

**EVALUASI PERALATAN KESELAMATAN JIWA PADA KAPAL YANG
BEROPERASI DI LINTASAN MINTIN – ANJIR SAMPIT PROVINSI
KALIMANTAN TENGAH**



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

MUHAMMAD PUTRA RAMADHAN

NPT. 20 03 087

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

TAHUN 2023

**EVALUASI PERALATAN KESELAMATAN JiWA PADA KAPAL YANG
BEROPERASI DI LINTASAN MINTIN – ANJIR SAMPIT PROVINSI
KALIMANTAN TENGAH**



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

MUHAMMAD PUTRA RAMADHAN

NPT. 20 03 087

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

TAHUN 2023

**EVALUASI PERLENGKAPAN KESELAMATAN JIWA PADA KAPAL YANG
BEROPERASI DI LINTASAN MINTIN – ANJIR SAMPIT PROVINSI KALIMANTAN
TENGAH**

Disusun dan Diajukan Oleh :

Muhammad Putra Ramadhan
NPT. 2003087

Telah dipertahankan di depan Panitia Seminar KKW
Pada tanggal, Agustus 2023

Menyetujui

Penguji I

Penguji II

Penguji III

Bambang Setiawan, S. T.,M.T
NIP. 19730921 199703 1 002

Santoso, S.E.,M.Si
NIP.19820929 200912 1 002

Raden Muhammad Firzatullah S.Pd,M.Kom
NIP. 19940406 202203 1 010

Mengetahui Ketua Program Studi
Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

SURNATA, S.S.I.T., M.M.
NIP.19660719 198903 1 001

**PERSETUJUAN SEMINAR
KERTAS KERJA WAJIB**

Judul : "Evaluasi Keselamatan Jiwa Pada Kapal Yang
Beoperasi Di Lintasan Mintin - Anjir Sampit Provinsi
Kalimantan Tengah"
Nama Taruna : Muhammad Putra Ramadhan
NPT : 2003087
Program Studi : D-III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

Palembang, Agustus 2023

Menyetujui

Pembimbing I

Pembimbing II

Sri Kartini, ST.,M.Si
NIP . 19840117 200812 2 001

Capt. Dimas Pratama Yuda, S.SiT, M.H,M.Mar
NIP. 19871216 202203 1 001

Mengetahui
Ketua Program Studi
Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

SURNATA, S.SI.T., M.M.

NIP.19660719 198903 1

SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Muhammad Putra Ramadhan
NPT : 20 03 087
Program Studi : D III Manajemen Transportasi Perairan
DARATAN

Adalah **pihak I** selaku penulis asli karya ilmiah yang berjudul “Evaluasi Perlengkapan Keselamatan Pada Kapal Yang Beroperasi Di Lintasan Mintin – Anjir Sampit Provinsi Kalimantan Tengah”, dengan ini menyerahkan karya ilmiah kepada:

Nama : Politeknik Transportasi SDP Palembang
Alamat : Jl. Sabar Jaya no.116, Prajin, Banyuasin 1 Kab. Banyuasin,
Sumatera Selatan

Adalah **pihak ke II** selaku pemegang Hak cipta berupa laporan Tugas Akhir Taruna/i Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan selama batas waktu yang tidak ditentukan. Demikianlah surat pengalihan hak ini kami buat, agar dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Pemegang Hak Cipta

Palembang, Agustus 2023.
Pencipta

Materai 10.000

()

(Muhammad Putra Ramadhan)

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini: Disusun Oleh :

Nama : Muhammad Putra Ramadhan

NPT : 20 03 087

Program Studi : D III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis dengan judul:

**“EVALUASI PERLENGKAPAN KESELAMATAN JIWA PADA KAPAL
YANG BEROPERASI DI LINTASAN MINTIN – ANJIR SAMPIT
PROVINSI KALIMANTAN TENGAH”**

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 2023

Materai 10.000

(Muhammad Putra Ramadhan)

KATA PENGANTAR

Puji Syukur kami panjatkan kepada Allah Tuhan YME, karena atas limpahan rahmat dan karunianya penulis dapat menyelesaikan laporan penelitian kertas kerja wajib ini.

Kertas Kerja Wajib ini merupakan upaya menunaikan kewajiban sebagai taruna dalam menempuh masa studi di politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang, Permasalahan yang di temui berdasarkan hasil pengamatan dan pengalaman selama mengimplementasikan teori yang telah di pelajari dalam praktek kerja lapangan di pelabuhan Mintin menjadi dasar pemikiran penulis mengkaji permasalahan tersebut kedalam kertas kerja wajib ini. Penulis meyakini bahwa dalam penyusunan KKW ini sangat diperlukan dukungan dari berbagai pihak, oleh karena itu pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan banyak terimakasih kepada:

1. Direktur Politeknik Transportasi Sungai, Danau Dan Penyeberangan Palembang Bapak Dr. H. Irwan, SH., M.Pd., M.Mar.E.
2. Pembimbing I Sri Kartini, ST.,M.Si .,selaku dosen pembimbing yang sudah membantu kami menyelesaikan Kertas Kuliah Wajib.
3. Pembimbing II Capt. Dimas Pratama Yuda, S.SiT, M.H,M.Mar , selaku dosen pembimbing yang sudah meluangkan waktu untuk mengarahkan dan membimbing dalam penulisan Kertas Kuliah Wajib
4. Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat Andi Rachmatullah, S.E., M.M.Tr Yang mengarahkan dan membimbing kami selama PKL
5. Untuk kedua Orang Tua dan keluarga tercinta yang tak pernah berhenti memberikan dukungan serta doa dan senantiasa memberi semangat dalam menyelesaikan Kertas Kerja Wajib.

Akhirnya penulis berharap hasil penelitian ini dapat menjadi referensi bagi pihak terkait dalam meningkatkan kualitas dan kinerja dalam penyelenggaraan pelabuhan SDP.

Palembang, agustus 2023

Muhammad Putra Ramadhan
NPT : 2003087

**Evaluasi Perlengkapan Keselamatan Pada Kapal Yang Beroperasi Di
Lintasan Mintin – Anjir Sampit Provinsi Kalimantan Tengah**

Muhammad Putra Ramadhan (2003087)

Dibimbing Oleh : Sri Kartini, ST.,M.Si dan
Capt. Dimas Pratama Yuda, SiT, M.H.,M.Mar

ABSTRAK

Pelabuhan Mintin merupakan Pelabuhan yang menghubungkan pulau . Pelabuhan ini memiliki peran yang besar untuk pendistribusian logistik maupun bahan pangan dan jalur bagi masyarakat yang ingin menyeberang. Dengan adanya pelabuhan Mintin ini memberikan dampak yang besar serta positif terhadap proses pertumbuhan dan perkembangan wilayah kabupaten pisau terutama pada wilayah kalimantan tengah karena berfungsi sebagai penghubung antar pulau yang mendistribusikan logistik dan bahan-bahan pokok masyarakat serta sebagai sarana untuk naik turunnya penumpang dan tentunya dengan menggunakan transportasi angkutan sungai berupa kapal.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana jumlah dan kondisi dari perlengkapan keselamatan yang berada pada kapal yang beroperasi di lintasan Mintin – Anjir Sampit berupa baju penolong, pelampung penolong, alat pemadam kebakaran, alat komunikasi dan juga alat navigasi pada Pelabuhan Mintin. berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa jumlah dan kondisi perlengkapan keselamatan pada kapal yang beroperasi di lintasan mintin – anjir sampit masih banyak kapal belum melengkapi kapal dengan perlengkapan keselamatan dan belum sesuai dengan peraturan yang berlaku..

Kata Kunci : Peralatan Keselamatan

***OVERVIEW OF SAFETY EQUIPMENT ON SHIPS THAT OPERATE ON
THE MINTIN – ANJIR SAMPIT TRACK CENTRAL KALIMANTAN
PROVINCE***

Muhammad Putra Ramadhan (2003087)
Supervised by Sri Kartini, ST.,M.Si dan
Capt. Dimas Pratama Yuda, SiT, M.H.,M.Mar

ABSTRACTION

Mintin Port is a port that connects the island. This port has a big role for the distribution of logistics and foodstuffs and routes for people who want to cross. With the existence of the Mintin port, it has a large and positive impact on the process of growth and development of the Pisau Regency area, especially in the Central Kalimantan region because it functions as a liaison between islands that distribute logistics And of course by using river transportation in the form of ships.

This study aims to determine how the number and condition of safety equipment on ships operating on the Mintin – Anjir Sampit route in the form of life suits, life vests, fire extinguishers, communication devices and also navigation equipment at the Port of Mintin. Based on the results of the study, it can be concluded that the number and conditions of safety equipment on ships operating in the mintin-anjir sampit passage are still many ships have not equipped ships with safety equipment and have not been in accordance with applicable regulations.

Keywords : Safety Equipment

DAFTAR ISI

	Halaman
Halaman Sampul.....	i
Halaman Judul.....	I
Halaman Persetujuan Seminar	Ii
Halaman Pengesahan.	Iii
Halaman Peralihan Hak Cipta.....	Iv
Pernyataan Keaslian	V
Kata Pengantar	Vi
Abstrak	Vii
Abstract	Ix
Daftar Isi.....	X
Daftar Tabel	Xii
Daftar Gambar.....	Xiv
Daftar Lampiran	Xv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah	2
C. Tujuan Penelitian.....	3
D. Batasan Masalah.....	3
E. Manfaat Penelitian.....	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI	5
A. Tinjauan Pustaka	5
B. Landasan Teori.....	6
BAB III METODE PENELITIAN.....	13
A. Desain Penelitian.....	13
B. Teknik Pengumpulan Data	17

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN.....	24
A. Gambaran Umum Wilayah Penelitian	24
B. Analisis.....	52
C. Pembahasan.....	70
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	71
B. Saran.....	72
DAFTAR PUSTAKA	73
LAMPIRAN.....	75

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 2.1 Tabel Penelitian sebelumnya.....	5
Tabel 2.2 Jenis Perlengkapan Keselamatan	9
Tabel 2. 3 Tabel Perlengkapan Pemadam Kebakaran.....	10
Tabel 4.1 Data Sungai dan Danau di Wilayah Provinsi Kalimantan Tengah	25
Tabel 4.2 Luas Wilayah Adiministrasi Kecamatan di Kabupaten Pulang Pisau ..	27
Tabel 4.3 Batas wilayah Administrasi Kabupaten Pulang Pisau	28
Tabel 4.4 Kependudukan Kabupaten Pulang pisau tersebar di 8 kecamatan.....	28
Tabel 4. 5 Data Karakteristik Kapal Sungai.....	31
Tabel 4. 6 Data Karakteristik Kapal Sungai KM Berkat Kasabar 4 Pahari	32
Tabel 4.7 Data Karakteristik Kapal Sungai KM Maju Bersama.....	33
Tabel 4.8 Data Karakteristik Kapal Sungai KM.Berkah Perintis	34
Tabel 4.9 Data Karakteristik Kapal Sungai KF. Perintis	35
Tabel 4.10 Fasilitas Daratan di Dermaga Mintin	36
Tabel 4.11Fasilitas Perairan di Dermaga Mintin	38
Tabel 4. 12 Data Produktivitas keberangkatan 1 tahun di dermaga mintin pada tahun 2023.....	53
Tabel 4 .13 Data Produktivitas Kedatangan 1 Tahun Dermaga Mintin pada tahun 2023.....	54
Tabel 4. 14 Data Produktivitas keberangkatan 15 hari Dermaga Mintin.....	55
Tabel 4. 15 Data Produktivitas Kedatangan 15 Hari Dermaga Minti	56
Tabel 4.16 Lintasan Mintin - Anjir Sampit.....	57
Tabel 4.17 Jumlah Pelampung Penolong (Lifebuoy) Yang Harus Dilengkapi.....	59
Tabel 4. 18 Jumlah Pelampung Penolong (<i>Lifebuoy</i>) pada kapal	59
Tabel 4. 19 Perbandingan Pelampung Penolong (Lifebuoy) Pada Kapal Motor ..	60

Tabel 4 . 20 Perlengkapan Navigasi yang seharusnya	61
Tabel 4 . 21 Kondisin Exsisting Jumlah Perlengkapan Navigasi Pada Kapal	62
Tabel 4. 22 Jumlah Peralatan Komunikasi Yang Harus Di Lengkapi	63
Tabel 4. 23 Kondisi Exsisting Jumlah Peralatan komunikasi Pada Kapal.....	64
Tabel 4. 25 Jumlah Baju Penolong (lifejacket) Penolong yang harus dilengkapi	65
Tabel 4. 26 Tabel Kondisi Jumlah Baju Penolong (<i>Lifejacket</i>) pada kapal	66
Tabel 4. 27 Perbandingan Kondisi Baju Penolong	66
Tabel 4. 29 Jumlah Perlengkapan Pemadam Kebakaran Yang Harus Dilengkapi	67
Tabel 4. 30 Jumlah Perlengkapan Pemadam Kebakaran Pada Kapal	67
Tabel 4. 31 Jenis Perlengkapan Kebakaran Pada Kapal	68
Tabel 4. 32 Presentase ketersediaan Baju penolong.....	69
Tabel 4. 33 Presentase ketersediaan Pelampung penolong	69
Tabel 4.34 Alat Pemadam Kebakaran Pada Kapal Motor	70

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 3. 1 Bagan Alir Penelitian	17
Gambar 3.4 Pemadam Kebakaran.....	20
Gambar 4.1 Peta Pulau Kalimantan	24
Gambar 4 . 2 Karakteristik Kapal Berkat Kapakat	31
Gambar 4 3 Karakteristik Kapal Berkat Kasabar 4 Pahari	32
Gambar 4. 4 Karakteristik Kapal Maju Bersama	33
Gambar 4 . 5 Karakteristik Kapal Berkah Perintis.....	34
Gambar 4 . 6 Karakteristik Kapal KF Perintis	35
Gambar 4.7 Layout Dermaga Mintin	40
Gambar 4.8 Struktur Organisasi BPTD Kelas II Kalimantan Tengah	52
Gambar 4.9 Lintasan Mintin – Anjir Sampit.....	59

DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran 1. Wawancara Dengan Operator Kapal.....	75
Lampiran 2. Kapal Tidak Melengkapi Peralatan Keselamatan.....	75
Lampiran 3. Wawancara Dengan Operator Kapal.....	76
Lampiran 4. Kapal Yang Beroperasi di Pelabuhan Mintin.....	76
Lampiran 5. Pemeriksaan Kelengkapan Peralatan Keselamatan.....	77

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Angkutan Sungai dan Danau merupakan kegiatan angkutan dengan menggunakan kapal yang dilakukan di sungai, danau, waduk, rawa, banjir kanal, dan terusa untuk mengangkut penumpang dan/atau barang yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan sungai dan danau. Kegiatan transportasi yang dilakukan di perairan Sungai Danau dan Penyeberangan memegang peran sangat penting dalam perkembangan arus transportasi yang mana dapat menunjang daerah-daerah yang sulit dijangkau.

