b. *Life raft* masih belum memenuhi syarat untuk aturan yang berlaku dikarenakan hanya memiliki 6 unit *life raft* dengan kapasitas 150 penumpang, sedangkan yang dibutuhkan untuk rakit penolong adalah 7 unit dengan kapasitas 175 orang.
  - c. *Life jacket* masih belum memenuhi syarat untuk aturan yang berlaku dikarenakan dari jumlah keseluruhan *life jacket* 12 tanpa peluit dan 20 tanpa lampu pada *life jacket*.

- d. *Life boat* telah memenuhi syarat untuk aturan yang berlaku dikarenakan telah terdapat 1 (satu) unit sampan bermotor.

## **B. Saran**

Berdasarkan kesimpulan di atas maka saran yang dapat diusulkan penulis dalam upaya meningkatkan pengawasan terhadap kondisi dan jumlah perlengkapan alat keselamatan jiwa pada KMP. Papuyu agar dapat memenuhi peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 Bab IV :


1. Operator kapal harus melengkapi alat keselamatan jiwa yang masih belum sesuai dengan aturan yang berlaku, maka dari itu perlu diadakannya penambahan pada pelampung penolong yang menggunakan lampu sejumlah 1 unit, rakit penolong sejumlah 1 unit dengan kapasitas 25 penumpang, dan jaket penolong dilengkapi dengan lampu dan peluit.
2. Seluruh awak kapal harus lebih memperhatikan lagi kondisi alat keselamatan. Dan juga nahkoda perlu membuat jadwal pengecekan rutin setiap mingguan, bulanan, dan tahunan agar alat keselamatan dalam kondisi yang baik dan layak dipakai.
3. Perlu diadakannya Pembaharuan dan penambahan terhadap perlengkapan alat keselamatan pada KMP. Papuyu agar lebih diperhatikan lagi kesesuaian jumlah dan kondisi pada perlengkapan alat keselamatan jiwa pada KMP. Papuyu.

## DAFTAR PUSTAKA

- Undang – Undang Nomor 17 tentang Pelayaran Tahun 2008. Presiden Republik Indonesia, Jakarta.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan. Menteri Perhubungan Republik Indonesia, Jakarta.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 61 Tahun 2019 Tentang Kelaiklautan Kapal Penumpang Kecepatan Tinggi Berbendera Indoensia. Menteri Perhubungan Republik Indonesia, Jakarta.
- Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal *Non Konvensi* Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) Tahun 2012. Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
- Buku Kapal *Non Konvensi* Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) Bab IV tentang Pelengkapan Keselamatan Tahun 2019. Kementerian Perhubungan.
- Abubakar, Iskandar Dkk. 2010. *Transportasi Penyeberangan*, Jakarta: Direktur Jenderal Perhubungan Darat.
- Mandaku, Hanok. 2012. *Sebuah Analisis Tentang Sebab-Sebab Kecelakaan KM. Putri Ayu, Maluku, Arika, 06(2)*.
- Miro, Fidel. 2005. *Perencanaan Transportasi*, Jakarta: Erlangga.
- Sumadi Suryabrata, *Metodologi Penelitian*, PT. Raja Grafindo, Jakarta, 2013, h. 80.




- Rahju, Mohamad. 2019. *Analisis Persyaratan kebutuhan Inflatable Liferaft 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)*.
- Mutholib, A. 2013. *Kajian Fasilitas Keselamatan Kapal Pada Lintas Penyeberangan 35 Ilir – Muntok*. Jurnal Transportasi, 25(5), 140–146.

