

**TINJAUAN ALAT KESELAMATAN KAPAL PADA KMP. KORMOMOLIN
DI PELABUHAN PENYEBERANGAN BIRA
PROVINSI SULAWESI SELATAN**



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

LEONALDY ZAKARIA PRAKOSO

2003110

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III
MANAJEMEN TRANSPORTASI PERAIRAN DARATAN
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI DANAU DAN
PENYEBERANGAN PALEMBANG
TAHUN 2023**

**TINJAUAN ALAT KESELAMATAN KAPAL PADA KMP. KORMOMOLIN
DI PELABUHAN PENYEBERANGAN BIRA
PROVINSI SULAWESI SELATAN**



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

LEONALDY ZAKARIA PRAKOSO

2003110

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III
MANAJEMEN TRANSPORTASI PERAIRAN DARATAN
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI DANAU DAN
PENYEBERANGAN PALEMBANG
TAHUN 2023**

**TINJAUAN ALAT KESELAMATAN KAPAL PADA KMP.KORMOMOLIN
DI PELABUHAN PENYEBERANGAN BIRA
PROVINSI SULAWESI SELATAN**

Disusun dan diajukan oleh:

**LEONALDY ZAKARIA PRAKOSO
2003110**

Telah dipertahankan di depan Panitia
Ujian KKW Pada Tanggal.....Agustus



Menyetujui

Penguji I

FEBRIANSYAH, ST.MT
NIP. 1989213 201001 1 002

Penguji II

FISCA DIAN UTAMI S.Pd., M.Si
NIP. 19930513 202203 2 015

Penguji III

CHAIRUL INSANI ILHAM, A.TD., M.M
NIP. 19601213 198703 1 007

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Surrata, S.ST., MM
NIP. 19660719 198903 1 001

**PERSETUJUAN SEMINAR
KERTAS KERJA WAJIB**

Judul	Tinjauan Alat Keselamatan Kapal pada KMP.Kormomolin di Pelabuhan Penyeberangan Bira Provinsi Sulawesi Selatan
Nama Taruna/i	Leonaldy Zakaria Prakoso
NPT	20 03 110
Program Studi	Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Dengan ini dinyatakan memenuhi syarat untuk diseminarkan
di Palembang,.....Agustus 2023
Menyetujui

Pembimbing I



Febriansyah,ST.MT
NIP.1989213 201001 1 002

Pembimbing II



Paulina M Latuheru,S.SIT,.M.M
NIP.19780611 200812 2 001

Mengetahui Ketua Program Studi
Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan



Surnata, S.Si.T., MM
NIP. 19660719 198903 1 001

SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Leonaldy Zakaria Prakoso
NPT : 2003110
Program Studi : Diploma III Manajemen Transportasi Perairan
Daratan

Adalah **pihak I** selaku penulis karya asli ilmiah yang berjudul “Tinjauan Alat Keselamatan pada Kapal KMP.KORMOMOLIN di Pelabuhan Penyeberangan Bira Provinsi Sulawesi Selatan”, dengan ini menyerahkan karya ilmiah kepada :

Nama : Politeknik Transportasi SDP Palembang

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

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 dipergunakansebagaimana mestinya.

Palembang, Agustus 2023

Pemegang Hak Cipta

Pencipta

(Poltektrans SDP Palembang)

Leonaldy Zakaria Prakoso

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Leonaldy Zakaria Prakoso

NPT : 2003110

Program Studi : Diploma III Manajemen Transportasi Perairan
Daratan

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis dengan judul:

TINJAUAN ALAT KESELAMATAN PADA KAPAL KMP.KORMOMOLIN DI PELABUHAN PENYEBERANGAN BIRA PROVINSI SULAWESI SELATAN

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam KKW tersebut, kecuali tema yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri. Jika pernyataan diatas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang.

Palembang, Agustus 2023

Leonaldy Zakaria Prakoso

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan ke hadirat Allah SWT karena berkat rahmat dan hidayah-Nya kami dapat menyelesaikan Laporan Kelompok ini tepat pada waktu yang telah ditentukan. Laporan praktek kerja lapangan (PKL) ini ditulis dan diajukan sebagai salah satu persyaratan untuk menyelesaikan pendidikan pada Program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan (MTPD). Kami menyadari dalam penulisan ini masih terdapat kekurangan. Oleh karena itu, kami membutuhkan bimbingan, petunjuk, saran dan krtitik yang sifatnya membangun demi perbaikan dan kesempurnaan laporan praktek kerja lapangan ini.

Adapun segala bentuk bantuan baik moril maupun materil yang diberikan, maka kami mengucapkan terimakasih sebesar-besarnya kepada:

1. Orang tua dan keluarga yang tak pernah berhenti memberikan dukungan dengan doa dan senantiasa memberikan semangat.
2. General Manager PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Selayar
3. Direktur Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang, Dr. Eko Nugroho Wijatnoko, M.M., M.Mar.E
4. Pak Febriansyah dan Ibu Paulina Latuheru selaku dosen pembimbing terimakasih atas arahan dan masukannya yang sangat membangun.
5. Seluruh Staff atau Karyawan PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Selayar
6. Tim PKL PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Selayar yang selama ini telah membantu dikala susah maupun senang.
7. Rekan Taruna / Taruni Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang Angkatan XXX1.
8. Adik Tingkat XXXII dan XXXIII yang telah memberikan doa dan dukungan kepada kami
9. Semua pihak yang secara langsung maupun tidak langsung terlibat

dalam penulisan laporan PKL ini.

Disadari sepenuhnya bahwa laporan praktek kerja lapangan ini masih jauh dari sempurna, untuk itu kritik dan saran guna kesempurnaan laporan praktek kerja lapangan ini sangat diharapkan. Akhirnya, kami berharap agar laporan praktek kerja lapangan ini dapat bermanfaat bagi penyusunan tulisan serupa dan bagi pihak yang berkepentingan.