Pada pengoperasian angkutan sungai dan danau, standar keselamatan memiliki nilai yang sangat penting bagi pengguna jasa yang merupakan standar keselamatan yang dijadikan sebagai tolak ukur dalam penyediaan alat keselamatan dan juga dapat dijadikan sebagai acuan mengenai kualitas standar alat keselamatan penumpang yang disediakan oleh pengelola kapal. Dengan demikian dibutuhkan alat keselamatan yang bermutu dan berkualitas harus ditingkatkan dan diperbaiki agar sesuai dengan standar yang ditetapkan pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 61 Tahun 2021 Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau.

Tingkat kecelakaan angkutan sungai dan danau di Indonesia saat ini masih cukup tinggi. Hal ini disebabkan karena kurangnya tingkat kelaiklautan kapal yang digunakan dan faktor manusia yang seringkali mengabaikan standar keselamatan yang ada. Selain itu sosialisasi dalam kesadaran berkeselamatan dalam transportasi sangat minim sehingga berakibat kelalaian terhadap pengguna angkutan sungai dan danau (Susilo & Esha, 2014). Menurut Rahman, *et al.* (2020) jatuhnya korban jiwa diakibatkan kurangnya pemahaman penumpang terkait prosedur keselamatan di atas kapal saat terjadi kecelakaan.

Pada Tahun 2022 terjadi kecelakaan perahu motor atau yang biasa disebut getek oleh masyarakat kalimantan tengah, kecelakaan tersebut terjadi karena cuaca ekstrem sehingga menyebabkan 3 orang hilang berdasarkan informasi yang melalui website kompas.id.

Dari kejadian kecelakaan kapal getek diatas dapat disimpulkan bahwa peralatan keselamatan sangatlah penting dan wajib disediakan oleh setiap operator kapal getek. Dalam jasa transportasi aspek pelayanan yang nyaman dan aman untuk setiap penumpang diatas kapal harus memperhatikan kondisi dan jumlah kelengkapan alat keselamatan jiwa yang ada diatas kapal sehingga alat alat keselamatan dapat digunakan dengan baik pada saat terjadi keadaan darurat. Alat keselamatan pada kapal 5 kapal yang beroperasi di lintasan mintin – anjir sampit masih banyak terdapat kurang kelengkapan peralatan keselamatan kondisi tersebut dapat dilihat dari jumlah baju penolong, pelampung penolong, alat pemadam kebakaran dan peluit. Selain itu kurangnya kesadaran penumpang untuk memakai peralatan keselamatan

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Nomor KP.3424/AP.402/DRJD/2020 Tentang Kapal Sungai dan Danau perlengkapan keselamatan yang harus ada diatas kapal adalah Baju penolong (*life jacket*), pelampung penolong (*life buoy*), pemadam kebakaran dan peluit.

Dari latar belakang di atas dan hasil *survey* lapangan yang telah dilakukan selama Praktek Kerja Lapangan (PKL), penulis tertarik untuk mengangkat penelitian yaitu **“EVALUASI PERLENGKAPAN KESELAMATAN JIWA PADA KAPAL YANG BEROPERASI DI LINTASAN MINTIN – ANJIR SAMPIT PROVINSI KALIMANTAN TENGAH”**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan diatas, agar tidak menyimpang dari permasalahan, maka dibuat beberapa rumusan masalah, yaitu:

1. Bagaimanakah kesesuaian jumlah alat keselamatan yang tersedia dengan jumlah penumpang dan awak kapal ?
2. Apakah Kapal yang beroperasi di lintasan Mintin – Anjir sampit provinsi kalimantan tengah sudah memenuhi standar persyaratan Peralatan Keselamatan Jiwa ?

C. Tujuan Penelitian

Adapun yang menjadi tujuan dari pembahasan rumusan masalah yang diambil, antara lain:

1. Mengetahui kesesuaian jumlah alat keselamatan yang tersedia dengan jumlah penumpang dan awak kapal di kapal tersebut.
2. Mengetahui Kapal yang beroperasi di lintasan Mintin – Anjir sampit provinsi kalimantan tengah sesuai dengan standar persyaratan Peralatan Keselamatan Jiwa.

D. Batasan Masalah

Agar pokok permasalahan yang dibahas dalam Kertas Kerja Wajib (KKW) tidak menyimpang dan meluas dari fokus penelitian, maka diperlukan adanya pembatasan masalah yang dibahas, yakni:

1. Lokasi yang diteliti adalah di Dermaga Mintin. Adapun trayek yang dituju yaitu mintin – anjir sampit.
2. Hal yang akan diteliti adalah Perlengkapan Peralatan Keselamatan jiwa pada kapal getek yang terdiri dari Baju Penolong(Lifejacket), Pelampung Penolong(Lifebuoy), Pemadam Kebakaran(Fire Bucket), peluit.
3. Kertas kerja wajib (KKW) ini meneliti penerapan alat keselamatan jiwa yang berada di atas kapal motor pada pelabuhan yang mengacu pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.3424/AP.402/DRJD/2020 tentang Kapal Sungai dan Danau dan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No:UM.008/008/9/20/DJPL-12 tentang Petunjuk Teknik Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berdendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) Bab IV Pasal 80 tentang Perlengkapan Penolong.

E. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penulisan KKW ini, antara lain:

1. Manfaat Bagi Taruna

- a. Taruna dapat menerapkan teori yang telah diajarkan selama Pendidikan dikampus pada lokasi PKL.
- b. Sebagai bentuk Latihan bagi taruna sebelum memasuki dunia kerja setelah lulus.
- c. Untuk Mengetahui apa saja perlengkapan keselamatan yang harus dilengkapi di atas kapal sungai.
- d. Untuk mengaplikasikan ilmu pengetahuan yang telah diperoleh selama mengikuti pendidikan.

2. Manfaat Bagi Lembaga/instansi

KKW ini diharapkan dapat menjadi referensi bagi penelitian-penelitian selanjutnya dengan permasalahan yang berkaitan dengan peralatan keselamatan jiwa di atas kapal getek.

4. Manfaat Bagi Pengelola Kapal

Sebagai bahan masukan dalam upaya perbaikan dan pengembangan alat keselamatan jiwa di Lintasan Mintin – Anjir Sampir Provinsi Kalimantan Tengah

5. Manfaat Bagi Masyarakat

Menjamin adanya peningkatan pelayanan jasa sehingga terciptanya keamanan dan kenyamanan di atas kapal maupun di Dermaga

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

1. Penelitian Terdahulu

Berkaitan dengan topik yang dilakukan oleh penulis dalam penelitian ini, maka perlu didukung dari penelitian-penelitian terdahulu.

Tabel 2.1 Tabel Penelitian sebelumnya

Perbedaan	Regina Clara Monica	Muhammad Putra Ramadhan
Judul	Evaluasi Perlengkapan Peralatan Keselamatan Pada <i>Speedboat</i> yang Beroperasi di Tulung Selapan.	Evaluasi Perlengkapan keselamatan jiwa pada kapal yang Beroperasi di lintasan mintin – anjir sampit Provinsi kalimantan Tengah
Tahun	2021	2023
Lokasi	Dermaga tulung selapan Ogan komering ilir provinsi sumateraselatan.	Dermaga Mintin kabupaten pulang pisauprovinsi kalimantan tengah.
Permasalahan	1. Jumlah alat keselamatan 2. Standar kondisi alat keselamatan	1. kesesuaian jumlah alat keselamatan yang tersedia dengan jumlah penumpang dan awak kapal di kapal tersebut? 2. kondisi perlengkapan keselamatan Kapal yang beroperasi di lintasan Mintin – Anjir sampit provinsi kalimantan tengah sesuai dengan Peraturan
Analisa	Analisis keadaan dilapangan (<i>exisiting</i>).	Analisis keadaan dilapangan (<i>exisiting</i>)

Sumber : Analisis Penulis

2. Teori Pendukung yang Relevan

1. Evaluasi

Purwanto (2002), Evaluasi ialah pemberian nilai terhadap kualitas sesuatu. Selain itu, evaluasi dapat pula dipandang sebagai proses merencanakan, mendapatkan, dan menyediakan informasi yang sangat dibutuhkan untuk membuat alternatif-alternatif keputusan.

2. Peralatan Keselamatan

Menurut Syahrul, Nizam (2020:8) Alat keselamatan yaitu segala peralatan dan perlengkapan yang di gunakan untuk melindungi jiwa awak kapal maupun penumpang pada waktu dalam keadaan darurat.sebagai seorang awak kapal kita harus tahu macam-macam alat keselamatan itu dan juga harus tahu cara menggunakannya dengan benar.

3. Kapal Motor Penyeberangan

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 62 tentang standar pelayanan minimal angkutan penyeberangan (2019) Kapal Motor Penyeberangan merupakan kendaraan air yang digerakkan tenaga mekanik, berfungsi sebagai jembatan bergerak untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya yang masuk dan ke luar melalui pintu rampa yang berbeda, memiliki konstruksi lambung dasar ganda serta memiliki paling sedikit 2 (dua) mesin induk.

4. Keselamatan Kapal

Dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No: KP.3424/AP.402/DRJD/2020 Tentang Kapal Sungai dan Danau, keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk radio, dan elektronika kapal.

B. Landasan Teori

1. Landasan Hukum

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.

1) 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.

2) Pasal 124 ayat (1)

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

3) Pasal 124 ayat (2)

Persyaratan keselamatan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi :

1. material;
2. konstruksi;
3. bangunan;
4. permesinan dan perlistrikan;
5. stabilitas;
6. tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio; dan
7. elektronika kapal.

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

a. Pasal 1 ayat (1)

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

c. 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.

d. 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.

sebagaimana di maksud pada ayat (1) terdiri dari :

1. Pasal 1

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

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

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

Pada Bab V Bagian C Tentang Perlengkapan Keselamatan.

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

1. Dibuat dari bahan dengan mutu yang memenuhi syarat.
 2. Mempunyai konstruksi dan daya apung yang baik, sesuai dengan kapasitas dan beban yang ditentukan.
 3. Diberi warna yang menyolok sehingga mudah dilihat;
 4. Telah lulus uji coba dari pabrikasi.
 5. Dengan jelas dan tetap mencantumkan nama kapal; dan
 6. Ditempatkan pada tempat yang mudah dilihat dan dijangkau.
2. Seluruh perlengkapan keselamatan harus dirawat dan dijaga supaya berada dalam keadaan baik dan siap digunakan. Sebelum kapal meninggalkan pelabuhan dan selama dalam pelayaran.
 3. Perlengkapan keselamatan memiliki ketentuan sebagai berikut:

Tabel 2.2 Jenis Perlengkapan Keselamatan

Jenis Perlengkapan Keselamatan	Ukuran Kapal	Ketentuan
Pelampung penolong	GT < 7	Alat pelampung sederhana
	7 s/d 35 GT	Total 1 unit dilengkapi dengan tali apung
	GT 35 s/d 100	Total 6 unit, 2 unit dilengkapi dengan tali apung
	GT > 100	Total 6 unit, 3 dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri dan 2 unit dilengkapi dengan tali apung.
Baju penolong	Semua ukuran	Sejumlah kapasitas pelayar ditambah 10% dari jumlah penumpang untuk anak-anak.
Tali Buangan 30 M	GT > 7	1 unit
Peluit	Semua ukuran	1 Unit

Sumber: PERDIRJEN perhubungan Darat No. 3424 AP/402/DRJD/2020

a. Peralatan dan perlengkapan pemadam kebakaran

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

Tabel 2. 3 Tabel Perlengkapan Pemadam Kebakaran

Jenis PKM	Ukuran Kapal	Ketentuan
Portable Pemadam Kebakaran Dry Powder (4,5 Kg)	$GT \geq 35$	1 unit
Portable Pamadam Kebakaran Foam (4,5 Kg)	$GT \geq 35$	1 unit
Fire Bucket	$< 7 GT$	1 unit
	7 s/d 35 GT	2 unit
	$GT \geq 35$	2 Unit

Sumber: PERDIRJEN perhubungan Darat No. 3424 AP/402/DRJD/2020

2. Landasan Teori

Adapun teori – teori yang bersangkutan dengan objek penelitian dalam ini adalah sebagai berikut:

1. Transportasi

Transportasi adalah usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana ditempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu (Miro, 2004: 4).

2. Dermaga

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

3. Angkutan Sungai dan Danau

Angkutan sungai dan danau adalah kegiatan angkutan dengan menggunakan kapal yang dilakukan di sungai, danau, waduk, rawa, banjir, kanal, dan terusan untuk mengangkut penumpang, barang dan/atau hewan yang diselenggarakan oleh pengusaha angkutan sungai dan danau (H.K. Martono & Eka Budi Tjahjono 2011:8)

4. Alat Keselamatan

Menurut Syahrul, Nizam (2020:8) Alat keselamatan yaitu segala peralatan dan perlengkapan yang di gunakan untuk melindungi jiwa awak kapal maupun penumpang pada waktu dalam keadaan darurat. sebagai seorang awak kapal kita harus tahu macam-macam alat keselamatan itu dan juga harus tahu cara menggunakannya dengan benar.

5. Kapal Getek/klotok

Getek atau klotok adalah perahu/kapal rakyat ukuran kecil yang bisa memuat kira-kira 10 orang yang digunakan sebagai alat angkut sehari-hari untuk berbagai kebutuhan baik mengangkut penumpang untuk menyeberang atau menuju suatu tujuan seperti belanja maupun untuk mengangkut barang. Getek atau klotok digunakan baik di danau maupun sungai besar di Kalimantan, Sumatera maupun Papua, sama halnya seperti taxi air diluar negeri (Wiki buku : 2012)

6. 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.

Perlengkapan keselamatan memiliki persyaratan umum yang harus dipenuhi, antara lain :

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

7. Pelampung Penolong (*lifebuoy*)

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

8. Baju Penolong (*lifejacket*)

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

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Desain Penelitian

Desain Penelitian pada penelitian ini meliputi :

1. Waktu dan Lokasi Penelitian

a) Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan ketika Praktek Kerja Lapangan selama empat bulan terhitung mulai tanggal 1 Maret 2023 sampai dengan tanggal 1 Juli 2023.

b) Lokasi Penelitian

Lokasi pelaksanaan penelitian ini yaitu di kantor BPTD Kelas II Kalimantan Tengah dan Pengumpulan data di Dermaga Mintin Kabupateng Pulang Pisau.

2. Jenis Penelitian

Dalam penelitian ini, menggunakan Metode Kualitatif. Metode penelitian kualitatif adalah penelitian yang menggunakan cara, langkah, dan prosedur yang lebih melibatkan data dan informasi yang diperoleh melalui responden sebagai subjek yang dapat mencurahkan jawaban dan perasaannya sendiri untuk mendapatkan gambaran umum yang holistik mengenai suatu hal yang diteliti.

Metode kualitatif membantu ketersediaan diskripsi yang kaya atas fenomena. Kualitatif mendorong pemahaman atas substansi dari suatu peristiwa. dengan demikian, penelitian kualitatif tidak hanya untuk meneliti memenuhi keinginan peneliti untuk mendapatkan gambaran/penjelasan, tetapi juga membantu untuk mendapatkan penjelasan yang lebih dalam (Sofaer). Dengan demikian, dalam penelitian kualitatif, peneliti perlu membekali dirinya dengan pengetahuan yang memadai terkait permasalahan yang akan ditelitinya.