# LAMPIRAN

 <b>PT. ASDP INDONESIA FERRY (PERSERO) BANDA ACEH</b> <b>SHIP PARTICULARS / SPESIFIKASI KAPAL</b>	
1. Nama Kapal / Call Sign	: KMP. BRR / PWRP
2. IMD Number	: 9549475
3. Tempat Pembuat / Galangan	: PT. Dok & Perkapalan Kodja Bahari (Persero) Palembang
4. Tahun Pembuatan	: 2008
5. Lintasan / Jarak Tempuh	: Bulahan - Ulee Lheue (PP) / 17 Mile
6. Type Kapal	: Passenger Ferry With Open Ro-Ro Cargo Space
7. Ukuran Utama	:
a. Panjang Seluruh (LOA)	: 61,30 M
b. Panjang (LBP)	: 57,00 M
c. Lebar (B)	: 13,20 M
d. Dalam (D)	: 3,90 M
e. Saraf Air (d)	: 2,80 M
f. GRT / NT	: 911 GT / 274 NT
8. Mesin Utama	:
a. Merk Type	: Mitsubishi
b. Type Mesin	: S12A2MPTK
c. Tenaga Kuda / PK	: 2 x 809 KW / 1100 HP/ FS
d. Jumlah Mesin	: 2 Unit
e. Kecepatan Maximum	: 13 Knot / Kecepatan Opr. : 10 Knot
f. Putaran	: 2100 RPM
g. Tahun Pembuatan Mesin	: 2008
h. Jenis Bahan Bakar	: Diesel / Solar / HSD
i. Nomor Mesin	: 26149 (SB), 26150 (PS)
9. Generator Mesin Bantu	:
a. Model	: Perkins
b. Type	: 6 TG 2 AM
c. Jumlah Mesin	: 2 (Dua) Unit
d. Tenaga Kuda / HP	: 2 x 124 HP
e. Putaran	: 1500 RPM
f. KVA	-
10. Kapasitas Tangki	:
a. Tangki Bahan Bakar	: 45,00 Ton
b. Tangki Air Tawar	: 70,00 Ton
c. Tangki Ballast	: 70,00 Ton
11. Kapasitas Muat	:
a. Jumlah Penumpang	: 340 Orang
1. Eksekutif	: 30 Orang
2. Bisnis	: - Orang
3. Ekonomi	: 310 Orang
b. Jumlah Kendaraan	: 25 Unit ( Campuran )
1. Kendaraan Kecil	: 17 Unit
2. Bis & Truck Sedang	: 4 Unit
3. Bis & Truck Besar	: 4 Unit
c. Jumlah ABK	: 20 Orang
12. Pintu Rampa	:
a. Pintu Rampa Haluan	Panjang : - M Lebar : - M
b. Pintu Rampa Buritan	Panjang : - M Lebar : - M
c. Pintu Rampa Kiri	Panjang : - M Lebar : - M
d. Pintu Rampa Kanan	Panjang : - M Lebar : - M
13. a. Tinggi Car Deck Haluan	3,80 M
b. Tinggi Car Deck Buritan	3,80 M