Palembang, Agustus 2023

Penulis

Leonaldy Zakaria Prakoso

ABSTRAK

Pelabuhan penyeberangan Bira adalah pelabuhan yang terletak di desa Bira, Kecamatan Bontobahari, Kabupaten Bulukumba. Pelabuhan ini merupakan pintu gerbang utama memasuki daratan Kabupaten Bulukumba, Sulawesi Selatan jika melalui jalur laut dengan fasilitas penyeberangan berupa Kapal Ferry. Di Kabupaten Bulukumba transportasi SDP sangat di butuhkan karena belum terdapat akses jalur darat ke beberapa daerah. Aspek keselamatan adalah salah satu komponen penting yang harus di perhatikan dalam angkutan penyeberangan. Termasuk alat keselamatan kapal yang terdiri dari *lifejacket*, *lifeboat*, *lifebuoy* dan *liferaft* yang terdapat di atas kapal KMP. Kormomolin yang harus di perhatikan sebagai bentuk antisipasi kecelakaan kapal.

Metode yang di gunakan penulis dalam penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif dilakukan dengan membandingkan antara keadaan eksisting dengan keadaan yang diharapkan berdasarkan Peraturan *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) Tahun 1974 amandemen 2014 Chapter III di seksi 2 pada Peraturan 21 Tentang Perahu Penyelamat dan Sekoci Penyelamat pada Peraturan 22 dan Peralatan Penyelamatan Jiwa Pribadi

Dengan melihat meningkatnya produktivitas penumpang dan kendaraan pada pelabuhan penyeberangan Bira membuat Perhatian khusus yaitu dengan memerhatikan Jumlah dan Kondisi pada alat keselamatan KMP. Kormomolin.

Kata kunci: Alat Keselamatan, Pelabuhan, Jaket Penolong, Pelampung Penolong, Sekoci, Rakit Penolong, Immersion Suit, Line Throwing Appliances, Rocket Parachute Flares

ABSTRACT

The Bira Ferry port is a port located in Bira village, Bontobahari sub-district, Bulukumba Regency. This port is the main gate to enter the mainland of the Bulukumba Regency, South Sulawesi if you go by sea with crossing facilities in the form of a ferry. In the Selayar Islands, SDP transportation is urgently needed because there is no land access to several areas yet. The safety aspect is one of the important components that must be considered in crossing transportation. Including ship safety equipment consisting of a lifejacket, lifeboat, lifebuoy and liferaft on board the KMP Kormomolin which must be considered as a form of anticipation of ship accidents.

The method used by the author in this study is a qualitative research method carried out by comparing the existing conditions with the expected conditions based on the Regulation of the Safety Of Life At Sea (SOLAS) 1974 amendment 2014 Chapter III in section 2 of Regulation 21 Concerning Lifeboats and Lifeboats in Regulation 22 and Personal Lifesaving Equipment .

By looking at the increased productivity of passengers and vehicles at the Bira ferry port, special attention is paid to the quantity and quality of the KMP. Kormomolin safety equipment.

Keywords: Safety Equipment, Harbor, Life Jacket, Life Buoy, Life Raft, Immersion Suit, Line Throwing Appliances, Rocket Parachute Flares

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN SAMBUNG.....	i
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
HALAMAN PERSETUJUAN SEMINAR	iii
SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA.....	iv
PERNYATAAN KEASLIAN	v
KATA PENGANTAR	vi
ABSTRAK	viii
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Penelitian	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
1. Peneliti Terdahulu.....	5
2. Teori Pendukung yang relevan.....	5
B. LANDASAN TEORI.....	8
1. Landasan Hukum	8
2. Landasan Teori	18
BAB III METODE PENELITIAN	19
A. DESAIN PENELITIAN	19
1. Waktu dan Lokasi Penelitian	19
2. Jenis Penelitian	19
3. Instrumen Penelitian	19
4. Jenis dan Sumber data.....	19
5. Bagan Alir Penelitian.....	19
B. TEKNIK PENGUMPULAN DATA.....	21
1. Data Primer.....	21
2. Data Sekunder.....	22
C. TEKNIK ANALISIS DATA	22

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN	24
A. Gambaran Umum Wilayah Penelitian.....	43
B. Analisis	52
C. Pembahasan	52
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	55
A. KESIMPULAN	55
B. SARAN	56
DAFTAR PUSTAKA	57
LAMPIRAN	58

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 2.1. Review Penelitian Terdahulu	5
Tabel 2.2. Jumlah dan kondisi peralatan sesuai SOLAS Amandemen 2014	9
Tabel 4. 1 Batas Administrasi Kabupaten Bulukumba	26
Tabel 4. 2 Karakteristik KMP.Kormomolin	28
Tabel 4. 3 Karakteristik KMP.Balibo	29
Tabel 4. 4 Karakteristik KMP.Sangke Palangga	30
Tabel 4. 5 Karakteristik KMP.Bontoharu	31
Tabel 4. 6 Karakteristik KMP. Takabonerate	32
Tabel 4. 7 Karakteristik Fasilitas Daratan Pelabuhan Penyeberangan Bira	34
Tabel 4. 8 Produktivitas Penumpang dan Kendaraan 5 Tahun Terakhir di Lintasan Bira – Pamatata	39
Tabel 4. 9 Produktivitas Keberangkatan Penumpang dan Kendaraan Selama 15 Hari di Lintasan Bira – Pamatata	39
Tabel 4. 10 Produktivitas Kedatangan Penumpang dan Kendaraan Selama 15Hari di Lintasan Bira – Pamatata	40
Tabel 4.11 Data Jumlah dan Kondisi Eksisting Alat-alat Keselamatan Penumpang di KMP.KORMOMOLIN	41
Tabel 4.12 Analisa Jumlah Jaket Penolong (<i>Lifejacket</i>) Dewasa	43
Tabel 4.13 Perbandingan Ketersediaan Jaket Penolong(<i>Lifejacket</i>) Dewasa	43
Tabel 4.14 Analisa Ketersediaan Jaket Penolong (<i>Lifejacket</i>) Anak-anak	44
Tabel 4.15 Perbandingan Ketersediaan Jaket Penolong (<i>Lifejacket</i>) Anak-anak	44
Tabel 4.16 Persyaratan Pelampung Penolong (<i>Lifebuoy</i>)	45
Tabel 4.17 Analisa Jumlah Pelampung Penolong(<i>Lifebuoy</i>)	45
Tabel 4.18 Persyaratan Sekoci (<i>Lifeboat</i>)	45
Tabel 4.19 Analisa Sekoci (<i>Lifeboat</i>)	45
Tabel 4.20 Persyaratan Rakit Penolong (<i>Liferaft</i>)	46
Tabel 4.21 Analisa Rakit Penolong (<i>Liferaft</i>)	46
Tabel 4.22 Persyaratan <i>Immersion Suit</i>	47