Penelitian kualitatif dimulai dengan ide yang dinyatakan dengan pertanyaan penelitian (research questions). Pertanyaan penelitian tersebut yang nantinya akan menentukan metode pengumpulan data dan bagaimana menganalisisnya. Metode kualitatif bersifat dinamis, artinya selalu terbuka untuk adanya selama proses analisisnya (Srivastava, A. & Thomson, S.B.).

3. Instrument Penelitian

Dalam penelitian kualitatif instrument penelitian yaitu pedoman wawancara, pedoman observasi dan kamera atau alat perekam. Instrument penelitian tersebut berguna untuk menganalisis permasalahan di lapangan menjadi lebih jelas serta mencapai tujuan penelitian.

a. Pedoman Wawancara

Transkrip wawancara berisi beberapa pertanyaan untuk mengetahui penyebab dari suatu permasalahan yang diteliti.

Tabel 3. 2 Formulir Survei Wawancara Operator Kapal

No	Pertanyaan	Jawaban
1.	Apakah awak kapal yang berada di pelabuhan mintin kabupaten pulang pisau sudah pernah mengikuti diklat BST?	
2	Apakah ada sosialisasi oleh BPTD Kelas II Kalimantan tengah atau mungkin dari instansi lain mengenai keselamatan berlayar dalam hal melengkapi alat keselamatan jiwa pada kapal?	
3	Berapakah kapal yang beroperasi dalam 1 hari pada lintasan mintin – anjir sampit kabupaten pulang pisau?	
4	Apakah pernah dilakukan pengecekan peralatan keselamatan pada setiap kapal yang beroperasi di pelabuhan mintin yang dilakukan oleh instansi terkait?	
5	Apa saja kendala bagi pemilik kapal/awak kapal tidak melengkapi kapal dengan peralatan keselamatan?	

b. Pedoman Observasi

Observasi yang dilakukan pada penelitian ini yaitu survei jarak antar kendaraan.

Tabel 3.3 Formulir Survei Perlengkapan

Formulir Survei Perlengkapan Keselamatan				
Hari/Tanggal				
Nama Operator Kapal				
Nama Kapal	Life Bouy	Life Jacket	Apar	Fire Bucket

Sumber : Analisa penulis (2023)

c. Kamera atau Alat Perekam

Sebagai alat untuk mengambil gambar atau foto kejadian pada objek yang diteliti sebagai bahan bukti sehingga dapat di jadikan sebuah data.

4. Jenis Dan Sumber Data

Sumber data merupakan segala sesuatu yang dapat memberikan informasi mengenai penelitian yang akan dilaksanakan. Jenis dan sumber data dalam penelitian ini yaitu :

a. Informan

Berguna untuk memperoleh informasi atau data dari narasumber yang benar – benar menguasai informasi dari permasalahan secara mendalam serta dapat dipercaya menjadi sumber data yang mantap.

Informan dalam penelitian ini yaitu :

1. Informan I : Korsatpel Pelabuhan Pangkoh
2. Informan II : Operator Kapal Handep Hapakat
3. Informan III : Operator Kapal atau ABK Kapal KF. Perintis

b. Dokumentasi

Dokumen merupakan bahan tertulis atau benda yang berhubungan dengan suatu peristiwa atau aktivitas tertentu. Dalam penelitian ini bisa berupa foto jarak antar

kendaraan yang berdekatan, proses kendaraan dari pelabuhan sampai muat ke atas kapal dan kondisi kendaraan di atas kapal penyeberangan.

- 1) Foto atau Dokumentasi
- 2) Foto Kapal yang beroperasi
- 3) Foto peralatan keselamatan

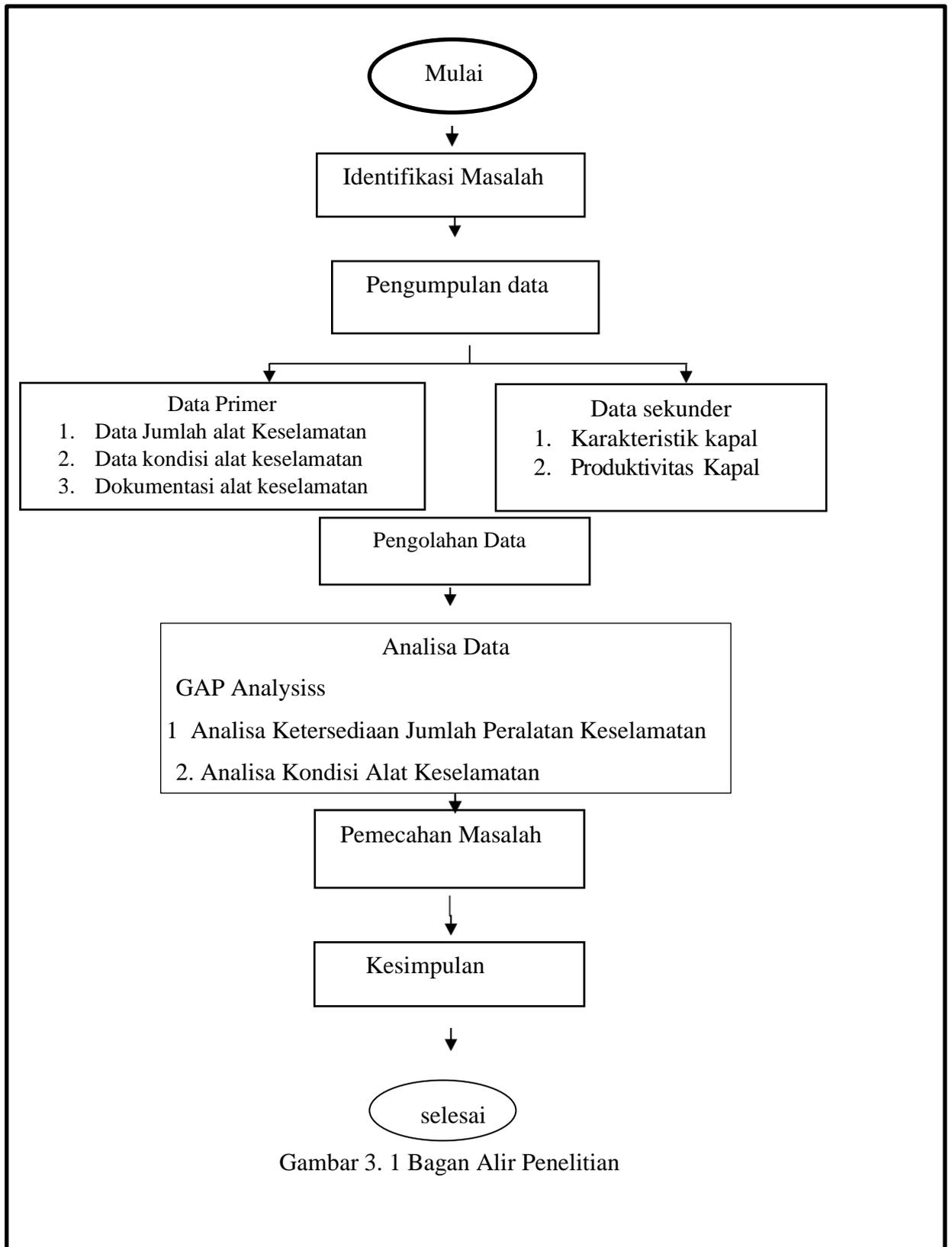
c. Gejala atau fenomena yang diamati

Pengamatan yang dilakukan peneliti untuk mengetahui suatu kegiatan atau aktifitas secara langsung.

- 1) Jumlah Peralatan keselamatan
- 2) Kondisi peralatan keselamatan

5. Bagan Alir Penelitian

Agar penulisan dari penelitian ini terarah dan dapat mencapai target yang diinginkan, maka disusunlah bagan alir penelitian. Bagan alir penelitian tersebut dapat dilihat pada gambar dibawah ini :



Gambar 3. 1 Bagan Alir Penelitian

B. Teknik Pengumpulan Data

Data pelaksanaannya Penelitian ini menggunakan beberapa metode sebagai acuan untuk mencapai sasaran. Adapun metode pengumpulan data yang digunakan antara lain :

1. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh atau dikumpulkan langsung oleh penulis dari sumber datanya (Widjanarko Otok & Dewi Juliah Ratnaningsih,2016). Pengumpulan data dengan cara sebagai berikut :

a. Observasi

Observasi adalah cara pengumpulan data dengan melakukan pengamatan langsung secara cermat dan sesuai dengan keadaan yang sedang terjadi .penulis menggunakan metode ini dengan mengamati secara langsung tempat lokasi penelitian.

b. Wawancara

wawancara adalah suatu kegiatan yang dilakukan untuk mendapatkan informasi secara langsung dengan menyajikan pertanyaan kepada narasumber yang dinilai untuk mengetahui kondisi yang ingin diketahui sehubungan dengan masalah yang akan dibahas.

c. Studi Dokumentasi

Pada pengumpulan data ini, dilakukan pengambilan gambar atau foto di lokasi kejadian pada objek yang di teliti dan digunakan sebagai bahan bukti sehingga dapat di jadikan sebuah data. Dilakukan pengambilan gambar berupa kondisi exsisting perlengkapan keselamatan pada kapal yang beroperasi di lintasan Mintin – Anjir sampit.

2. Data Sekunder

Data Sekunder adalah data pendukung yang didapat berdasarkan pengamatan pihak lain dan berupa

laporan secara tertulis. Metode yang digunakan untuk memperoleh data sekunder adalah sebagai berikut:

a. Metode Literatur

Metode literatur yaitu upaya pengumpulan data yang bersumber dari buku – buku, jurnal, artikel atau peraturan yang berkaitan dengan proses penelitian.

C. Teknik Analisis Data

Teknik analisa data adalahn cara pemetaan , penguraian, perhitungan , hingga pengkajian data yang telah terkumpul agar dapat terjawab rumusan masalah dan memperoleh kesimpulan dalam penelitian. Seperti yang diungkapkan oleh Sugiyono (2018) bahwa teknik analisa data adalah cara yang digunakan berkenaan dengan perhitungan untuk menjawab rumusan .

Analisis data yaitu proses analisis hasil penelitian yang menghasilkan pemilihan sistem yang baru yang akan direncanakan. Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini yaitu :

1. Analisis Kesenjangan

GAP analisis dalam bahasa umum sering juga dikenal dengan analisa kesenjangan. Selain itu GAP analisis juga bisa diartikan sebagai suatu perbandingan antara kinerja aktual dan juga kinerja potensial. Dengan kata lain GAP analisis merupakan suatu studi yang dibuat untuk mengidentifikasi apakah sistem yang berjalan di suatu perusahaan saat in sudah memenuhi kebutuhan atau belum.

Metode analisis kesenjangan (*gap analysis*) sebagai perbandingan antara keadaan Kondisi dilapangan dengan keadaan yang diharapkan dan sebagai metode analisis yang digunakan dalam evaluasi yang menitik beratkan pada kesenjangan saat ini dengan keadaan yang ditargetkan. Fokus permasalahan mengenai Kondisi dilapangan perlengkapan peralatan keselamatan pada kapal yang beroperasi di lintasan Mintin – Anjir Sampit.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Wilayah Penelitian

1. Gambaran Lokasi Penelitian

a. Kondisi Geografis

Kalimantan Tengah adalah salah satu provinsi di Indonesia yang terletak di Pulau Kalimantan. Ibu kotanya adalah kota Palangka Raya. Berdasarkan sensus tahun 2010, provinsi ini memiliki 2.202.599 jiwa, yang terdiri atas 1.147.878 laki-laki dan 1.054.721 perempuan. Kalimantan Tengah terletak antara 0°45' Lintang Utara s.d. 3° 30' Lintang Selatan dan 111° s.d 116° Bujur Timur.



Gambar 4.1 Peta Pulau Kalimantan

Sumber : www.perkim.id

Kalimantan Tengah memiliki 13 sungai yang dapat dijadikan sebagai alur pelayaran yang dapat menghubungkan daerah – daerah yang dipisahkan oleh perairan. , berikut karakteristik sungai dan data pelabuhan yang ada di Kalimantan tengah :



Gambar 4.2 Peta Lintasan dan Pelabuhan penyeberangan di Kalimantan Tengah

Sumber : BPTD Kelas II Kalimantan Tengah

Tabel 4.1 Data Pelabuhan Penyeberangan/ Dermaga Sungai

NO	Pelabuhan Penyeberangan / Dermaga Sungai	Kota/ Kabupaten	Keterangan
1.	Pelabuhan Penyeberangan Bahaur	Kab. Pulang Pisau	Beroperasi
2.	Dermaga Sungai Anjir Sampit	Kab. Pulang Pisau	Beroperasi
3.	Dermaga Sungai Mintin	Kab. Pulang Pisau	Beroperasi
4.	Dermaga Sungai Palembang	Kab. Pulang Pisau	Beroperasi
5.	Dermaga Sungai Pangkoh	Kab. Pulang Pisau	Beroperasi
6.	Dermaga Sungai Murung Keramat	Kab. Kapuas	Beroperasi
7.	Dermaga Sungai Selat	Kab. Kapuas	Beroperasi
8.	Pelabuhan Penyeberangan Kumai	Kab. Kotawaringin Barat	Beroperasi
9.	Dermaga Sungai Badirih	Kab. Kotawaringin Timur	Belum Beroperasi
10.	Dermaga Sungai Malik	Kab. Kotawaringin Timur	Belum Beroperasi

Sumber : BPTD Kelas II Kalimantan Tengah

Tabel 4. 2 Data sungai dan danau di wilayah kalimantan tengah

NO	RUANG LINGKUP	DATA ANGKA		LOKASI
1	SUNGAI KAHAYAN	Panjang / Lebar Kedalaman Dapat dilayari	600 Km / 450 M 7M 500 Km	Kab. Pulpis, Kab. Gunung Mas, dan Kota Palangka Raya
2	SUNGAI BARITO	Panjang / Lebar Kedalaman Dapat dilayari	900 Km / 300-500 M 6-14 M 700 Km	Provinsi Kalimantan Tengah (Kab. Bartim, Kab. Barsel, Kab. Barut dan Kab. Murung Raya)
3	SUNGAI KAPUAS	Panjang / Lebar Kedalaman Dapat dilayari	600 Km / 450 M 6 M 420 Km	Kab. Kobar dan Kab. Seruyan
4	SUNGAI KATINGAN	Panjang / Lebar Kedalaman Dapat dilayari	650 Km / 250 M 3-6 M 520 Km	Kab. Katingan
5	SUNGAI MENTAYA	Panjang / Lebar Kedalaman Dapat dilayari	400 Km / 350 M 6 M 270 Km	Kab. Kotim , Kab. Katingan dan Kab. Seruyan
6	SUNGAI KUMAI	Panjang / Lebar Kedalaman Dapat dilayari	175 Km / 250 M 6-9 M 100 Km	Kab. Kobar
7	SUNGAI ARUT	Panjang Lebar Kedalaman Dapat dilayari	250 Km 100 M 4 M 190 Km	Kab. Kobar
8	SUNGAI LAMANDAU	Panjang Lebar Kedalaman Dapat dilayari	300 Km 150 M 6 M 250 Km	Kab. Lamandau dan Kab. Kotawaringin Barat
9	SUNGAI JELAI	Panjang Lebar Kedalaman Dapat dilayari	200 Km 150 M 8 M 150 Km	Kab. Sukamara