Lampiran. 1 *Ship Particular* KMP. BRR

Sumber : Hasil survei Tim PKL ,2022

 		<b>SHIP PARTICULARS</b>		<b>KMP. ACFH HEBAT 2</b> 	
A	NAMA KAPAL/CALL SIGN	: KMP. ACEH HEBAT 2			
B	IMO NUMBER	: 9921520			
C	CALL SIGN	: YDIE2			
D	TEMPAT PEMBUATAN/GALANGAN	: PT. ADILUHING SARANASEGARA INDONESIA			
E	TAHUN PEMBUATAN	: 2020			
F	PEMILIK KAPAL	: DINAS PERHUBUNGAN ACEH, PEMERINTAH ACEH			
G	LINTASAN	: ULEE LHEUE - BALOHAN			
H	TYPE KAPAL	: PASSENGER RO-RO			
I	UKURAN UTAMA				
	1. PANJANG KESELURUHAN (LoA)	: 63,75 Meter			
	2. PANJANG GARIS AIR (LBP)	: 57,77 Meter			
	3. LEBAR (B)	: 13,60 Meter			
	4. DALAM (D)	: 3,90 Meter			
	5. SARAT AIR (d)	: 2,80 Meter			
	6. TONASE	: 1186 GRT / 356 NT			
J	MESIN UTAMA (ME)				
	1. MERK	: MITSUBISHI			
	2. TYPE/MODEL	: S12R-MPTK2-2			
	3. TENAGA KUDA/PK	: 2 x 1414 PS / 2 x 1040 kW			
	4. JUMLAH MESIN	: 2 UNIT			
	5. KECEPATAN MAXIMUM	: 13 KNOT			
	6. KECEPATAN OPERATION	: 12 KNOT			
	7. RPM	: 1650 Min <sup>-1</sup>			
	8. TAHUN PEMBUATAN MESIN	: FEBRUARI, 2020			
	9. JENIS BAHAN BAKAR	: HSD/SOLAR			
	10. NOMOR MESIN	: KIRI: 19226 KANAN: 19224			
K	GENERATOR MESIN BANTU (AE)				
	1. MERK	: DOOSAN			
	2. TYPE/MODEL	: AD158TIF			
	3. JUMLAH MESIN	: 3 UNIT			
	4. TENAGA KUDA/PK	: 3 x 410 PS / 3 x 302 kW			
	5. RPM	: 1500 RPM			
	6. KVA	: 377 kVA			
	7. NOMOR MESIN	: AE 1: 15MWNO0 032665 AE 2: 15MWNO0 032667 AE 3: 15MWNO0 032683			
L	GENERATOR PELABUHAN				
	1. MERK	: YUCHAI			
	2. TYPE/MODEL	: YC41082C			
	3. SERIAL NUMBER	: D7587L00030			
	4. JUMLAH MESIN	: 1 UNIT			
	5. TENAGA KUDA/PK	: 73 HP / 55 kW			
	6. RPM	: 1500 RPM			
	7. KVA	: 68 kVA			
M	GENERATOR EMERGENCY				
	1. MERK	: YUCHAI			
	2. TYPE/MODEL	: YCSA200L - C21			
	3. SERIAL NUMBER	: A7Y90L30001			
	4. JUMLAH MESIN	: 1 UNIT			
	5. TENAGA KUDA/PK	: 213 HP / 159 kW			
	6. RPM	: 1500 RPM			
	7. KVA	: 198 kVA			
N	KAPASITAS TANGKI				
	1. TANGKI BAHAN BAKAR INDIK	: 86,07 TON		@ Tangki Kiri: 43,035 T @ Tangki kanan: 43,035 T	
	2. TANGKI BAHAN BAKAR HARIAN (DAILY TANK)	: 4,81 TON		@ Tangki 1,2,3,4: 1,203 T (Posisi di Engine Room)	
	3. TANGKI AIR TAWAR 1	: 160,08 TON		@ Tangki Kiri: 45,525 T @ Tangki Kanan: 45,525 T	
	4. TANGKI AIR TAWAR 2	: 15,34 TON		@ Tangki Tengah: 15,338 T	
	5. TANGKI BALLAST 1	: 70,34 TON		@ Tangki Kiri: 35,171 T @ Tangki Kanan: 35,171 T	
	6. TANGKI BALLAST 2	: 49,84 TON		@ Tangki Kiri: 24,92 T @ Tangki Kanan: 24,92 T	
O	KAPASITAS MUAT				
	1. JUMLAH PENUMPANG	: 252 ORANG			
	a. VP	: 96 ORANG			
	b. EKONOMI KELAS 2	: 70 ORANG			
	c. EKONOMI KELAS 3	: 30 ORANG			
	d. EKONOMI OUTDOOR	: 56 ORANG			
	2. JUMLAH KENDARAAN	: 26 UNIT			
	a. TRUK SEDANG	: 18 UNIT		(MUATAN BATA-BATA/TRUK = 8 TON)	
	b. SEDAN	: 8 UNIT			
	3. JUMLAH ABK	: 20 ORANG			
P	PINTU RAMPA				
	1. PINTU RAMPA HALUAN	: PANJANG 6,70 M		LEBAR 5,82 M	
	2. PINTU RAMPA BURITAN	: PANJANG 6,70 M		LEBAR 4,50 M	
	3. PINTU RAMPA SAMPING	: PANJANG 4,125 M		LEBAR 4,09 M	
Q	TINGGI CARDECK HALUAN	: 4,3 METER			
R	TINGGI CARDECK BURITAN	: 4,3 METER			