Tabel 4.23 Analisa <i>Immersion Suit</i>	47
Tabel 4.24 Persyaratan <i>Rocket Parachute Flares</i>	47
Tabel 4.25 Analisa <i>Rocket Parachute Flares</i>	48
Tabel 4.26 Persyaratan Line Throwing Appliance	48
Tabel 4.27 Hasil Analisa <i>Line Throwing Appliance</i>	48

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1. 1 Peta Lintasan Bira-Pamatata	1
Gambar 3.1 Bagan Alir Penelitian	20
Gambar 4. 1 Peta Administrasi Kabupaten Bulukumba	25
Gambar 4. 3 KMP.Kormomolin	27
Gambar 4. 4 KMP.Balibo	28
Gambar 4. 5 KMP. Sangke Palangga	29
Gambar 4. 6 KMP. Bontoharu	30
Gambar 4. 7 KMP. Takabonerate	31
Gambar 4. 8 Dermaga <i>Moveable Bridge</i> dan Dermaga Plengsengan	33
Gambar 4. 9 Loket Penumpang dan Kendaraan	34
Gambar 4. 10 Pintu Gerbang Pelabuhan Bira	34
Gambar 4. 11 Masjid	35
Gambar 4. 12 Kantin	35
Gambar 4. 13 Kantor UPT ASDP	36
Gambar 4. 14 Rumah <i>Movable Bridge</i>	36
Gambar 4. 15 Jembatan Timbang	37
Gambar 4. 16 Kantor Satuan Pelayanan	37
Gambar 4. 17 Fasilitas Perairan	38
Gambar 4. 18 Lapangan Parkir	38
Gambar 4. 20 Peta Trayek Lintasan Bira-Pamatata	41
Gambar 4.30 Kondisi <i>Lifejacket</i> di KMP.KORMOMOLIN	49
Gambar 4.31 Kondisi <i>Lifebuoy</i> di KMP.KORMOMOLIN	49
Gambar 4.32 Kondisi <i>Lifeboat</i> di KMP.KORMOMOLIN	50
Gambar 4.33 Kondisi <i>Lifecraft</i> di KMP.KORMOMOLIN	50

Gambar 4.34 Kondisi <i>Immrsion Suit</i> di KMP.KORMOMOLIN	51
Gambar 4.35 Kondisi <i>Rocket Parachute Flares</i> di KMP.KORMOMOLIN	51
Gambar 4.36 Kondisi <i>Line Throwing Appliance</i> di KMP.KORMOMOLIN	52

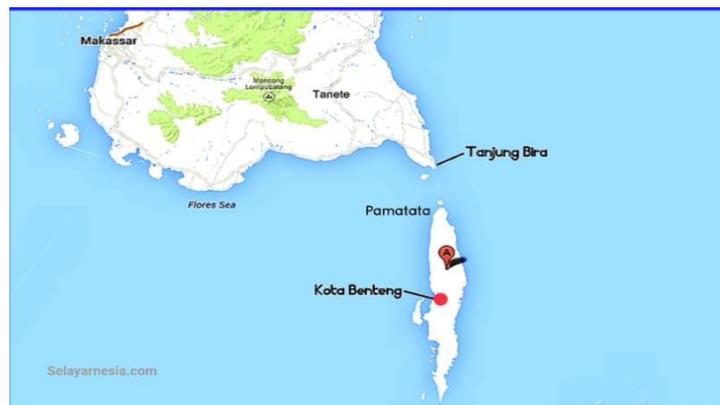
BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG PENELITIAN

Transportasi merupakan suatu tempat ataupun sarana yang digunakan oleh manusia untuk memindahkan manusia ataupun barang dalam jumlah tertentu guna untuk kepentingan kehidupan manusia sehari-hari. Permintaan akan transportasi timbul dari perilaku manusia akan perpindahan manusia atau barang yang mempunyai ciri-ciri khusus. Hal tersebut bersifat tetap dan terjadi sepanjang waktu. Kebutuhan dan perilaku yang tetap ini menjadi dasar munculnya permintaan transportasi. Pergerakan lalu lintas timbul karena adanya proses pemenuhan kebutuhan. Kebutuhan transportasi pada pergerakan yang berupa manusia dan/atau barang tersebut membutuhkan moda transportasi (sarana) dan media (prasarana) tempat moda transportasi tersebut bergerak.

Kebutuhan transportasi yang nyaman harus memenuhi standar yang telah ditetapkan. Dalam penyelenggaraan transportasi, aspek pelayanan merupakan indikator keberhasilan bagi penyelenggaraan transportasi, dimana pelayanan akan mempengaruhi *demand* untuk menggunakan jasa transportasi.



Gambar 1. 1 Peta Lintasan Bira-Pamatata

Sumber: [https://www.pinktravelogue.com/2021/10/panduanlengk-
ap-menuju-selayar.html](https://www.pinktravelogue.com/2021/10/panduanlengk-
ap-menuju-selayar.html)

Pelabuhan penyeberangan Bira adalah Pelabuhan yang terletak di desa Bira, Kecamatan Bontobahari, Kabupaten Bulukumba. Pelabuhan Penyeberangan Bira saat ini melayani lintas Bira-Pamatata dengan jarak 17,8 mil, dilayani oleh 1 unit kapal yaitu KMP. Kormomolin milik PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) dengan Waktu tempuh adalah 2,5 jam dengan jadwal keberangkatan setiap hari.

Dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan yang tertera jelas bahwa setiap kapal berbendera Indonesia dan kapal asing yang beroperasi di perairan Indonesia harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal. Menunjang keselamatan penumpang beserta awak kapal, jumlah dan kondisi alat-alat keselamatan yang terdapat diatas kapal menjadi tolak ukur yang penting. Alat keselamatan kapal juga harus International Convention for the *Safety Of Life At Sea* (SOLAS). Berdasarkan SOLAS alat keselamatan terbagi menjadi dua kategori yakni alat keselamatan penumpang perorangan terdiri dari jaket penolong (*lifejacket*) dan pelampung penolong (*lifebuoy*) serta alat keselamatan penumpang kelompok terdiri dari sekoci (*lifeboat*) dan rakit penolong (*liferaft*), *Immersion Suit*, *Rocket Parachute Flares*, *Line Throwing Appliance*.

Untuk mendukung penerapan keselamatan pelayaran pada KMP. Kormomolin di Pelabuhan Penyeberangan Bira-Provinsi Sulawesi Selatan berdasarkan latar belakang diatas maka penulis mengambil judul Kertas Kerja Wajib (KKW): **“Tinjauan Alat Keselamatan Pada KMP. Kormomolin di Pelabuhan Penyeberangan Bira Kabupaten Bulukamba Provinsi Sulawesi Selatan”**.

B. RUMUSAN MASALAH

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

1. Apakah jumlah perlengkapan alat keselamatan kapal di KMP. Kormomolin sudah sesuai dengan peraturan SOLAS 1978 amandemen 2014?

2. Apakah kondisi perlengkapan alat keselamatan kapal di KMP. Kormomolin sudah sesuai peraturan SOLAS 1947 amandemen 2014?

C. TUJUAN PENELITIAN

Tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Mengetahui Jumlah perlengkapan keselamatan kapal pada KMP.Kormomolin sesuai dengan peraturan SOLAS 1947 amandemen 2014.
2. Mengetahui kesesuaian kondisi perlengkapan alat keselamatan kapal di KMP. Kormomolin sesuai dengan peraturan SOLAS 1947 amandemen 2014.

D. BATASAN MASALAH

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

1. Penelitian ini dilakukan dan dilaksanakan di pelabuhan penyeberangan Bira Provinsi Sulawesi Selatan.
2. Objek yang diteliti yaitu Kondisi Alat Keselamatan Penumpang dan jumlah yang tersedia baik eksisting maupun ideal pada kapal KMP.Kormomolin di Pelabuhan Penyeberangan Bira.
3. Alat Keselamatan yang diteliti di Kertas Kerja Wajib ini yang dimaksud adalah : Sekoci Penolong (*Lifeboat*),Jaket Penolong (*Lifejacket*),PelampungPenolong(*Lufebuoy*),RakitPenolong(*Lifecraft*),*Immersion Suit,Rocket Parachute Flares,Line Throwing Appliance*

E. MANFAAT PENELITIAN

Manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagi Taruna

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

2. Bagi Penyelenggara Angkutan

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

3. Bagi Lembaga

- a. Sebagai acuan untuk memberikan informasi dan pengetahuan bagi PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Selayar mengenai alat keselamatan kapal pada KMP.Kormomolin di Pelabuhan Penyeberangan Bira.
- b. Sebagai Bahan masukan kepada Pemerintah Kabupaten Bulukumba untuk memperhatikan alat keselamatan kapal pada Pelabuhan Penyeberangan Bira

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

1. Penelitian Terdahulu

Dalam penelitian ini digunakan penelitian terdahulu sebagai pembandingan untuk penelitian penulis sekarang, tujuannya agar hasil penelitian terjaga, Untuk itu digunakan metode yang sama untuk membahas Alat Keselamatan Kapal, namun terdapat perbedaan pada penelitian terdahulu yang dapat dilihat sebagai berikut;

Tabel 2.1. Review Penelitian Terdahulu

Penulis	Judul	Teknik Analisis	Hasil Analisis
M. Elfansyah Putra (2023)	Tinjauan Perlengkapan keselamatan Jiwa di atas KMP. Gutila pada lintasan Batulicin – Tanjung Serdang Provinsi Kalimantan Selatan	1. Analisis Kesesuaian perlengkapan keselamatan jiwa yang ada dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Bab IV Pasal 81 2. Analisis kondisi perlengkapan keselamatan jiwa yang ada dengan kondisi yang seharusnya dan sesuai dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Bab IV Pasal 81	1. Penyajian Data yang penulis kumpulkan selama melaksanakan Praktek Kerja Lapangan 2. Analisis Data Berdasarkan hasil survey selama melaksanakan kegiatan Praktek Kerja Lapangan
Leonaldy Zakaria P. (2023)	Tinjauan Alat Keselamatan Pada KMP. Kormomolin di Pelabuhan Penyeberangan Bira Kabupaten Bulukumba Provinsi Sulawesi Selatan	1. Analisis Kesesuaian perlengkapan keselamatan jiwa yang ada sesuai peraturan peraturan SOLAS 1947 amandemen 2014 2. Analisis kondisi perlengkapan keselamatan jiwa yang ada dengan kondisi yang seharusnya dan sesuai dengan peraturan peraturan SOLAS 1947 amandemen 2014	1. Penyajian Data yang penulis kumpulkan selama melaksanakan Praktek Kerja Lapangan 2. Analisis Data Berdasarkan hasil survey selama melaksanakan kegiatan Praktek Kerja Lapangan

2. Teori Pendukung

a. Transportasi

Menurut Adji, (2012) Transportasi merupakan salah satu penunjang yang cukup penting bagi masyarakat dalam rangka membantu aktivitasnya, termasuk wilayah-wilayah yang dipisahkan secara geografis (Kartini dan Widiyatmoko, 2013). Transportasi berasal dari kata transportation, dalam bahasa Inggris memiliki arti angkutan, dengan menggunakan suatu alat untuk melakukan pekerjaan tersebut, atau dapat pula diartikan sebagai suatu proses pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ketempat lain dengan menggunakan alat bantu kendaraan darat, laut, maupun udara. Dapat juga diartikan sebagai kegiatan mengangkut atau memindahkan muatan (barang dan orang/manusia) dari satu tempat (tempat asal) ketempat lainnya (tempat tujuan).