NO	RUANG LINGKUP	DATA ANGKA		LOKASI
10	SUNGAI SEMBULUH	Panjang Lebar Kedalaman Dapat dilayari	350 Km 250 M 5 M 300 Km	Kab. Seruyan
11	SUNGAI SEBANGAU	Panjang Lebar Kedalaman Dapat dilayari	200 Km 450 M 7 M 150 Km	Kab. Pulpis dan Kota Palangka Raya
12	SUNGAI SEKONYER	Panjang Lebar Kedalaman Dapat dilayari	200 Km 450 M 7 M 150 Km	Kab. Kotawaringin Barat
13	PENGEMBANGAN TERUSAN RAYA	Panjang Lebar Kedalaman Dapat dilayari	20 Km 100 M 7 M 20 Km	Kab. Katingan dan Kab. Kotawaringin Timur (Provinsi Kalimantan Tengah)

Sumber : BPTD Kelas II Kalimantan Tengah (2023)

Tabel 4.2 Luas Wilayah Kecamatan di Kabupaten Pulang Pisau

KECAMATAN	IBU KOTA KECAMATAN	LUAS AREA TOTAL (KM ²)
Kahayan Kuala	Bahaur Basantan	1 155,00
Sebangau Kuala	Sebangau Permai	3 801,00
Pandih Batu	Pangkoh Hilir	535,86
Maliku	Maliku Baru	413,14
Kahayan Hilir	Pulang Pisau	360,00
Jabiren Raya	Jabiren	1 323,00
Kahayan Tengah	Bukit Rawi	783,00
Banama Tingang	Bawan	626,00
Pulang Pisau		2.853,52

Sumber : BPTD Kelas II Kalimantan Tengah (2023)

Kabupaten Pulang Pisau adalah salah satu kabupaten di provinsi Kalimantan tengah . Ibu kota kabupaten ini terletak di pulang pisau. Kabupaten ini memiliki luas wilayah 8.997 Km dan berpenduduk sebanyak 120.062 jiwa (hasil sensus penduduk indonesia 2010), dan 134.500 jiwa tahun 2021.

Kabupaten Pulang Pisau terletak antara 60 40' – 70 20' Bujur Timur dan 10 31' - 20 30' Lintang Selatan . Luas Wilayah Kabupaten Pulang Pisau Keseluruhan adalah seluas 2.853,52 km. dan terbagi menjadi 8 kecamatan dengan seluas 2.853,52 km. dan terbagi menjadi 8 kecamatan dengan 4 keseluruhan serta 95 desa. Kabupaten Pulang Pisau memiliki 9 dermaga sungai dan 1 pelabuhan penyebrangann.

2 .Batas – batas administrasi kabupaten Pulang Pisau



Gambar 4.3 Peta Administrasi Kabupaten Pulang Pisau

Tabel 4.3 Batas wilayah Administrasi Kabupaten Pulang Pisau

ARAH MATA ANGIN	PERBATASAN
Utara	Kabupaten Gunung Mas
Selatan	Laut Jawa
Barat	Kabupaten Katingan dan Kota Palangkaraya
Timur	Kabupaten Kapuas

Sumber : BPTD Kelas II Kalimantan Tengah(2023)

3. Kependudukan

Data Pendudukan Kabupaten Pulang Pisau tersebar di 8 Kecamatan

Tabel 4.4 Kependudukan Kabupaten Pulang pisau tersebar di 8 kecamatan

Kecamatan	Persentase Penduduk (Persen)		
	2020	2021	2022
Sebangau Kuala	6,52	6,52	6,22
Pandih Batu	16,39	16,38	15,44
Maliku	19,01	19,00	19,38
Kahayan Tengah	6,13	6,13	6,53
Kahayan Kuala	16,41	16,40	14,78
Kahayan Hilir	22,07	22,09	23,33
Jabiren Raya	6,51	6,52	6,71
Banama Tingang	6,97	6,97	7,61

Sumber : BPTD Kelas II Kalimantan Tengah (2023)

4. Komoditi Daerah

a. Pertanian

Komoditas pertanian sayuran di Kabupaten Pulang Pisau terdapat sekitar 12 jenis sayuran diantaranya yakni sawi, tomat, cabe besar, cabe rawit, terong, terong, kacang panjang, labu siam, ketimun, bayam, kangkung, buncis dan daun bawang. Jumlah komoditas sayuran mencapai 2.863 kuintal dengan luas panen sebesar 662 ha.

b. Perkebunan

Bentuk produksi perkebunan di kabupaten pulang pisau seperti karet, kelapa sawit, kopi, dan kelapa. Tanaman kelapa adalah tanamn yang sering menjadi bahan pokok bagi masyarakat.

c. **Perternakan**

Populasi ternak dikabupaten pulang pisau adalah babi, Kambing, Kerbau dan sapi. Ternak terbanyak berada di kecamatan maliku, yakni 7.138 ekor ditahun 2019. Dan jumlah ternak terbanyak adalah kambing sebanyak 8.997 ekor.

d. **Hortikultura**

Produksi hortikultura adalah hasil menurut bentuk produksi dari setiap tanaman sayuran, buah-buahan, biofarmaka dan tanaman hias yang di ambil berdasarkan luas yang dipanen/tanaman yang menghasilkan pada bulan/triwulan laporan. Tanaman sayuran diantaranya yakni sawi, tomat, cabe besar, cabe rawit, terong, kacang panjang, labu siam, ketimun, bayam, kangkung, buncis, dan daun bawang. Jumlah komoditas sayuran mencapai 2.863 kuintal dengan luas panen sebesar 662 ha..

5. **Sarana Transportasi Angkutan Sungai**

Sarana transportasi sungai pada lintasan Mintin – Anjir Sampit yang terdapat di kabupaten Pulang Pisau terdapat 5 kapal yang beroperasi pada Kabupaten Pulang Pisau sebagai berikut :

a. **LCT. Berkat Kapakat**

LCT. Berkat Kapakat adalah kapal yang di operasikan oleh masyarakat sekitar.



Gambar 4. 5 Karakteristik KM. Berkat Kapakat

Sumber : Tim PKL Kalimantan Tengah

Adapun Ship Particular Kapal Berkat Kapakat dapat dilihat pada Tabel 4. 5 berikut

Tabel 4. 5 Data Karakteristik Kapal Sungai

SHIP PARTICULAR	
Nama Kapal	BERKAT KAPAKAT
Nama Pemilik Kapal	SIBA
Tanda Selar	
Alamat Pemilik	DESA BUNTOI
Lintasan	Mintin – Anjir Sampit
Type Kapal	Angkutan Penumpang dan Kendaraan
Spesifikasi Kapal	
Panjang Seluruh (LOA)	31,70meter
Panjang (LBP)	29,64 meter
Lebar (B)	9,15 meter
Dalam (D)	1,25 meter
Serat Air (d)	0.9 meter
GRT (GT)	103GRT
Net Tonase (NT)	31 ton
Kapasitas Penumpang	30 Orang
Awak Kapal	3 Orang

Sumber : BPTD Kelas II Kalimantan Tengah

b. LCT. Berkat Kasabar 4 Pahari

LCT. Berkat Kasabar 4 Pahari adalah kapal yang di operasikan oleh masyarakat sekitar.



Gambar 4. 6 Karakteristik Kapal Berkat Kasabar 4 Pahari

Sumber : Tim PKL Kalimantan Tengah

Adapun Ship Particular kapal Berkat Kasabar 4 Pahari dapat dilihat pada tabel 4. 6 berikut :

Tabel 4. 6 Karakteristik KM Berkat Kasabar 4 Pahari

SHIP PARTICULAR	
Nama Kapal	BERKAT KASABAR 4 PAHARI
Nama Pemilik Kapal	AYU NUPITA SARI
Tanda Selar	GT.31 NO.4/62
Alamat Pemilik	Jl. K.P Tendean no.116 rt 19 kel selat hilir kalimantan tengah
Lintasan	Mintin – Anjir Sampit
Type Kapal	Angkutan Penumpang dan Kendaraan
Spesifikasi Kapal	
Panjang Seluruh (LOA)	31.50 meter
Panjang (LBP)	27.92 meter
Lebar (B)	6.50 meter
Dalam (D)	1.80 meter
Serat Air (d)	0.9 meter
GRT (GT)	92 GRT
Net Tonase (NT)	28 ton
Kapasitas Penumpang	30 Orang
Awak Kapal	3 Orang

Sumber : BPTD Kelas II Kalimantan Tengah

c. Maju Bersama

KapalvMaju Bersama adalah Kapal yang terbuat dari kayu yang dimiliki oleh masyarakat.



Gambar 4. 7 Karakteristik Kapal Motor Maju Bersama

Sumber : Tim PKL Kalimantan Tengah

Adapun Ship Particular kapal KM. Maju Bersama dapat dilihat pada tabel 4. 7 berikut:

Tabel 4.7 Data Karakteristik Kapal Sungai KM Maju Bersama

SHIP PARTICULAR	
Nama Kapal	MAJU BERSAMA
Nama Pemilik Kapal	WANDRIKO
Tanda Selar	GT.44 NO.5/62
Alamat Pemilik	Desa Mintin RT 003 Kecamatan Kahayan Hilir, Kabupaten Pulang Pisau
Lintasan	Mintin – Anjir Sampit
Type Kapal	Angkutan Penumpang
Spesifikasi Kapal	
Panjang Seluruh (LOA)	20 meter
Panjang (LBP)	18.5 meter
Lebar (B)	6.75 meter
Dalam (D)	2 meter
Serat Air (d)	1.1 meter
GRT (GT)	44 GRT
Net Tonase (NT)	14 ton
Kapasitas Penumpang	30 Orang
Awak Kapal	3 Orang

Sumber : BPTD KELAS II Kalimantan Tengah

d. LCT. Handep Hapakat

LCT. Handep Hapakat adalah Kapal yang di miliki oleh dishub kabupaten pulang pisau .



Gambar 4. 8 Karakteristik Kapal Berkah perintis

Sumber: Tim PKL Kalimantan Tengah

Adapun Ship Particular kapal KM. Berkah Perintis dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4.8 Data Karakteristik Kapal Sungai KM.Berkah Perintis

SHIP PARTICULAR	
Nama Kapal	BERKAH PERINTIS
Nama Pemilik Kapal	Dede Harianto
Tanda Selar	
Alamat Pemilik	DESA Langkai Kec.Pahandut
Lintasan	Mintin – Anjir Sampit
Type Kapal	Angkutan Penumpang dan Kendaraan
Spesifikasi Kapal	
Panjang Seluruh (LOA)	30.00 meter
Panjang (LBP)	29,64 meter
Lebar (B)	9.00 meter
Dalam (D)	2.00 meter
Serat Air (d)	0.9 meter
GRT (GT)	103 GRT
Net Tonase (NT)	31 ton
Kapasitas Penumpang	30 Orang
Awak Kapal	3 Orang

Sumber : BPTD Kelas II Kalimantan Tengah (2023)

e. KF Perintis

KF Perintis adalah kapal yang terbuat dari kayu yang di miliki oleh masyarakat sekitar



Gambar 4. 9 Karakteristik kapal KF. Perintis

Sumber : Tim PKL Kalimantan Tengah (2023)

Adapun Ship Particular Kapal KF. Perintis dapat dilihat pada tabel 4.9 berikut:

Tabel 4.9 Data Karakteristik Kapal Sungai KF. Perintis

SHIP PARTICULAR	
Nama Kapal	KF. PERINTIS
Nama Pemilik Kapal	Sukiran
Tanda Selar	
Alamat Pemilik	DESA Mintin Kec. Kahayan
Lintasan	Mintin – Anjir Sampit
Type Kapal	Angkutan Penumpang dan Kendaraan
Spesifikasi Kapal	
Panjang Seluruh (LOA)	15,72 meter
Panjang (LBP)	15,1 meter
Lebar (B)	3,25 meter
Dalam (D)	1,80 meter
Serat Air (d)	0.9 meter
GRT (GT)	31 GRT
Net Tonase (NT)	10 ton
Kapasitas Penumpang	30 Orang
Awak Kapal	3 Orang

Sumber : BPTD Kelas II Kalimantan Tengah (2023)

6. Prasarana Transportasi Sungai , Danau dan Penyeberangan

Prasarana adalah suatu fasilitas penunjang sarana. Prasarana merupakan faktor yang sangat penting untuk menunjang kegiatan transportasi khususnya pada angkutan penyeberangan. Dengan adanya prasarana yang baik pada Pelabuhan maka akan meningkatkan kenyamanan dan keamanan para pengguna jasa angkutan penyeberangan.

Prasarana di Pelabuhan terdapat 2 yaitu fasilitas daratan dan fasilitas perairan. Pada Dermaga Mintin tidak terlalu banyak memiliki fasilitas baik dari sisi daratan maupun perairan. Fasilitas yang ada pada Pelabuhan mintin juga sangat terbatas karena Pelabuhan mintin ini merupakan dermaga sungai yang baru beroperasi pada tahun 2022 lalu, Berikut ini adalah fasilitas sisi daratan dan sisi perairan di dermaga Mintin Kabupaten Pulang Pisau :

a. Fasilitas Sisi Daratan :

1) Gerbang Pelabuhan

Pelabuhan sebagai pintu gerbang suatu negara dimana setiap kapal harus mematuhi peraturan dan prosedur yang berlaku Sebelum memasuki wilayah Pelabuhan penyeberangan Mintin Terdapat pintu gerbang untuk memasuki wilayah Pelabuhan.



Gambar 4.4 Gerbang Utama Pelabuhan Mintin

2) Kantor Administrasi

Pada Dermaga Mintin Kabupaten Pulang Pisau memiliki kantor Administrasi yaitu sebuah bangunan yang digunakan untuk mengawasi aktivitas dan sebagai pusat kendali operasional di Pelabuhan agar menciptakan pelayanan yang optimal terhadap pengguna jasa.



Gambar 4.5 Kantor Administrasi Pelabuhan Mintin

3) Lapangan Parkir

Pada Pelabuhan Mintin terdapat 2 lapangan parkir yaitu lapangan parkir kendaraan antar/ jemput dan lapangan parkir siap muat yang digunakan Ketika kendaraan akan memasuki kapal. Tetapi Lapangan parkir antar/ jemput dan lapangan parkir siap muat pada Pelabuhan mintin ini terdapat pada satu area yang sama hanya di bedakan dengan lahan sebelah kanan untuk parkir antar/ jemput lahan sebelah kiri untuk kendaraan yang akan muat diatas kapal.