Lampiran. 2 *Ship Particular* KMP. Aceh Hebat 2

Sumber : Hasil survei Tim PKL ,2022



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT  
BALAI PENGELOLA TRANSPORTASI DARAT  
WILAYAH I - PROVINSI ACEH**

Jl. DR. T. Muhammad Hasan No. 31  
Terminal Tipe A Batoh - Banda Aceh  
Kec. Banda Raya, Kota Banda Aceh, 23238


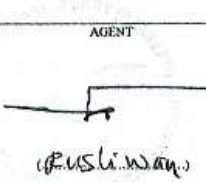

EMAIL : bptd-acoh@dephub.go.id  
: bptd.aceh@gmail.com

Telp : (0651) 8016257  
Fax : (0651) 8016257

**MEMORANDUM SERTIFIKAT / DOKUMEN KAPAL  
SHIP MEMORANDUM CERTIFICATE**

Nama Kapal	: KMP.PAPUYU	Nama Nahkoda	:
Bendera	: INDONESIA	Jumlah Crew / ABK	: Crew
Isi Kotor	: 284	Jenis Kapal	: KAPAL MOTOR PENUMPANG
Tanda Pendaftaran	: 2008 Pst No. 4999 / L	Call Sign	: YB. 4217
Tanda Sclar	: GT. 284 No. 458 / Ba	IMO	: 8873556
Tahun Pembangunan	: 1992	Owner / Agent	: PT. ASDP

Surat-Surat / Dokumen	Ditetapkan	Pada Tanggal		Keterangan
		Berkah	Berkah	
Surat Ukur DN / IS	TANJUNGPINANG	02-10-1992	-	Permanent
Surat Laut	JAKARTA	05-02-2008	-	Permanent
Surat Keterangan Sarafan Perwira				
Minimum Safe Manning Document	BANDA ACEH	30-03-2022		
Daftar ABK / Crew				
Passenger Ship Safety Certificate	JAKARTA	10-02-2022	04-10-2022	
Cargo Ship Safety Equipment Certificate				
Cargo Ship Safety Radio Certificate				
Safety Management Certificate (SMC)	JAKARTA	06-09-2021	06-09-2022	ENDORSEMENT
International Oil Pollution Prevention Certificate (IOPP)				
International Air Pollution Prevention Certificate (IAPP)				
International Sewage Pollution Prevention Certificate (ISPP)				
SNPP Oleh Minyak dari Kapal	JAKARTA	10-02-2022	04-10-2022	
Nervous Liquid Substance Certificate (See Pemecahan/Pencemaran/Obat/Obahan/Certification)				
Certificate Of Insurance Or Other Financial Security in Respect Of Civil Liability For Oil Pollution Damage (Sertifikat Dana Jaminan/Asuransi/Pencemaran/LPM)				
Certificate Of Insurance Or Other Financial Security in Respect Of Civil Liability For Bunker Oil Pollution Damage (Sertifikat Dana Jaminan/Ganti Rugi/Pencemaran/Asuransi/Bahan Bakar)				
Certificate Of Classification For Machinery ( Provisional )	SABANG	01-10-2021	04-10-2022	ENDORSEMENT
Certificate Of Classification For Hull ( Provisional )	SABANG	01-10-2021	04-10-2022	ENDORSEMENT
International Load Line Certificate ( Provisional )	SABANG	01-10-2021	04-10-2022	ENDORSEMENT
Sertifikat Perizinan Berlayar				
Last Port Clearance				
Document Of Compliance (DOC)	JAKARTA	30-04-2021	04-12-2022	ENDORSEMENT
Iden Stasiun Radio Kapal Laut	JAKARTA	15-10-2021	14-10-2026	
Berita Acara Pengantar Bendera				
Attestation-For Compliance Of Civil Liability For Bunker Oil Pollution Damage				
Buku Kesehatan / Health Book				
Surat Pembahasan Fakta	ULEE LHEUE	28-03-2022	28-09-2022	
Surat Pernyataan Nahkoda Tentang Keadaannya Kapal				
Surat Pernyataan Nahkoda Tentang Keberangkatan Kapal				
Pemberitahuan Keadaannya Kapal				
Pemberitahuan Keberangkatan Kapal				
Inflatable Liferaft (ILR)	BANDA ACEH	26-11-2021	26-11-2022	
Fire Extinguishers (PSBK)	BANDA ACEH	26-11-2021	26-11-2022	
Journal Deck / Mesin				
Isa Trayek : RPTD PPKA / PPKA	BANDA ACEH	30-01-2020	19-01-2025	