b. Kapal

Sedangkan menurut Triadmodjo (2010) definisi kapal adalah panjang lebar dan sarat (draft) kapal yang akan menggunakan pelabuhan berhubungan langsung pada perencanaan pelabuhan dan fasilitas-fasilitas yang harus tersedia di pelabuhan.

c. Kapal Penyeberangan

Abu Bakar, dkk., (2011) menjelaskan bahwa kapal penyeberangan sebagai salah satu moda transportasi yang cukup berkembang terutama di Indonesia yang memiliki karakteristik tersendiri. Kapal Penyeberangan berdasarkan fungsinya terbagi atas 3 (tiga) yaitu:

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

d.. *Ro/Ro (Roll on/ Roll off)*

Ro/Ro atau biasa disebut *Roll on/Roll off* yaitu Jenis kapal dengan pergerakan pemindahan muatan secara mendatar atau horizontal

(Kramadibrata, 2002: 9). Tenaga pemindahan ini dapat dilakukan dengan tenaga manusia atau mesin menyatu diri.

Jenis-jenis kapal *Ro/Ro* ini diklasifikasikan sebagai berikut:

- 1) Kapal Feri jarak pendek;
- 2) Kapal Feri jarak menengah
- 3) Kapal Feri jarak jauh;

e. Alat Keselamatan di Kapal

Menurut karangan Batti (2000), alat keselamatan di kapal terdiri dari alat pelampung ditempatkan sedemikian rupa dikedua sisi kapal dan sepanjang sisi geladak terbuka dan paling kurang satu buah ditempatkan dilokasi yang gampang terlihat diburitan kapal, kemudian baju pelambung harus tersedia setiap orang yang ada diatas kapal.

f. Kelaiklautan Kapal

Menurut UU No.17 Tahun 2008,Kelaiklautan kapal merupakan keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, pemuatan, kesehatan dan kesejahteraan awak kapal serta penumpang dan status hukum kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

g. Keselamatan Kapal

Menurut PM No.57 Tahun 2021 Pada BAB II Setiap pengadaan, pembangunan, serta pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya dan pengoperasian kapal di perairan Indonesia harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal yang meliputi :

1. Material;
2. Konstruksi;
3. Bangunan;
4. Permesinan dan pelistrikan;
5. Stabilitas;
6. Tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio; dan
7. Elektronik kapal.

B. LANDASAN TEORI

1. Landasan Hukum

Landasan hukum diartikan sebagai peraturan baku sebagai tempat berpijak dan titik tolak dalam melaksanakan kegiatan-kegiatan tertentu. Landasan hukum yang melandasi penulisan ini adalah sebagai berikut :

- a. *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) Tahun 1974 amandemen 2014 Chapter III di seksi 2 pada Peraturan 21 Tentang Perahu Penyelamat dan Sekoci Penyelamat pada Peraturan 22 dan Peralatan Penyelamatan Jiwa Pribadi yang menjadi bagian dari persyaratan kelaiklautan kapal penumpang.

1) *Passenger Ships and Cargo Ships*

Kapal Penumpang dan Kapal Kargo adalah suatu kapal yang digunakan maskapai perkapalan dengan muatan adalah penumpang dan barang namun memiliki ruangan akomodasi untuk memuat penumpang secara terbatas tidak bisa di kategorikan sebagai kapal penumpang (SOLAS 1974).

2) *Passenger Ships*

Kapal Penumpang suatu kapal yang digunakan maskapai perkapalan atau persendirian dengan muatan utamanya adalah penumpang atau orang

3) *Cargo Ships*

Kapal Kargo segala jenis kapal yang membawa barang-barang dan muatan dari suatu pelabuhan ke pelabuhan lainnya.

Tabel 2.2 Jumlah dan Kondisi Peralatan Keselamatan Perorangan dan Kelompok Sesuai dengan *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) Amandemen 2014

Alat Keselamatan	Peraturan SOLAS	Kondisi Sesuai SOLAS
<i>Lifejacket</i>	<i>Lifejacket</i> tidak kurang dari 5% dari jumlah total penumpang di atas kapal. <i>Lifejacket</i> anak-anak 10% dari jumlah keseluruhan penumpang.	Dilengkapi dengan peluit, <i>lightreflector</i> dan lampu.

Alat Keselamatan	Peraturan SOLAS	Kondisi Sesuai SOLAS
<i>Lifebuoy</i>	<ul style="list-style-type: none"> • 8 unit (< 60 m) • 12 unit (60-120 m) • 18 unit (120-180 m) • 24 unit (180-240 m) • 30 unit (> 240 m) 	Dilengkapi Tali (30m), Lampu minimal ½ jumlah keseluruhan <i>Lifebuoy</i> Dilengkapi 2 isyarat asap.
<i>Lifeboat</i>	<ul style="list-style-type: none"> • 1 unit, GT< 500 • 2 unit, GT> 500 	Dewi-dewi sekoci bisa dioperasikan dalam kondisi bisa dipakai.
<i>Liferaft</i>	Jumlah <i>liferaft</i> dapat menampung seluruh pelayar diatas kapal.	Dilengkapi dengan <i>hydrostatic releaseunit</i> , mudah dioperasikan dan dalam kondisi baik.
<i>Immersion Suit</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Jumlah tidak boleh kurang dari 3 buah. • Ditempatkan pada setiap sekoci kapal. 	Dilengkapi dengan lampu dan peluit
<i>Rocket Parachute Flares</i>	Minimal harus 12 buah	Harus ditempatkan dalam tabung yang tahan air dan diletakkan di anjungan.
<i>Line Throwing Appliance</i>	Jumlah 4 unit.	<ul style="list-style-type: none"> • Tali dan roket jadi 1 paket. • Diletakkan di anjungan

Sumber : *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) Tahun 1974 Amandemen 2014

a) *Liferaft*

Berdasarkan *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) Amandemen 2014 pada *Chapter III Regulation 21 Point 1.1. Liferaft* menampung kapasitas keseluruhan yang akan mengakomodasikan sedikitnya 25% dari jumlah seluruh orang di atas kapal, kemudian dibagi dengan kapasitas *liferaft*. Dilengkapi dengan *hydrostatic release unit*, mudah dioperasikan dan dalam kondisi baik.