Gambar 4.7 Lapangan Parkir Siap/Muat Pelabuhan Mintin

4) Tempat tunggu penumpang

Pada Dermaga Mintin ini terdapat Tempat tunggu penumpang yang berada di luar ruangan. Tempat tunggu penumpang ini digunakan sebagai tempat penumpang untuk beristirahat sembari menunggu kedatangan kapal.



Gambar 4.8 Tempat Tunggu Penumpang Pelabuhan Mintin

5) Toilet

Pada Dermaga Mintin ini terdapat toilet untuk pria dan Wanita. di dalamnya terdapat kloset, bak mandi dan pesediaan air yang digunakan untuk para penumpang membuang air kecil dan sebagainya.



Gambar 4.9 Toilet Pelabuhan Mintin

b. Fasilitas Sisi Perairan

1) Dermaga

Pada Dermaga Mintin terdapat 2 (dua) tipe dermaga yaitu Dermaga Pelengsengan dan Dermaga Tetap yang digunakan sebagai tempat kapal bersandar dan naik turun penumpang/kendaraan.



Gambar 4.10 Dermaga Plengsengan Pelabuhan Mintin



Gambar 4.11 Dermaga Tetap Pelabuhan Mintin

2) Fender

Pada Dermaga Mintin ini terdapat 6 unit Fender jenis V berbahan Karet. Fender ini digunakan untuk meredam energi kinetic pada kapal saat membentur dermaga, dengan adanya fender ini dapat membantu untuk menghindari kerusakan pada dermaga.



Gambar 4.12 Fender jenis V Dermaga Mintin

3) Bolder

Bolder adalah perangkat pelabuhan untuk menambatkan kapal yang biasanya terbuat dari besi atau ban karet Pada Dermaga Mintin terdapat 3 bolder. Bolder digunakan untuk mengikat tali pada kapal saat akan bersandar di dermaga.



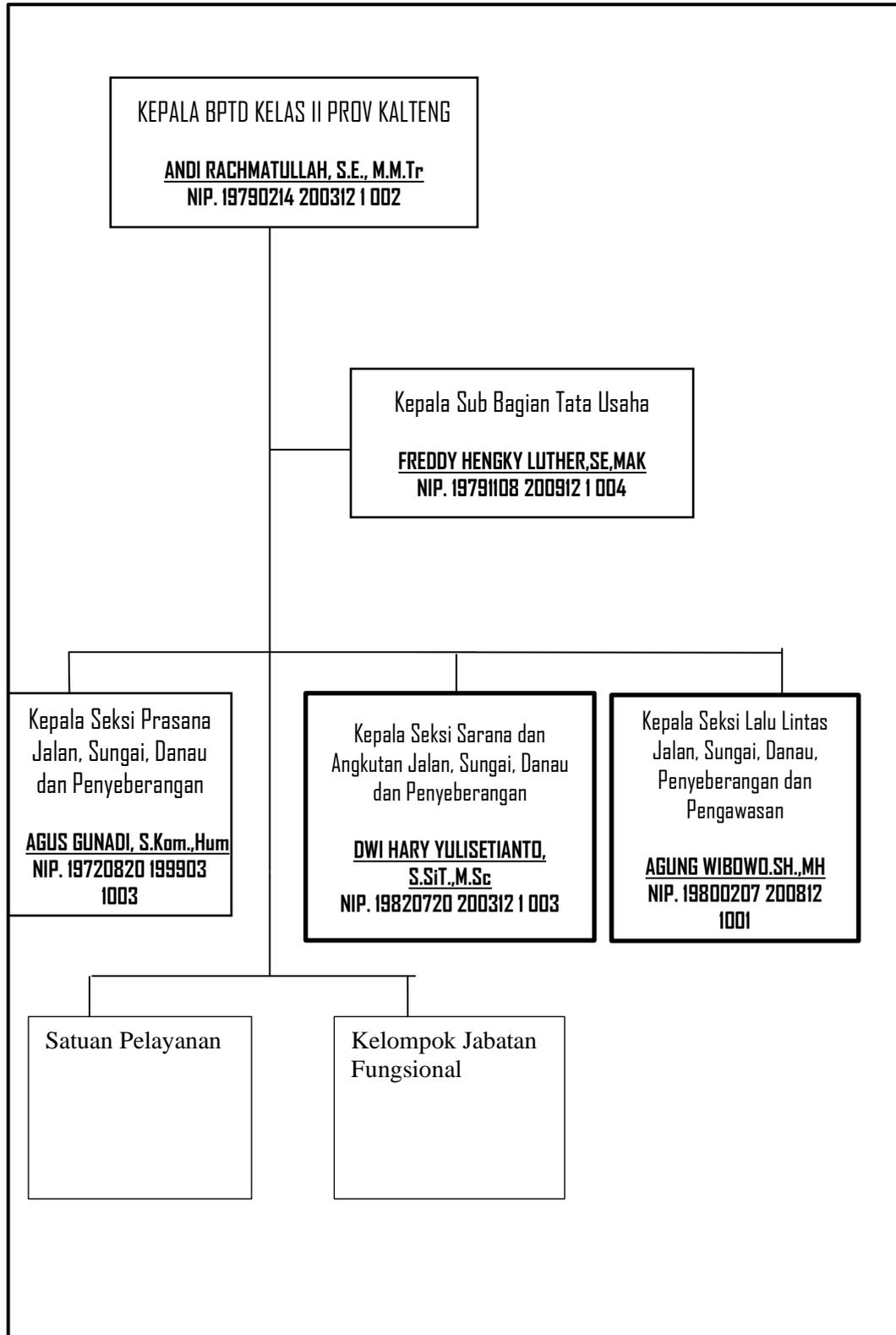
Gambar 4.13 Bolder Pada Dermaga Mintin

7. Instansi Pembina Transportasi

a. Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Jawa Barat

Dalam pembinaan angkutan sungai danau dan penyeberangan di Provinsi Kalimantan Tengah dilakukan oleh BPTD Kelas II Kalimantan Tengah Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) merupakan Unit Pelaksana Teknis di Lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat yang dipimpin oleh Kepala Balai.

Salah satu BPTD dari 25 Balai yang dibentuk. BPTD Provinsi Kalimantan Tengah adalah BPTD Kelas II karena wilayah kerjanya memiliki karakteristik daratan yang terdapat pelayanan transportasi jalan, serta Pelabuhan sungai, danau dan penyeberangan komersial dan perintis dengan lingkup wilayah meliputi 13 kabupaten dan 1 kota.



Gambar 4.8 Struktur Organisasi BPTD KELAS II Kalimantan Tengah

Sumber : PM 6 Tahun 2023 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat

b. Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Tengah terdiri atas :

- 1) Subbagian Tata Usaha;
- 2) Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan;
- 3) Seksi Sarana dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan;
- 4) Seksi Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan dan Pengawasan; dan
- 5) Kelompok Jabatan Fungsional.

c. Tugas dan Fungsi Organisasi Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Tengah :

- 1) Subbagian Tata Usaha mempunyai tugas melaksanakan penyusunan rencana, program, anggaran, dan laporan evaluasi kinerja, pengelolaan urusan keuangan dan Penerimaan Negara Bukan Pajak, serta pelaporan Sistem Akuntansi Instansi, urusan sumber daya manusia, hukum, hubungan masyarakat, persuratan, kearsipan dan dokumentasi, pelayanan informasi publik, perlengkapan, rumah tangga, serta evaluasi dan pelaporan.
- 2) Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan mempunyai tugas melaksanakan pembangunan, pengembangan, pelayanan jasa, dan pengoperasian terminal tipe A, terminal barang untuk umum, dan unit pelaksana penimbangan kendaraan bermotor, pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan, serta bantuan teknis fasilitas pendukung dan integrasi moda dan pelabuhan sungai, danau dan penyeberangan.
- 3) Seksi Sarana dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan mempunyai tugas melaksanakan kalibrasi peralatan pengujian berkala dan pemeriksaan kesesuaian fisik rancang bangun kendaraan bermotor, pemeriksaan dan sertifikasi kelaiklautan kapal, analisis trayek angkutan jalan antar kota antar provinsi dan angkutan jalan yang disubsidi oleh pemerintah pusat,

penetapan jadwal operasi, pemberian subsidi angkutan jalan dan pelayaran perintis sungai, danau dan penyeberangan, serta bantuan teknis penyediaan sarana jalan, sungai, danau, dan penyeberangan.

- 4) Seksi Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan, dan Pengawasan mempunyai tugas melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas jalan untuk jaringan jalan nasional, penyediaan, pengoperasian, dan penyeberangan, pengerukan dan reklamasi di kolam pelabuhan penyeberangan dan alur sungai dan danau, pemberian rekomendasi laik fungsi jalan nasional non-tol, pemberian bantuan teknis perlengkapan jalan, halte, dan rambu sungai danau, pengamatan dan pemantauan perusahaan angkutan jalan, kegiatan karoseri, penyelenggara pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan komersil, operator kapal sungai, danau dan penyeberangan, kendaraan bermotor di jalan, tarif angkutan jalan, sungai, danau dan penyeberangan, pemberi subsidi angkutan jalan, pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas, pemenuhan perlengkapan jalan, persetujuan teknik analisis dampak lalu lintas, pemeriksaan persyaratan teknik kendaraan, pemenuhan kelaiklautan kapal sungai, danau, dan penyeberangan, ketepatan waktu pelayanan, dan pemberian subsidi angkutan sungai, danau, dan penyeberangan, rambu, alur, dan halte sungai danau, kegiatan pengerukan dan reklamasi di kolam pelabuhan penyeberangan dan alur sungai danau, dan pemanfaatan bantuan teknis, pelaksanaan kegiatan kesyahbandaran pada pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan, penegakkan hukum terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan dibidang lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, dan penyeberangan, serta patrol dan pengamanan pelayaran sungai, danau, dan penyeberangan.

Tabel 4. 12 Data Produktivitas keberangkatan 1 tahun di dermaga mintin pada tahun 2022

No.	BULAN	Keberangkatan								
		Penumpang	Kendaraan							
			Gol I	Gol II	Gol III	Gol IV A	Gol IV B	Gol V A	Gol V B	Jumlah
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	<i>8</i>	<i>9</i>	<i>10</i>	<i>11</i>
1	Januari	4163	3	1456	4	521	258	5	1	2248
2	Februari	9528	4	3990	3	1292	458	0	0	5747
3	Maret	8453	4	3123	10	1078	526	42	19	4802
4	April	11450	4	4076	6	1176	851	25	13	6151
5	Mei	21535	5	6850	7	2966	1336	27	8	11199
6	Juni	14794	9	4747	13	1930	1672	38	24	8433
7	Juli	18936	5	6063	9	2190	1518	17	29	9831
8	Agustus	7588	12123	1	3500	2	1654	1173	42	18495
9	September	10848	0	4275	2	1232	889	21	31	6450
10	Oktober	11537	1	4707	1	1273	859	20	82	6943
11	November	11596	4	4684	3	1432	940	21	100	7184
12	Desember	12980	0	5587	0	1654	929	39	203	8412
Jumlah		143408	12162	49559	3558	16746	11890	1428	552	95895

Sumber : Data produktivitas BPTD kelas II Kalimantan Tengah

Tabel 4 .13 Data Produktivitas Kedatangan 1 Tahun Dermaga Mintin pada tahun 2023

No.	BULAN	Kedatangan								
		Penumpang	Kendaraan							
			Gol I	Gol II	Gol III	Gol IV A	Gol IV B	Gol V A	Gol V B	Jumlah
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	Januari	3257	1	1027	4	449	225	4	0	1710
2	Februari	8068	2	3039	2	1081	402	0	0	4526
3	Maret	8040	3	2662	3	903	440	29	15	4055
4	April	9667	3	3602	3	1043	720	20	8	5399
5	Mei	17266	2	6356	3	2472	1113	18	5	9969
6	Juni	12163	6	3298	6	1426	1387	25	18	6166
7	Juli	8513	3	3034	4	1120	964	19	18	5162
8	Agustus	11146	0	3281	3	1650	1230	21	27	6212
9	September	12021	0	4484	1	1352	1002	23	35	6897
10	Oktober	12001	1	5143	0	1296	987	21	70	7518
11	November	9895	0	4198	1	1280	962	28	79	6548
12	Desember	10440	0	4463	0	1485	862	42	140	6992
Jumlah		122477	21	44587	30	15557	10294	250	415	71154

Sumber : Data Produktivitas BPTD Kelas Kelas II Kalimantan Tengah

Tabel 4. 14 Data Produktivitas keberangkatan 15 hari Dermaga Mintin

No.	Hari dan Tanggal	Keberangkatan								
		Penumpang	Kendaraan							
			Gol I	Gol II	Gol III	Gol IV A	Gol IV B	Gol V A	Gol V B	Jumlah
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	<i>8</i>	<i>9</i>	<i>10</i>	<i>11</i>
1	01 April 2023	290	-	29	-	32	35	-	31	127
2	02 April 2023	215	-	28	-	37	9	-	21	95
3	03 April 2023	245	-	19	-	30	27	-	30	106
4	04 April 2023	260	-	24	-	34	31	-	33	122
5	05 April 2023	245	-	27	-	32	33	-	37	129
6	06 April 2023	262	-	29	-	35	32	-	32	128
7	07 April 2023	186	-	29	-	27	12	-	16	84
8	08 April 2023	104	-	33	-	33	17	-	7	90
9	09 April 2023	199	-	43	-	29	16	-	5	93
10	10 April 2023	208	-	37	-	28	15	-	9	89
11	11 April 2023	173	-	27	-	27	17	-	9	80
12	12 April 2023	175	-	28	-	26	18	-	16	88
13	13 April 2023	192	-	34	-	23	13	-	31	101
14	14 April 2023	515	-	94	-	98	38	-	37	267
15	15 April 2023	289	-	32	-	37	37	1	24	131
Jumlah		3558	-	513	-	528	350	1	338	1730

Sumber : BPTD KELAS II Kalimantan Tengah

Tabel 4. 15 Data Produktivitas Kedatangan 15 Hari Dermaga Mintin

No.	Hari dan Tanggal	Kedatangan								
		Penumpang	Kendaraan							
			Gol I	Gol II	Gol III	Gol IV A	Gol IV B	Gol V A	Gol V B	Jumlah
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>12</i>	<i>13</i>	<i>14</i>	<i>15</i>	<i>16</i>	<i>17</i>	<i>18</i>	<i>19</i>	<i>20</i>
1	01 April 2023	287	-	36	-	39	32	-	30	137
2	02 April 2023	285	-	57	-	49	35	-	6	147
3	03 April 2023	285	-	40	-	26	32	-	26	124
4	04 April 2023	275	-	36	-	27	29	-	29	121
5	05 April 2023	265	-	33	-	29	31	-	32	125
6	06 April 2023	272	-	29	-	32	34	-	35	130
7	07 April 2023	187	-	33	-	21	11	1	10	76
8	08 April 2023	182	-	37	-	23	18	-	9	87
9	09 April 2023	182	-	42	-	24	23	-	6	95
10	10 April 2023	251	-	38	-	43	29	-	6	116
11	11 April 2023	152	-	25	-	25	10	-	14	74
12	12 April 2023	224	-	42	-	31	20	-	15	108
13	13 April 2023	273	-	51	-	40	24	3	14	132
14	14 April 2023	379	-	81	2	73	44	-	33	233
15	15 April 2023	280	-	25	-	48	32	-	22	127
Jumlah		3779		605	2	530	404	4	287	1832

Sumber : BPTD Kelas II Kalimantan Tenga

8. Jaringan Transportasi Sungai dan Danau dan Penyeberangan
 Jaringan menghubungkan antara 2 wilayah dalam kabupaten Pulang Pisau yang terpisah oleh sungai Kahayan.
 Berikut ini lintasan yang ada di dermaga Mintin:

Tabel 4.16 Lintasan Mintin - Anjir Sampit

NO	LINTASAN	JARAK (KM)	JARAK TEMPUH (Menit)
1	Mintin – Anjir Sampit	0.6 mil	15

Sumber: BPTD Kelas II Kaltimantan Tengah (2023)



Gambar 4.9 Lintasan Mintin – Anjir Sampit

Sumber: Google Earth (2023)

B. Analisis

1. Penyajian Data

a. Data Perlengkapan Keselamatan

Dalam pelaksanaan penelitian ini, studi lapangan dilakukan pengamatan langsung oleh peneliti terhadap perlengkapan alat keselamatan jiwa pada kapal motor getek di Pelabuhan Mintin. Hasil dari pengamatan, didapatkan gambaran berdasarkan hasil penelitian di lapangan mengenai perlengkapan alat keselamatan jiwa pada kapal motor getek di Pelabuhan Mintin.