Kapal Tiba	Jum	Dari
Berangkat	Jum	Tujuan
 PETUGAS PEMERIKSA BPTD WIL. I PROV. ACEH SATELIT PELABUHAN PENYERANGKAIAN ULEE LHEUE ASDP NIKEL 1910001992011001		AGENT  (PUSLI.WAN)
 NAKHODA PT. ASDP INDONESIA FERRY (PUSLI.WAN) Indonesia ferry KMP 284 P		

Lampiran. 3 Momerendum Sertifikat KMP. Papuyu

Sumber : Hasil survei Tim PKL ,2022



LAPORAN INVENTARIS KMP PAPUYU BAGIAN DECK

TAHUN 2022

NO	NAMA BARANG	SATUAN	SISA AWAL			PENTRUKAN/TAMBAHAN			PENGELUARAN/TAMBAHAN			SISA AKHIR			KETERANGAN
			Jmlh	T	C	Idi	Disman dan	Jmlh	Tp	Disman dan	Jmlh	C	Jmlh		
01	Compartage Type T 20	Unit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
02	Compartage Type T 20	Unit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
03	Compartage Type T 20	Unit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
04	Compartage Type T 20	Unit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
05	Compartage Type T 20	Unit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
06	Compartage Type T 20	Unit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
07	Compartage Type T 20	Unit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
08	Compartage Type T 20	Unit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
09	Compartage Type T 20	Unit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10	Compartage Type T 20	Unit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11	Compartage Type T 20	Unit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12	Compartage Type T 20	Unit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13	Compartage Type T 20	Unit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14	Compartage Type T 20	Unit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15	Compartage Type T 20	Unit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16	Compartage Type T 20	Unit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17	Compartage Type T 20	Unit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18	Compartage Type T 20	Unit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19	Compartage Type T 20	Unit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20	Compartage Type T 20	Unit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
21	Compartage Type T 20	Unit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
22	Compartage Type T 20	Unit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
23	Compartage Type T 20	Unit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
24	Compartage Type T 20	Unit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
25	Compartage Type T 20	Unit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
26	Compartage Type T 20	Unit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
27	Compartage Type T 20	Unit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
28	Compartage Type T 20	Unit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
29	Compartage Type T 20	Unit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
30	Compartage Type T 20	Unit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
31	Compartage Type T 20	Unit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
32	Compartage Type T 20	Unit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
33	Compartage Type T 20	Unit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
34	Compartage Type T 20	Unit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
35	Compartage Type T 20	Unit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
36	Compartage Type T 20	Unit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
37	Compartage Type T 20	Unit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
38	Compartage Type T 20	Unit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Keterangan No  
 T = Terdaftar  
 C = Cadangan / persediaan