Mohammad Rahju (2019), mengatakan bahwa *liferaft* merupakan alat keselamatan kapal berbentuk kapsul kembang yang penempatan posisinya

ada di bagian dek kapal. Berikut merupakan syarat-syarat dari rakit penolong:

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

b) *Lifejacket*

Berdasarkan *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) Tahun 1974 Amandemen 2014 Pada *Chapter III Regulation 22 Point 2 dan 3*, sebagai tambahan setiap kapal penumpang harus membawa lifejackets tidak kurang 5% dari jumlah seluruh orang di atas kapal dan lifejackets harus disimpan di tempat - tempat yang menarik perhatian digeladak ataupun ada tempat berkumpul. Pada *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) Tahun 2014 *Chapter III Regulation 7*, sebagai tambahan setiap kapal penumpang harus membawa lifejackets tidak kurang 10% dari jumlah penumpang di atas kapal.

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

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

c) *Lifebuoy*

Berdasarkan *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) Amandemen 2014 Pada *Chapter III Regulation 22 Point 1.1* lifebuoy di atas kapal penumpang harus di distribusikan di sisi – sisi kapal dengan jumlah pelampung penolong sesuai dengan panjang kapal.

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

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

d) *Lifeboat*

Berdasarkan *Safety Of Life At Sea (SOLAS) Amandemen 2014 Pada Chapter III Regulation 21 Point 2*. Kapal dengan GT < 500 harus mempunyai 1 unit lifeboat dan kapal dengan GT > 500 harus mempunyai 2 unit lifeboat, dengan kondisi dewi-dewi lifeboat bisa dioperasikan dan dalam kondisi bisa dipakai.

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

- 1) Panjang rata-rata sekoci penolong tidak boleh kurang dari 24 kaki atau 7,3 meter;
- 2) Harus mempunyai stabilitas yang baik dilaut terbuka dengan penuh muatan serta cukup lambung bebas;
- 3) Harus mempunyai tenaga apung yang terpasang tetap, dan tangkainya tidak boleh terpengaruh oleh karat atau minyak;

- 4) Jika dipasang motor maka harus dipasang pelindung dari masuknya air dari muka;
- 5) Berat maksimum dengan segala isinya tidak boleh lebih dari 20 long Ton atau 20.320 kg;
- 6) Sekoci yang bisa lebih dari 60 orang tapi kurang dari 100 orang harus memakai penggerak baling-baling yang digerakan dengan tenaga (mechanically propeller);
- 7) Bangku yang melintang dan yang dipinggir harus dipasang serendah mungkin;
- 8) Block Coeficient harus lebih dari 0,64 (bahan bukan dari kayu);

e) *Immersion Suit*

Immersion Suit adalah pakaian khusus yang dapat membuat penggunanya tetap mengapung di atas permukaan laut. Bentuknya seperti baju selam tapi dengan ukuran yang lebih longgar dan tebal karena terdiri dari beberapa lapisan.

Berdasarkan *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) Tahun 1974 Amandemen 2014 Pada *Chapter III Regulation 22 Point 4.1 Immersion Suit* harus berjumlah tidak boleh kurang dari 3 unit. Dengan kondisi ditempatkan pada setiap sekoci kapal dan dilengkapi dengan lampu dan peluit.

Baju khusus ini juga sering disebut dengan survival suit atau pakaian cebur, atau baju pelindung panas karena alat safety kapal yang satu ini juga dapat menjaga suhu tubuh pemakainya agar tetap panas. Karena itu survival suit ini tahan terhadap suhu ekstrim dan dapat menjaga pemakainya agar tidak hipotermia.

1. *Immersion Suit* Menurut SOLAS

Survival suit dibuat berdasarkan standar yang diatur dalam regulasi SOLAS (*Safety of Life at Sea*). Beberapa di antaranya yaitu:

- a) Berwarna merah atau oranye
- b) Harus dibuat dari bahan anti atau kedap air
- c) Dapat dilepas dari kemasan dan dikenakan tanpa bantuan dalam waktu 2 menit

- d) Dapat menutup seluruh tubuh kecuali muka
- e) Dilengkapi dengan perangkat untuk mengurangi udara yang terperangkap di bagian kaki
- f) Dapat digunakan untuk melompat dari ketinggian minimal 4,5 meter tanpa rusak dan kemasukan air
- g) Harus berfungsi dengan baik pada suhu air laut antara 30 derajat sampai dengan 20 derajat celsius
- h) Tidak menyebabkan suhu tubuh pengguna turun lebih dari dua derajat saat berada dalam immersion suit dalam durasi enam jam.

f) *Rocket Parachute Flares*

Rocket parachute flares adalah alat berbentuk tabung yang ketika ditembakkan ke udara akan mengeluarkan parasut kecil dengan asap dan nyala api. Alat ini digunakan sebagai sinyal bahaya atau sinyal untuk menunjukkan lokasi korban yang memerlukan pertolongan.

Berdasarkan *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) Tahun 1974 Amandemen 2014 Pada *Chapter III Regulation 6 Point 3 Rocket Parachute Signal* harus berjumlah minimal 12 unit. Dengan kondisi harus ditempatkan dalam tabung yang tahan air dan diletakkan di anjungan.

g) *Line Throwing Appliance*

Line Throwing Appliance merupakan salah satu alat keselamatan kapal yang berfungsi untuk melemparkan tali dari kapal penyelamat ke arah sekoci atau korban kecelakaan kapal yang sedang terkatung-katung di laut lepas. Tujuannya adalah agar para korban kecelakaan kapal dapat meraih *Line Throwing Appliance* Alat Safety Kapal sehingga bisa ditarik ke kapal penyelamat.

Berdasarkan *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) Tahun 1974 Amandemen 2014 Pada *Chapter III Regulation 18 Line Throwing Apparatus* harus berjumlah 4 unit. Dengan kondisi tali dan roket jadi 1 paket dan diletakkan di anjungan.

Bukan sembarang melempar tali, alat ini disertai dengan roket yang dapat melontarkan tali hingga sejauh minimal 230 m. Alat keselamatan kapal yang

satu ini juga merupakan salah satu alat piroteknik, yaitu alat yang dirancang menggunakan beberapa material untuk menghasilkan reaksi kimia berupa panas, nyala api, gas, asap dan suara.