Berikut adalah data perlengkapan keselamatan pada 5 kapal yang beroperasi di lintasan Mintin – Anjir Sampit Provinsi Kalimantan Tengah.

1) Kelengkapan Pelampung Penolong (*Life Bouy*)

Kondisi dilapangan di Pelabuhan Mintin banyak kapal yang tidak melengkapi kapalnya dengan pelampung penolong dan ada kapal yang kondisi pelampung penolongnya sudah tidak layak digunakan seperti pelampung milik kapal motor getek dimana kondisi pelampung penolong sudah keropos dan warna sudah luntur dan dari 5 kapal yang beroperasi hanya 1 kapal yang memiliki pelampung penolong.

Menurut Standar Kapal Non-Konvensi Berbendera Indonesia / Non-Convention Vessel Standard (NCVS) BAB IV Tentang Pelengkapan Keselamatan bahwasanya terdapat persyaratan alat-alat keselamatan dimana salah satu syarat pelampung penolong yang baik adalah memiliki warna yang mencolok supaya tampak nyata ketika berada di atas air. Berikut merupakan kondisi Kondisi dilapangan pada Pelabuhan Mintin :

Tabel 4.17 Jumlah Pelampung Penolong (*Lifebouy*)

No	Nama Kapal	Jumlah (unit)
1	Berkat Kapakat	4 unit
2	Berkat Kasabar 4 Pahari	5 unit

3	Maju Bersama	5 Unit
4	KF. Perintis	4 Unit
5	Handep Hapakat	6 Unit

Sumber : Hasil Survei Tim PKL Kalimantan Tengah

2) Kelengkapan Baju Penolong (*Life Jacket*)

Pada Pelabuhan Mintin masih Pada Pelabuhan Mintin masih banyak kapal yang tidak melengkapi baju penolong pada kapal mereka, karena itulah banyak penumpang yang tidak menggunakan baju penolong ketika menaiki kapal motor getek. Padahal banyak kapal yang memuat sembako dan sepeda motor yang berlebih sehingga menyebabkan kapal menjadi *overload* dan juga semua kapal tidak memiliki baju penolong (*life jacket*) tetapi jumlah baju penolong (*life jacket*) yang tersedia tidak sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.3424/AP.402/DRJD/2020 tentang Kapal Sungai dan Danau.

Kondisi ini sangatlah berbahaya karena selama pelayaran kecelakaan bisa terjadi sewaktu-waktu tanpa dapat diprediksi, seperti gangguan cuaca, arus yang deras, kebocoran pada kapal maupun sebaliknya kapal karena sampah. Oleh karena itu keberadaan Baju Penolong di kapal motor getek sangatlah penting. Kondisi Kondisi dilapangan di Pelabuhan Mintin masih banyak kapal yang belum melengkapi kapalnya dengan baju penolong (*life jacket*) serta tidak memperhatikan aspek keamanan dan keselamatan selama kegiatan pelayaran

Menurut Standar Kapal Non-Konvensi Berbendera Indonesia / Non-Convention Vessel Standard (NCVS) BAB IV Tentang Pelengkapan Keselamatan bahwasanya terdapat persyaratan alat-alat keselamatan dimana salah satu syarat pelampung penolong yang baik adalah memiliki warna yang mencolok supaya tampak nyata ketika berada di atas air. Berikut merupakan kondisi Kondisi dilapangan pada Pelabuhan Mintin :

Tabel 4. 20 Jumlah Baju Penolong (Life Jacket)

No	Nama Kapal	Jumlah (Unit)
1	Berkat Kapakat	30
2	Berkat Kasabar 4 Pahari	30
3	Maju Bersama	20
4	KF. Perintis	10
5	Handep Hapakat	40

Sumber : Hasil Survei Tim PKL Kalimantan Tengah

3) Perlengkapan Pemadam Kebakaran

Kondisi dilapangan pada kapal motor getek di Pelabuhan Mintin semua kapal tidak memiliki alat pemadam kebakaran sehingga akan menimbulkan resiko kecelakaan yang membuat terancamnya keselamatan jiwa para penumpang dan operator kapal bila sewaktu-waktu terjadi kebakaran pada kapal.

Tabel 2.1 Jumlah Perlengkapan Pemadam Kebakaran

NO	Nama Kapal	Jumlah (Unit)
1	Berkat Kapakat	1
2	Berkat Kasabar 4 Pahari	2
3	Maju Bersama	-
4	KF. Perintis	-
5	Handep Hapakat	1

Sumber : Hasil Survei Tim PKL Kalimantan Tengah

2. Analisis Data

Adapun metode analisis yang digunakan yaitu dengan metode *Gap Analysis* yaitu sebagai perbandingan antara keadaan Kondisi dilapangan dengan keadaan yang diharapkan dan sebagai metode analisis yang digunakan dalam evaluasi yang menitik beratkan pada kesenjangan saat ini dengan keadaan yang ditargetkan.

a. Analisis Kesenjangan

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.3424/AP.402/DRJD/2020 tentang Kapal Sungai dan Danau dapat dihitung jumlah kebutuhan perlengkapan keselamatan jiwa yang harus dilengkapi pada kapal motor getek di Pelabuhan Mintin. Berikut ini adalah peralatan keselamatan yang harus disediakan pada kapal motor getek berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.3424/AP.402/DRJD/2020 Tentang Kapal Sungai dan Danau :

1. Analisa Ketersediaan Jumlah Pelampung Penolong (Life Bouy).

Berdasarkan survei di lapangan pada kapal 5 kapal yang beroperasi di Pelabuhan Mintin . Terkait dengan kelengkapan Baju Penolong yang harus dimiliki oleh pengelola kapal dan harus sesuai dengan kapasitas muatan penumpang ditambah jumlah awak kapal dan harus dilengkapi dengan lampu serta peluit tetapi masih ditemukan kondisi yang belum memenuhi aturan yang berlaku yaitu Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.3424/AP.402./DRJD/2020 dari sisi jumlah Baju Penolong itu sendiri. Tabel berikut merupakan data jumlah Baju Penolong pada kapal- kapal yang beroperasi pada Pelabuhan Mintin.

Tabel 4.17 Jumlah Pelampung Penolong Yang Harus Dilengkapi

Jenis Perlengkapan Keselamatan	Ukuran Kapal	Ketentuan
Pelampung Penolong (<i>Lifebuoy</i>)	GT. 35 s/d 100	Total 6 unit , 2 unit dilengkapi dengan tali apung
	GT > 100	Total 6 unit, 3 unit dilengkapi lampu yang dapat menyala sendiri dan 2 unit

		dilengkapi dengan tali apung
--	--	------------------------------

Sumber : PERDIRJEN Perhubungan Darat Nomor: KP.3424/AP.402/DRJD/2020

Contoh Pelampung Penolong :



Gambar 4.10 Pelampung Penolong

Sumber : solasmarine.com (2023).

a) Perhitungan Kebutuhan Pelampung Penolong

Seluruh Kapal Melengkapi Kapalnya dengan alat pelampung Berdasarkan Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor: KP.3424/AP.402/DRJD/2020 Tentang Kapal Sungai dan Danau, Berikut ini perhitungan Pelampung Penolong (*Lifebuoy*) yang harus dilengkapi tiap-tiap kapal :

Tabel 4. 18 Jumlah Pelampung Penolong (*Lifebuoy*) pada kapal

No	Nama Kapal	GT Kapal	Jumlah Life buoy	Jumlah life buoy(sesuai perdirjenhubdat KP.3424/AP.204/DRJD/2020)	Jumlah Life buoy Yang dibutuhkan
1	Berkat Kapakat	103	4	6	2
2	Berkat Kasabar 4 pahari	93	5	6	1

3	Maju Bersama	44	5	6	1
4	KF.Perintis	36	4	6	2
5	Handep Hapakat	40	6	6	-

Sumber : Hasil Survei Tim PKL Kalimantan Tengah

Berikut ini adalah persentase masing – masing kapal yang telah memenuhi Pelampung Penolong :

1. Berkat Kapakat

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{Jumlah pelampung penolong yang tersedia}}{\text{Jumlah pelampung yang dibutuhkan}} \times 100\% \\
 &= \frac{4 \text{ Pelampung Penolong}}{6 \text{ Pelampung Penolong}} \times 100\% \\
 &= 66,7\%
 \end{aligned}$$

2. Berkat Kasabar

$$\begin{aligned}
 4 \text{ Bahari} &= \frac{\text{Jumlah pelampung penolong yang tersedia}}{\text{Jumlah pelampung yang dibutuhkan}} \times 100\% \\
 &= \frac{5 \text{ Pelampung Penolong}}{6 \text{ Pelampung Penolong}} \times 100\% \\
 &= 83,3\%
 \end{aligned}$$

3. Maju Bersama

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{Jumlah pelampung penolong yang tersedia}}{\text{Jumlah pelampung yang dibutuhkan}} \times 100\% \\
 &= \frac{5 \text{ Pelampung Penolong}}{6 \text{ Pelampung Penolong}} \times 100\% \\
 &= 83,3\%
 \end{aligned}$$

4. KF. Perintis

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{Jumlah pelampung penolong yang tersedia}}{\text{Jumlah pelampung yang dibutuhkan}} \times 100\% \\
 &= \frac{4 \text{ Pelampung Penolong}}{6 \text{ Pelampung Penolong}} \times 100\% \\
 &= 66,7\%
 \end{aligned}$$

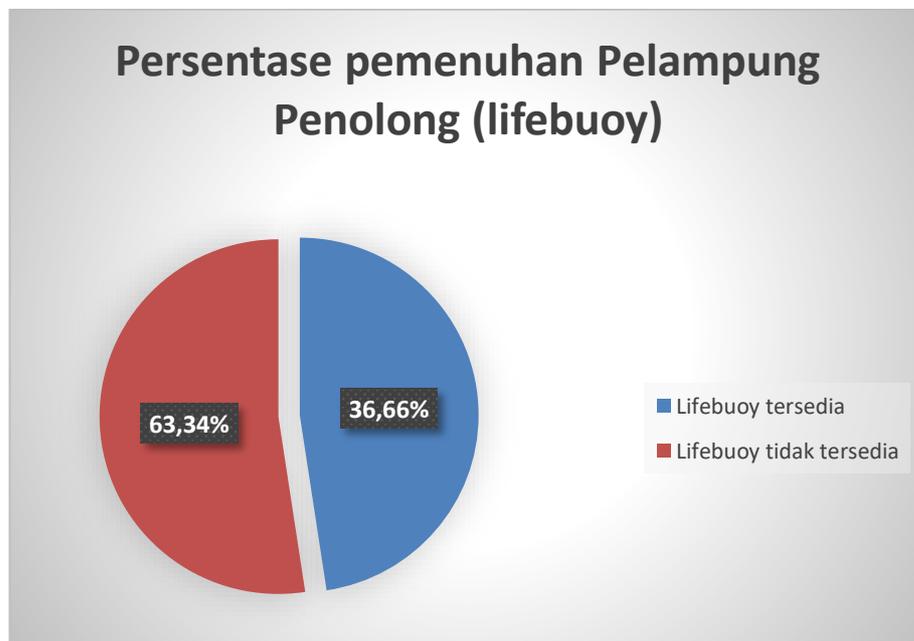
5. Handep Hapakat

$$\begin{aligned} &= \frac{\text{Jumlah pelampung penolong yang tersedia}}{\text{Jumlah pelampung yang dibutuhkan}} \times 100\% \\ &= \frac{6 \text{ Pelampung Penolong}}{6 \text{ Pelampung Penolong}} \times 100\% \\ &= 100\% \end{aligned}$$

Jadi persentase rata-rata pemenuhan kebutuhan akan Pelampung Penolong (*lifebuoy*) pada kapal Motor yang beroperasi adalah :

$$\begin{aligned} &= \frac{\text{persentase kepemilikan pelampung penolong (lifejacket) yang ada}(\%)}{\text{jumlah seluruh kapal}} \times 100\% \\ &= \frac{66,7 + 83,3 + 83,3 + 66,7 + 100}{5} \times 100\% \\ &= \frac{316,7}{5} \times 100\% \\ &= 63,34\% \end{aligned}$$

Jadi rata-rata persentase ketersediaan Pelampung Penolong (*Lifebuoy*) pada Kapal Motor yang beroperasi di Pelabuhan Mintin adalah 63,34% dan harus ditambah sebanyak 36,66%



Gambar Presentase pemenuhan pelampung penolong (*Lifebuoy*)

Sumber : Hasil Analisa Penulis (2023)

b) Gap Analysis mengenai Kelengkapan pelampung penolong

Tabel 4.18 Gap Analysis kelengkapan pelampung penolong
Tabel 4.18 Gap Analysis kelengkapan pelampung penolong

Berdasarkan Perdirjenhubdat KP.3424/AP.204/DRJD/2020	Kondisi Kondisi dilapangan	Gap (Kesenjangan)
Setiap Kapal GT 35 – GT 100 wajib melengkapi kapalnya dengan pelampung penolong (<i>life buoy</i>) dengan ketentuan	Dari 5 kapal motor yang beroperasi, hanya 1 kapal motor getek yang memiliki pelampung penolong, sedangkan 4 kapal motor belum lengkap pelampung penolong sesuai dengan ketentuan yang berlaku	<p>Kondisi saat ini : Kapal motor getek di Pelabuhan Mintin memiliki unit pelampung penolong (<i>life buoy</i>) jumlah kapasitas ini tidak sesuai dengan kapasitas yang dibutuhkan berdasarkan Perdirjenhubdat KP.3424/AP.204/DRJD/2020.</p> <p>Kondisi yang diinginkan : Jumlah untuk pelampung penolong (<i>life buoy</i>) yang harus disediakan sesuai dengan peraturan yang berlaku yaitu berjumlah 6 unit pada setiap kapal, maka jumlah pelampung penolong (<i>life buoy</i>) yang dibutuhkan yaitu berjumlah 30 unit pelampung penolong (<i>life buoy</i>).</p>

Sumber : Hasil Analisis (2023)

2. Analisis Ketersediaan Baju Penolong (*Life Jacket*)

Berdasarkan Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor: KP.3424/AP.402/DRJD/2020 Tentang Kapal Sungai dan Danau, Berikut ini Perlengkapan Pemadam Kebakaran :

Berdasarkan Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor: KP.3424/AP.402/DRJD/2020 Tentang Kapal Sungai dan Danau, Berikut ini perhitungan Baju penolong yang harus dilengkapi tiap-tiap kapal :

Tabel 4. 25 Jumlah Baju Penolong Penolong yang harus dilengkapi

Jenis Perlengkapan Keselamatan	Ukuran Kapal	Ketentuan
Baju Penolong (<i>lifejacket</i>)	Semua Ukuran	Sejumlah kapasitas pelayar ditambah 10% dari jumlah penumpang untuk anak-anak.