Lampiran. 4 Inventaris Kapal, KMP. Papuyu  
 Sumber : Hasil survei Tim PKL ,2022





LAPORAN INVENTARIS KMP PAPUYU BAGIAN DECK

No	Uraian	Spesifikasi	Jumlah	PERLENGKAPAN				Kondisi	Kategori	Tgl. Akuisisi	Kategori	Kategori	Kategori	Kategori	Kategori	Kategori	
				1	2	3	4										
01	Life Jacket Dryer		150	150	150	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	150	Bank
02	Life Jacket Bank		14	14	14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14	Bank
03	Life Jacket Spare Part		6	6	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	Bank
04	Hydro Shore Release		5	5	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	Bank
05	Life Buoy		10	10	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	Bank
06	MOPS		2	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	Bank
07	Life Buoy		2	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	Bank
08	SAKIT		2	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	Bank
09	Life Jacket		13	13	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	Bank
10	Penutup segel		6	6	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	Bank
11	Sensor signal		2	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	Bank
12	Ked. Emod. Flare		4	4	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	Bank
13	Signal SAKSI / HLR Kealaman		2	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	Bank
14	Life Buoy		4	4	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	Bank
15	Life Buoy		1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	Bank
16	Kabin Masuki (tinjau) 15 pik		1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	Bank
17	SAKIT (Spare Part)		3	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	Bank
18	SAKIT (Spare Part)		2	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	Bank
19	Life Jacket light		156	156	156	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	156	Bank

Lampiran. 5 Inventaris Kapal, KMP. Papuyu

Sumber : Hasil survei Tim PKL ,2022



### CREW LIST

Nama Kapal	: KMP. PAPUYU
Call Sign	: YB 4217
Bendera	: Indonesia
Pemilik	: PT. ASDP Indonesia Ferry (Pesero)
Isi Kotor	: 284 GRT

No.	Nama	Jabatan	Ijazah	Tahun	No. Seri Buku Pelaut	Masa Berlaku Buku Pelaut
1	SAIFUL AMRI	NAKHODA	ANT - IV	2017	F 208083	09-11-2022
2	NUR M. IQBAL T	MUALIM I	ANT - IV	2014	F 231666	10-03-2024
3	YUSUF BALLA	MUALIM II	ANT - V	2014	F 208084	09-11-2022
4	AMYRUDDIN	MUALIM III	ANT - V	2014	G 055965	07-05-2024
5	ADIANUR	KKM/MASINIS I	ATT - IV	2008	F 284392	21-01-2023
6	MUHRIZAL Z	MASINIS II	ATT - IV	2012	F 189315	14-04-2025
7	MAIMUN	MASINIS III	ATT - V	2012	F 284435	16-07-2023
8	A FEROS AFRIALDI	MANDOR	ATT - V	2022	F 208085	09-11-2022
9	RUDI SAPUTRA	JURU MUDI	ANT - V	2021	F 110230	08-05-2023
10	EDI SAPUTRA	JURU MUDI	ANT - V	2021	E 144839	11-04-2024
11	MUHAMMAD IQBAL	JURU MUDI	ANT - D	2019	F 162545	08-08-2023
12	DEKI KARISMA	JURU MINYAK	ATT - V	2020	F 189271	08-09-2024
13	HERI KURNIAWAN	JURU MINYAK	ATT - D	2015	F 325384	19-11-2023
14	RINDI IRIANSYAH	JURU MINYAK	ATT - D	2019	F 267957	07-11-2022
15	MUHAMAD FATAH	JURU MASAK	ANT - D	2020	F 192189	07-01-2023
16	SYAWIRUL FAKHRI	KELASI	ANT - D	2018	F 047431	25-06-2023
17	AHMAD NAISA BURI	KELASI	ANT - D	2018	F 164890	25-08-2023
<b>JUMLAH ABK TERMASUK NAKHODA : 17 ( TUJUH BELAS ) ORANG</b>						

<p>MENGETAHUI KEPALA KANTOR BAGAN PENGELOLA TRANSPORTASI DARAT WILAYAH PROVINSI ACEH MUHAMMAD RIZA Pengatur (II-c) NIP. 19790714 201001 1 012</p>	<p>KMP. PAPUYU, 22/6/ 2022</p> <p>Nakhoda SAIFUL AMRI NIK. 022 103 128</p>
---	--

Lampiran. 6 Inventaris Kapal, KMP. Papuyu

Sumber : Hasil survei Tim PKL, 2022