Menurut SOLAS, *line throwing* harus memenuhi syarat berikut ini:

- 1) Memiliki akurasi yang baik.
- 2) Instruksi pemakaian harus tercantum pada badan alat.
- 3) Setiap kapal wajib memiliki setidaknya 4 buah line throwing apparatus.
- 4) Harus sanggup melempar tali minimal 230 meter di air tenang.
- 5) Setiap tali memiliki kekuatan tidak kurang dari 2 kilo Newton

2) Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

a. Pasal 1 angka 45 Alur-Pelayaran adalah perairan yang dari segi kedalaman, lebar, dan bebas hambatan pelayaran lainnya dianggap aman dan selamat untuk dilayari. Dalam pasal 5 angka 1 pelayaran dikuasai oleh Negara dan pembinaanya dilakukan oleh Pemerintah. Pembinaan sebagaimana dimaksud meliputi :

- 1) Pengaturan
- 2) Pengendalian
- 3) Pengawasan

b. Pasal 124 angka 2 keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.

c. Pasal 117 angka 2 kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

3) Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan

Dalam pasal 49 Setiap kapal berbendera Indonesia dan kapal Asing

yang beroperasi di perairan Indonesia Harus memenuhi persyaratan keselamatan Kapal.

- 4) Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan Dalam pasal 61 ayat (3) Setiap kapal yang melayani angkutan penyeberangan wajib:
 - 1) Memenuhi persyaratan teknis kelaiklautan dan persyaratan pelayanan minimal angkutan penyeberangan;
 - 2) Memiliki spesifikasi teknis sesuai dengan fasilitas pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan atau terminal penyeberangan pada lintas yang dilayani;
 - 3) Memiliki dan/atau mempekerjakan awak kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi yang diperlukan untuk kapal penyeberangan;
 - 4) Memiliki fasilitas bagi kebutuhan awak kapal maupun penumpang dan kendaraan beserta muatannya;
 - 5) Mencantumkan identitas perusahaan dan nama kapal yang ditempatkan pada bagian samping kiri dan kanan kapal; dan
 - 6) Mencantumkan informasi atau petunjuk yang diperlukan dengan menggunakan bahasa Indonesia dan bahasa Inggris.

- 5) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan
 1. Pasal 1 ayat (1) Keselamatan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.
 2. Pasal 1 ayat (2) Penyelenggara sarana dan prasarana serta sumber daya manusia bidang transportasi sungai, danau dan penyeberangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memenuhi standar keselamatan.
 3. Pasal 1 ayat (3) Standar keselamatan bidang transportasi sungai, danau dan penyeberangan sebagai dimaksud pada ayat (2), merupakan acuan bagi penyelenggara sarana dan prasarana bidang transportasi sungai, danau dan penyeberangan yang meliputi:

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

2. Landasan Teori

a. Transportasi

Transportasi merupakan salah satu penunjang yang cukup penting bagi masyarakat dalam rangka membantu aktivitasnya, termasuk wilayah-wilayah yang dipisahkan secara geografis (Kartini dan Widiyatmoko, 2013). Transportasi berasal dari kata *transportation*, dalam bahasa Inggris memiliki arti angkutan, dengan menggunakan suatu alat untuk melakukan pekerjaan tersebut, atau dapat pula diartikan sebagai suatu proses pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ketempat lain dengan menggunakan alat bantu kendaraan darat, laut, maupun udara. Dapat juga diartikan sebagai kegiatan mengangkut atau memindahkan muatan (barang dan orang/manusia) dari satu tempat (tempat asal) ketempat lainnya (tempat tujuan) (Adji, 2012).

b. Kapal

Sedangkan menurut Triadmodjo (2010) definisi kapal adalah panjang lebar dan sarat (draft) kapal yang akan menggunakan pelabuhan berhubungan langsung pada perencanaan pelabuhan dan fasilitas-fasilitas yang harus tersedia di pelabuhan.

c. Kapal Penyeberangan

Abu Bakar, dkk., (2011) menjelaskan bahwa kapal penyeberangan sebagai salah satu moda transportasi yang cukup berkembang terutama di Indonesia yang memiliki karakteristik tersendiri. Kapal Penyeberangan berdasarkan fungsinya terbagi atas 3 (tiga) yaitu:

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

d.. *Ro/Ro (Roll on/ Roll off)*

Ro/Ro atau biasa disebut *Roll on/Roll off* yaitu Jenis kapal dengan pergerakan pemindahan muatan secara mendatar atau horizontal (*Kramadibrata, 2002: 9*). Tenaga pemindahan ini dapat dilakukan dengan tenaga manusia atau mesin menyatu diri.

Jenis-jenis kapal *Ro/Ro* ini diklasifikasikan sebagai berikut:

- 1) Kapal Feri jarak pendek;
- 2) Kapal Feri jarak menengah
- 3) Kapal Feri jarak jauh;

e. Alat Keselamatan di Kapal

Menurut karangan Batti (2000), terdiri dari alat pelampung ditempatkan sedemikian rupa dikedua sisi kapal dan sepanjang sisi geladak terbuka dan paling kurang satu buah ditempatkan dilokasi yang gampang terlihat diburitan kapal, kemudian baju pelambung harus tersedia setiap orang yang ada diatas kapal.

f. Kelaiklautan Kapal

Kelaiklautan kapal merupakan keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, pemuatan, kesehatan dan kesejahteraan awak kapal serta penumpang dan status hukum kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. DESAIN PENELITIAN

1. Waktu dan lokasi Penelitian

Penulis akan melakukan penelitian saat melakukan Praktek Kerja Lapangan (PKL) selama 4 bulan. Terhitung dari tanggal 1 Maret 2023 sampai dengan 30 Juni 2023. Berlokasi di Pelabuhan Penyeberangan Bira Provinsi Sulawesi Selatan

2. Jenis Penelitian

Dalam penelitian ini metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif. Karena penelitian ini menggambarkan dan menguraikan bagaimana kondisi serta jumlah alat-alat keselamatan penumpang yang ada di KMP. KORMOMOLIN berdasarkan standar SOLAS.