Sumber :PERDIRJEN Perhubungan Darat No: KP.3424/AP.402/DRJD/2020

Contoh Baju Penolong



Gambar 4.13 Baju Penolong

Sumber : Solas Marine.com (2023)

a. Analisis Kebutuhan Baju Penolong

Jumlah Baju Penolong = Kapasitas Penumpang + 10% Kapasitas Penumpang

$$= 35 + 4$$

$$= 39 \text{ Unit}$$

Jumlah Kebutuhan Baju Penolong = Jumlah Baju Penolong Sesuai Perdirjenhubdat KP.3424/AP.204/DRJD/2020 + Jumlah Baju Penolong Tersedia di Kapal

$$= 35 - 4$$

$$= 39 \text{ Unit}$$

Berdasarkan perhitungan diatas didapat jumlah baju penolong yang dibutuhkan pada kapal motor getek yaitu sebanyak 10 unit baju penolong dengan dasar perhitungan yang sama maka didapat kebutuhan baju penolong untuk 5 kapal motor getek di Pelabuhan Mintin .

Tabel 4. 25 Baju Penolong Yang Seharusnya Disediakan

No	Nama Kapal	Kapasitas Penumpang	10% jumlah penumpang untuk anak-anak	Jumlah Life Jacket (Kondisi dilapangan)	Jumlah Life Jacket sesuai Perdirjenhubdat KP.3424/AP.204/DRJD/2020)	Jumlah Life Jacket Yang dibutuhkan
1.	LCT.Berkat kapakat	35	4	30	35+4 = 39	9
2.	LCT.Berkat kasabar 4 Pahari	35	4	30	35+1 = 39	9
3.	Maju Bersama	30	3	20	30+3 = 33	13
4.	KF. Perintis	30	3	10	30+1 = 33	13
5.	LCT.Handep Hapakat	30	3	40	30+1 = 33	-

Sumber : Olahan Penulis (2023)

b. Hasil Persentase Kelengkapan Baju Penolong

1) Berkat Kapakat

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas Baju penolong (lifejacket) yang tersedia}}{\text{Kebutuhan yang wajib disediakan}} \times 100\% \\
 &= \frac{30}{39} \times 100\% \\
 &= 76,9
 \end{aligned}$$

2) Berkat Kasabar 4 Bahari

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{kapasitas Baju penolong (lifejacket) yang tersedia}}{\text{Kebutuhan yang wajib disediakan}} \times 100\% \\
 &= \frac{30}{39} \times 100\% \\
 &= 76,9
 \end{aligned}$$

3) Maju Bersama

$$\begin{aligned} &= \frac{\text{kapasitas Baju penolong (lifejacket) yang tersedia}}{\text{Kebutuhan yang wajib disediakan}} \times 100\% \\ &= \frac{20}{33} \times 100\% \\ &= 60,6 \end{aligned}$$

4) KF Perintis

$$\begin{aligned} &= \frac{\text{kapasitas Baju penolong (lifejacket) yang tersedia}}{\text{Kebutuhan yang wajib disediakan}} \times 100\% \\ &= \frac{10}{33} \times 100\% \\ &= 30,3 \end{aligned}$$

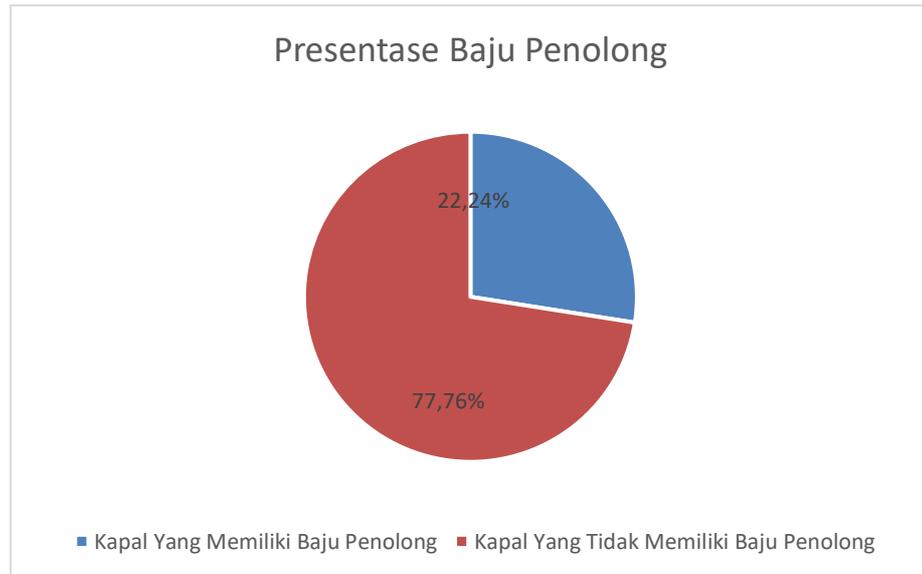
5) Handep Hapakat

$$\begin{aligned} &= \frac{\text{kapasitas Baju penolong (lifejacket) yang tersedia}}{\text{Kebutuhan yang wajib disediakan}} \times 100\% \\ &= \frac{40}{31} \times 100\% \\ &= 100 \end{aligned}$$

Jadi persentase rata-rata pemenuhan kebutuhan akan Baju penolong (*lifejacket*) pada kapal motor yang beroperasi adalah :

$$\begin{aligned} &= \frac{\text{presentase kepemilikan Baju penolong (lifejacket) yang ada}}{\text{jumlah seluruh kapal}} \times 100\% \\ &= \frac{76,9 + 76,9 + 60,6 + 30,3 + 100}{5} \times 100\% \\ &= 22,24 \end{aligned}$$

Jadi rata-rata persentase ketersediaan Baju penolong (*lifejacket*) pada Kapal Motor yang beroperasi di Pelabuhan Mintin adalah 22,24 dan harus ditambah sebanyak 77,76 %.



Gambar 4. 6 Persentase Baju Penolong

Sumber : Hasil Analisa Tim PKL KALTENG

a) *Gap Analysis* mengenai kelengkapan baju penolong

Tabel 4. 24 *Gap Analysis* Kelengkapan Baju Penolong (*life jacket*)

Berdasarkan Perdirjenhubdat KP.3424/AP.204/DRJD/2020	Kondisi Kondisi dilapangan	Kondisi Kondisi dilapangan
Setiap Kapal wajib melengkapi kapalnya dengan baju penolong (<i>life jacket</i>) sejumlah kapasitas pelayar ditambah 10% dari jumlah penumpang untuk anak-anak	Dari 5 kapal motor getek yang beroperasi, semuanya memiliki <i>life jacket</i> , akan tetapi jumlah <i>life jacket</i> tidak sesuai dengan peraturan yang berlaku	Kondisi saat ini : Kapal motor getek di Pelabuhan Mintin semuanya memiliki baju penolong (<i>life jacket</i>), namun jumlah baju penolong (<i>life jacket</i>) pada kapal motor getek di Pelabuhan Mintin tidak sesuai dengan kapasitas yang dibutuhkan berdasarkan Perdirjenhubdat KP.3424/AP.204/DRJD/2020. Adapun jumlah baju penolong (<i>life jacket</i>) yang tersedia sebesar

		<p>73% dan jumlah yang dibutuhkan sebesar 26%</p> <p>Kondisi yang diinginkan :</p> <p>Jumlah untuk baju penolong (life jacket) yang harus disediakan sesuai dengan jumlah penumpang sesuai dengan peraturan yang berlaku yaitu berjumlah 201 unit sesuai dengan jumlah kapasitas penumpang kapal motor getek, maka jumlah baju penolong (life jacket) yang dibutuhkan yaitu berjumlah 71 unit baju penolong (life jacket).</p>
--	--	--

Sumber : Hasil Analisa Penulis (2023)

3. Analisa Alat Pemadam Kebakaran

Berikut merupakan tabel perlengkapan keselamatan menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.3424/AP.402/DRJD/2020 Tentang Kapal Sungai dan Danau pada bagian Alat Pemadam Kebakaran (*Fire Bucket*).

Ketersediaan Perlengkapan Pemadam Kebakaran

berdasarkan Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor: KP.3424/AP.402/DRJD/2020 Tentang Kapal Sungai dan Danau, Berikut ini Perlengkapan Pemadam Kebakaran yang harus dilengkapi tiap-tiap kapal :

Tabel 4. 29 Jumlah Perlengkapan Pemadam Kebakaran

Jenis PMK	Ukuran Kapal	Ketentuan
Portable Pemadam Kebakaran dry Powder (4,5kg)	GT \geq 35	1 unit
Portable Pemadam Kebakaran Foam (4,5kg)	GT \geq 35	1 unit

Sumber : PERDIRJEN Perhubungan Darat No.: KP.3424/AP.402/DRJD/2020



Gambar 4.25 Pemadam Kebakaran

Sumber: Firesafety.com (2023).

a. Perhitungan Kebutuhan Alat Pemadam Kebakaran

Seluruh kapal melengkapi kapalnya dengan alat pemadam kebakaran berupa sebanyak 2 unit di setiap kapal. Berikut merupakan perhitungan kebutuhan pada kapal:

Jumlah Kebutuhan apar = Jumlah *apar* Sesuai Perdirjenhubdat KP.3424/AP.204/DRJD/2020 + Jumlah Fire bucket tersedia di

Kapal

$$= 2 - 0$$

$$= 2 \text{ Unit}$$

Tabel 4. 21 Alat pemadam kebakaran yang harus disediakan

No	Nama Kapal	GT Kapal	Jumlah Alat Pemadam	Jumlah Alat Pemadam Kebakaran (sesuai Perdirjenhubdat KP.3424/AP.204/DRJD/2020)
1	Berkat kapakat	103	1	2
2	Berkat kasabar 4 pahari	92	2	2
3	Maju bersama	44	-	2
4	KF Perintis	31	-	2
5	Handep Hapakat	103	1	2

Sumber : Olahan Penulis (2023)

1) Hasil Persentase Kelengkapan Alat Pemadam Kenakaran

Berikut adalah persentase kapal yang memiliki Perlengkapan Pemadam Kebakaran yang harus dilengkapi oleh operator kapal.

1. Berkat Kapakat

$$= \frac{\text{kapasitas Perlengkapan Pemadam Kebakaran yang tersedia}}{\text{Kebutuhan yang wajib disediakan}} \times 100\%$$

$$= \frac{1}{3} \times 100\%$$

$$= 33,3\%$$

2. Berkat Kasabar 4 Bahari

$$= \frac{\text{kapasitas Perlengkapan Pemadam Kebakaran yang tersedia}}{\text{Kebutuhan yang wajib disediakan}} \times 100\%$$

$$= \frac{2}{3} \times 100\%$$

$$= 66,6\%$$

3. Maju Bersama

$$\begin{aligned} &= \frac{\text{kapasitas Perlengkapan Pemadam Kebakaran yang tersedia}}{\text{Kebutuhan yang wajib disediakan}} \times 100\% \\ &= \frac{0}{3} \times 100\% \\ &= 0\% \end{aligned}$$

4.KF. Perintis

$$\begin{aligned} &= \frac{\text{kapasitas Perlengkapan Pemadam Kebakaranyang tersedia}}{\text{Kebutuhan yang wajib disediakan}} \times 100\% \\ &= \frac{0}{3} \times 100\% \\ &= 0\% \end{aligned}$$

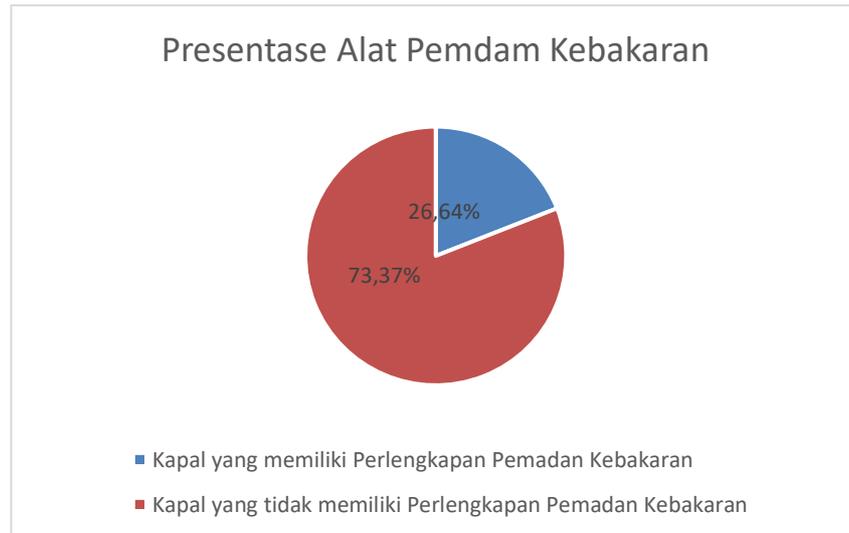
5. Handep Hapakat

$$\begin{aligned} &= \frac{\text{kapasitas Perlengkapan Pemadam Kebakaran yang tersedia}}{\text{Kebutuhan yang wajib disediakan}} \times 100\% \\ &= \frac{1}{3} \times 100\% \\ &= 33,3\% \end{aligned}$$

Jadi Persentase rata-rata pemenuhan kebutuhan Perlengkapan Pemadam Kebakaran pada kapal motor yang beroperasi adalah :

$$\begin{aligned} &= \frac{\text{presentase kepemilikan Baju penolong (lifejacket) yang ada}}{\text{jumlah seluruh kapal}} \times 100\% \\ &= \frac{33,3 + 66,6 + 0 + 0 + 33,3}{5} \times 100\% \\ &= 26,64\% \end{aligned}$$

Jadi rata-rata persentase ketersediaan Perlengkapan Pemadam Kebakaran pada Kapal Motor yang beroprasi di Pelabuhan Mintin adalah 26,64% dan harus ditambah sebanyak 73,37 %.



2) Gap Analysis Mengenai Kondisi Alat Pemadam Kebakaran

Tabel 4.24 Gap Analysis Kelengkapan Alat Pemadam Kebakaran

Berdasarkan Perdirjenhubdat KP.3424/AP.204/DRJD/2020	Kondisi Kondisi dilapangan	Gap (Kesenjangan)
Setiap Kapal GT>35 wajib melengkapi kapalnya dengan alat pemadam kebakaran berupa Apar dengan ketentuan jumlah sebanyak 1 unit Apar di setiap kapal Gt>35.	Kondisi yang terjadi pada kapal motor getek di Pelabuhan Mintin bahwasanya tidak memiliki Apar	<p>Kondisi saat ini : Seluruh kapal motor getek di Pelabuhan Mintin tidak memiliki Apar, hal tersebut sangat berbahaya apabila terjadi kebakaran pada kapal.</p> <p>Kondisi yang diinginkan : Untuk alat pemadam kebakaran (<i>fire bucket</i>) harus disediakan sesuai dengan GT berdasarkan Perdirjenhubdat KP.3424/AP.204/DRJD/2020 dimana setiap kapal motor getek memiliki 2 unit Apar. Maka jumlah Apar yang dibutuhkan yaitu berjumlah 10 unit Apar.</p>

Sumber : Olahan Penulis (2023)

2. Analisa Standar Peralatan Keselamatan

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

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

Berikut ini adalah kondisi Kondisi dilapangan jaket penolong (*lifejacket*) pada kapal yang beroperasi di pelabuhan Mintin :



Gambar 4. 12 Kondisi Kondisi dilapangan jaket penolong

Sumber : Dokumentasi Tim PKL Kalimantan Tengah (2023)

Tabel 4. 26 Gaps Analysis Baju Penolong (*lifebuoy*)

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL-12	Kondisi	Gap Analysis
Baju Penolong kategori A yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 10 yang di lengkapi lampu, peluit dan pita pemantul cahaya.	Kondisi Kondisi dilapangan Jaket penolong pada kapal tidak dilengkapi dengan lampu peluit dan pita	Kondisi saat ini : life jacket pada kapal belum memenuhi persyaratan standar kapal Non konvensi berbendera indonesia Bab IV yaitu : 1. Baju Penolong harus memiliki daya apung yang tidak kurang dari 5 persen setelah terendam selama 24 jam di air tawar 2. Baju penolong harus dilengkapi dengan peluit yang diikat kuat

	pemantul cahaya .	<p>dengan tali dan lampu yang dapat menyala sendiri bila terendam air</p> <p>Kondisi yang diinginkan :</p> <p>Baju Penolong di lengkapi dengan peluit dan berwarna terang dengan pita pemantul cahaya, sehingga dapat mudah ditemukan ketika diatas air sesuai dengan standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV..</p>
--	-------------------	--

Sumber : Hasil Analisa Penulis (2023)

b. Pelampung Penolong

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

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



Gambar 4. 24 Kondisi Kondisi dilapangan Pelampung Penolong
 Sumber : Dokumnetasi Tim PKL Kalimantan Tengah(2023)

Tabel 4. 34 Kondisi Pelampung Penolong (lifebuoy)

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan laut No : um.008/9/20/DJPL-12	Kondisi	Gap Analysis
<p>Harus dilengkapi dengan 6(enam) unit pelampung penolong dengan 50% (lima puluh persen) dari jumlah pelampung penolong dilengkapi dengan lampu yang menyala sendiri dan 2 (dua) unit lainnya dilengkapidengan tali apung.</p>	<p>Pelampung Penolong memiliki warna yang sudah pudar karena bagian cat sudah terkelupas, tidak memiliki tali pada pelampung penolong tidak memiliki tanda tulisan nama kapal, material pemantul cahaya rusak</p>	<p>Kondisi saat ini : Kondisi tali yang sudah tidak ada,warna pelampung penolong yang luntur. Kondisi yang diinginkan: Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan laut No : um.008/9/20/DJPL-12 Bab IV pasal 80 Bahwa Pelampung Penolong harus memiliki warna yang mencolok dan dilengkapi dengan lampu yang menyala dan ditempatkan yang mudah dijangkau.</p>

A. Pembahasan

Berdasarkan hasil survei selama praktek di lapangan bahwa kapal yang beroperasi, secara umum kapal yang beroperasi belum melengkapi peralatan keselamatan yang seharusnya di lengkapi seperti ketentuan yang sudah ditetapkan sebagai mana mestinya.

Berikut ini adalah Kebutuhan jumlah peralatan keselamatan yang harus disediakan pada kapal motor:

1. Kebutuhan jumlah peralatan keselamatan jiwa
 - a. Perlengkapan Baju Penolong (*lifejacket*) Kondisi yang ada pada saat ini (kondisi existing)
 - 1) Tidak lengkapnya Baju penolong (*lifejacket*) akan menimbulkan kurang amannya keselamatan jiwa penumpang maupun awak kapal bila sewaktu-waktu terjadi kecelakaan kapal.
 - 2) Kelengkapan Baju penolong (*lifejacket*) yang ada pada kapal harus sesuai dengan kapasitas muatan penumpang dengan ditambah jumlah awak kapal dan harus dilengkapi dengan lampu, peluit dan dilengkapi dengan nama kapal namun pada kenyataan di lapangan pada kapal motor yang ada di dermaga Mintin belum melengkapi jumlah dan kelengkapan lampu, pluit dan nama kapal pada Baju penolong (*lifejacket*).

Tabel 4. 32 Presentase ketersediaan baju penolong

NO	NAMA KAPAL	Kebutuhan Baju Penolong		
		EXISTING	HASIL ANALISA	PENAMBAHAN
1	BERKAT KAPAKAT	30	39	9
2	BERKAT KASABAR 4 BAHARI	30	39	9
3	MAJU BERSAMA	20	33	13

4	KF. PERINTIS	10	33	13
5	HANDEP HAPAKAT	40	33	0

Sumber : Hasil Analisa Penulis (2023)

Dari hasil analisa diatas dapat dilihat bahwa baju penolong pada kapal yang beroperasi di pelabuhan mintin belum sesuai dengan peraturan yang berlaku, maka dari itu perlu nya penambahan baju penolong untuk melengkapi setiap kapal sesuai dengan kebutuhan. Jumlah baju penolong yang disediakan pada kapal harus berdasarkan jumlah kapasitas penumpang ditambah dengan operator kapal dan 10% untuk anak-anak

b. Perlengkapan Pelampung Penolong (*lifebuoy*)

Menurut Kelengkapan pelampung penolong yang harus ada pada kapal menurut Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor: KP.3424/AP.402./DRJD/2020 tentang kapal sungai dan danau, adalah sebagai berikut tentang perlengkapan alat keselamatan menjelaskan bahwa harus dilengkapi dengan 6 unit pelampung penolong (*lifebuoy*) dan 2 di antaranya dilengkapi dengan tali apung. dan layak digunakan saat keadaan darurat dan dalam kondisi baik agar pada saat pengguna pelampung penolong.

Tabel 4. 33 Presentase ketersediaan Pelampung penolong

NO	NAMA KAPAL	Kebutuhan Pelampung Penolong		
		EXISTING	HASIL ANALISA	PENAMBAHAN
1	BERKAT KAPAKAT	4	6	2
2	BERKAT KASABAR 4 PAHARI	5	6	1
3	MAJU BERSAMA	5	6	1
4	KF. PERINTIS	4	6	2
5	HANDEP HAPAKAT	6	6	0

Sumber : Hasil Analisa Penulis (2023)

Dari hasil analisa diatas dapat dilihat bahwa pelampung penolong pada 5 kapal yang beroperasi di pelabuhan mintin belum sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. 3424 AP/402/DRJD/2020 , perlu disediakan jumlah pelampung penolong sesuai dengan aturan yang berlaku disetiap kapal. Adapun alternatif yang bisa dilakukan oleh para operator atau pemilik kapal.

c. Perlengkapan Alat Pemadam Kebakaran

Berdasarkan Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor: KP.3424/AP.402/DRJD/2020 Tentang Kapal Sungai dan Danau, Berikut ini Perlengkapan Pemadam Kebakaran yang harus dilengkapi tiap-tiap kapal dengan GT \geq 35 harus melengkapi Portable Pemadam Kebakaran dry Powder (4,5kg) 1 unit, Portable Pemadam Kebakaran Foam (4,5kg) 1 unit, dan fire bucket 4 unit.

Tabel 4.34 Alat Pemadam Kebakaran Pada Kapal Motor

NO	NAMA KAPAL	Kebutuhan Alat Pemadam Kebakaran		
		EXISTING	HASIL ANALISA	PENAMBAHAN
1	BERKAT KAPAKAT	2	3	1
2	BERKAT KASABAR 4 PAHARI	2	3	1
3	MAJU BERSAMA	-	3	3
4	KF. PERINTIS	-	3	3
5	HANDEP HAPAKAT	1	3	2

Sumber : Hasil Analisa Penulis (2023)

Dari hasil analisa diatas dapat dilihat bahwa alat pemadam kebakaran pada 5 kapal yang beroperasi di pelabuhan mintin belum sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. 3424 AP/402/DRJD/2020, perlu disediakan alat pemadam kebakaran bila sewaktu-waktu terjadi kebakaran atau keadaan darurat yang terjadi atas kapal.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Penerapan alat keselamatan jiwa di atas kapal yang beroperasi di Pelabuhan Mintin saat ini tidak sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.3424/AP.402/DRJD/2020 tentang Kapal Sungai dan Danau. Dari hasil survei alat keselamatan pada kapal motor yang beroperasi di Pelabuhan Mintin didapatkan hasil bahwa kelengkapan baju penolong dengan ketentuan yang ada kurang sesuai dengan peraturan yang berlaku, banyak kapal yang belum melengkapi pelampung penolong sesuai dengan peraturan yang berlaku, dan alat pemadam kebakaran tidak satupun kapal yang memiliki alat pemadam kebakaran. Setelah dilakukan survei terhadap kelengkapan alat keselamatan tersebut maka belum adanya implementasi peraturan alat keselamatan karena masih banyak kapal yang tidak melengkapi kapalnya dengan alat keselamatan sesuai dengan peraturan yang berlaku.
2. Berdasarkan hasil penelitian terkait Standar Persyaratan keselamatan jiwa pada kapal yang beroperasi di pelabuhan mintin menunjukkan bahwa implementasi Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan laut No : um.008/9/20/DJPL-12 Bab IV masih belum di terapkan dengan baik karena terdapat kapal yang belum sesuai standar persyaratan kapal dengan perlengkapan keselamatan yang sudah ditentukan oleh peraturan yang berlaku karena masih banyak Baju penolong (*life jacket*) yang rusak dan tidak sesuai dengan peraturan , Pelampung penolong (*life buoy*) yang sudah luntur dan tidak memiliki tali pengikat yang tidak sesuai dan juga alat pemadam kebakaran yang sudah expired dan tidak dapat digunakan pada saat kondisi darurat yang dapat membahayakan penumpang dan awak kapal.

B. Saran

1. Saran yang terdapat diusulkan penulis dalam upaya meningkatkan pengawasan terhadap kondisi serta jumlah peralatan keselamatan pada kapal yang beroperasi di lintasan mintin – anjir sampit sebagai berikut :
2. Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan pada kapal yang beroperasi di pelabuhan mintin – anjir sampit ketersediaan perlengkapan keselamatan belum sesuai dengan ketentuan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.3424/AP.402/DRJD/2020 Tentang Kapal Sungai Dan Danau. Maka diperlukannya :
 - a. Baju penolong (*life jacket*) yang tersedia hanya 130 unit sehingga dibutuhkan penambahan baju penolong (*life jacket*) sebanyak 44 Unit.
 - b. Pelampung penolong (*life buoy*) yang tersedia hanya Unit 24 sehingga dibutuhkan penambahn pelampung penolong (*life buoy*) sebanyak 6 unit.
 - c. Alat Pemadam Kebakaran yang tersedia hanya 5 unit sehingga dibutuhkan penambahan alat pemadam kebakaran sebanyak 10 unit

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto,S., (2013). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: PT. Rineka Cipta
- Anggito,A., (2018). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Penerbit CV. Jejak
- Bugin,Burhan. 2015, *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Jakarta: PT. Raja GrafindoPersada
- Christino Boyke, Institut Teknologi Sepuluh Nopember (2022).*Perencanaan Pelabuhan Dan Terminal*
- DIONISIUS Reynaldo Triwibowo, KOMPAS.ID. *Kecelakaan-Kapal- Tiga-Orang-Hilang-Di-Kalteng*
- Fatimah, S. (2019) *Pengantar Transportasi*. Ponorogo : Myria Publisher.
- H..K Martono & Eka Budi Tjahjono 2011:8 *Penjelasan Pengertian Angkutan Sungai Dan Danau Yang Diselenggarakan Oleh Pengusaha*
- Sugiono. (2009). *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*,
- Triadmojo,B.,(2010). *Perencanaan Pelabuhan*. Yogyakarta: Penerbit Beta Offset
- Kementrian Perhubungan (2008). *Undang – Undang Nomor 17 Tentang Pelayaran*
Presiden Republik Indonesia.
- Kementrian Perhubungan (2015). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan*. Menteri Perhubungan Republik Indonesia.
- Kementrian Perhubungan (2009). *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 65Tahun 2009 tentang Standar Kapal Non-Konvensi Berbendera Indonesia, Menteri Perhubungan Republik Indonesia*. Menteri Perhubungan Republik Indonesia
- Kementrian Perhubungan (2020). *Peraturan Direktorat Jendral*

Perhubungan Darat Nomor KP.3424/AP.402/DRJD/2020 tentang Kapal Sungai dan Danau, Menteri Perhubungan Republik Indonesia. Menteri Perhubungan Republik Indonesia

Penumpang Angkutan Sungai dan Danau. Jurnal Teknik Sipil, Sanjaya,W., (2015). *Penelitian Pendidikan*. Jakarta: Penerbit Prenadamedia Group

Susilo, Hartanto; Budi; Esha, Petrus Tegus. 2014. *Mengamati Keselamatan Penumpang Angkutan Sungai dan Danau*. Jurnal Teknik Sipil, Sanjaya,W., (2015). *Penelitian Pendidikan*. Jakarta: Penerbit Prenadamedia Group

Santara, A.G. dkk. (2014) *Peralatan Keselamatan Kerja Pada Perahu Slerek Di PPN Pengambangan, Kabupaten Jembrana, Bali*. Jurnal Widjanarko Otok, B., & Dewi Juliah Ratnaningsih, Ms. (2016). *Konsep Dasar dalam Pengumpulan dan Penyajian Data*.

Wiki buku : 2012 *Pengertian kapal Sungai dan danau kapal Getek/Klotok*

LAMPIRAN

Lampiran 1. Wawancara Dengan Operator Kapal



Lampiran 2. Kapal yang tidak Melengkapi Peralatan Keselamatan



Lampiran 3. Wawancara Kepada Operator Kapal



Lampiran 4. Kapal Yang beroperasi di Pelabuhan Mintin



Lampiran 5. Pemeriksaan Kelengkapan Peralatan Keselamatan