3. Jenis dan sumber Data

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

a. Data Primer

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

1. Hasil pencatatan produktivitas harian pelabuhan selama 16 hari.
2. Gambar kondisi alat keselamatan kapal pada KMP. Kormomolin
3. Gambar Alat Perlengkapan kapal pada KMP. Kormomolin
4. Gambar kondisi Pelabuhan Penyeberangan Bira.

b. Data Sekunder

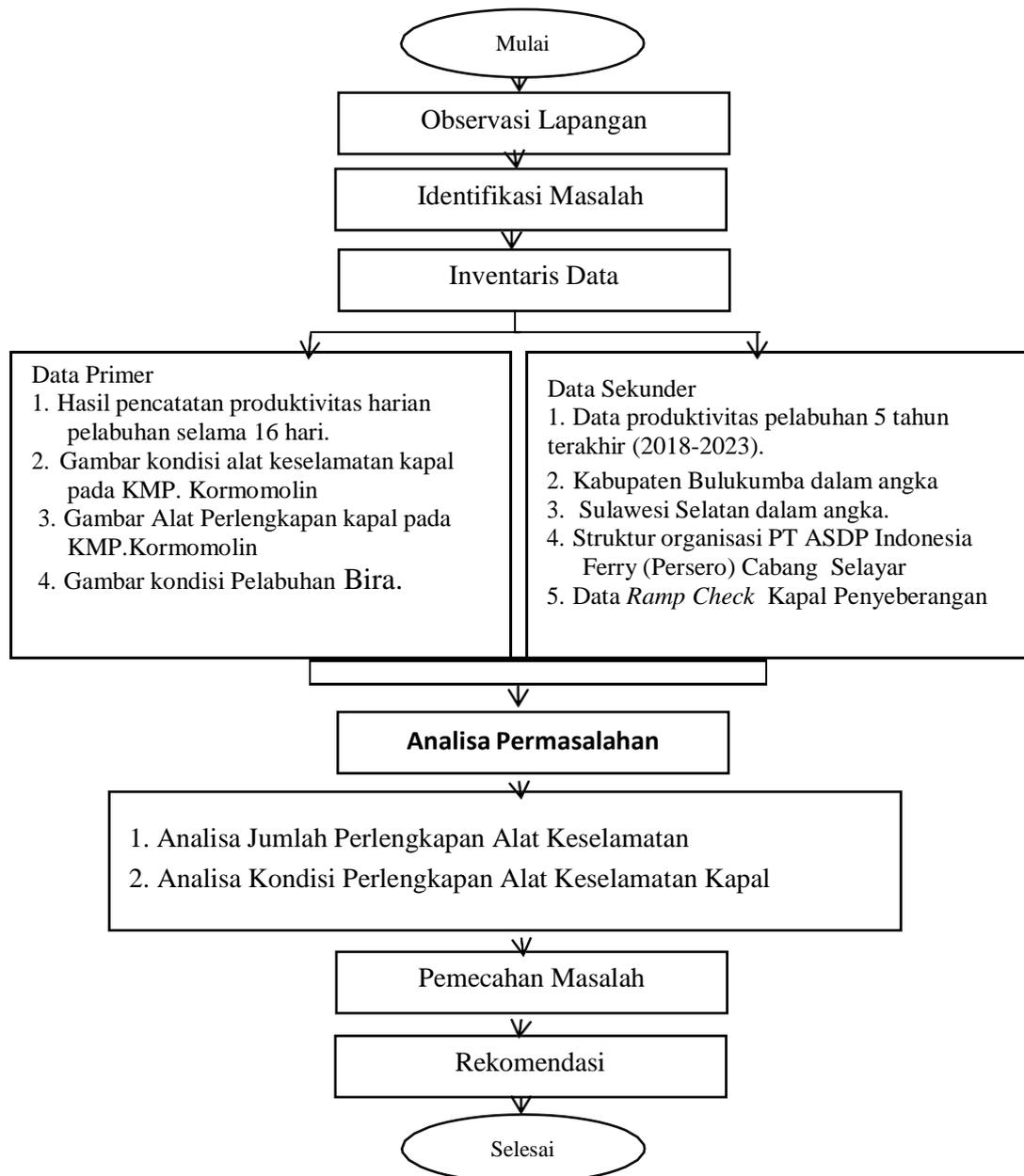
Menurut Bungin (2006), Data Sekunder adalah data yang di peroleh dari sumber kedua atau sumber sekunder dari data yang di butuhkan. Adapun data Sekunder yang di pakai adalah:

1. Data produktivitas pelabuhan 5 tahun terakhir (2018-2023).
2. Kabupaten Bulukumba dalam angka

3. Sulawesi Selatan dalam angka.
4. *Ship Particular* Kapal.
5. Struktur organisasi PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Selayar
6. Data *Ramp Check* Kapal Penyeberangan

4. Bagan alir Penelitian

Bagian terpenting dalam sebuah penelitian adalah bagan alir penelitian karena proses kerja atau penelitian dapat dilihat pada gambar 2.1 tentang bagan alir penelitian berikut :



Gambar 3.1 Bagan Alir Penelitian

B. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

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

1. Metode Survey

Dalam penelitian ini metode survey yang digunakan adalah dengan mengumpulkan data primer dan data sekunder dengan metode dan teknik penelitian sebagai berikut :

a. Data Primer

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

1. Hasil pencatatan produktivitas harian pelabuhan selama 16 hari.
2. Gambar kondisi alat keselamatan kapal pada KMP. Kormomolin
3. Gambar Alat Perlengkapan kapal pada KMP.Kormomolin
4. Gambar kondisi Pelabuhan Penyeberangan Bira.

b. Data Sekunder

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

1. Data produktivitas pelabuhan 5 tahun terakhir (2018-2023).
2. Kabupaten Bulukumba dalam angka
3. Sulawesi Selatan dalam angka.
4. *Ship Particular* Kapal.
5. Struktur organisasi PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Selayar
6. Data *Ramp Check* Kapal Penyeberangan

Data yang diperoleh secara tidak langsung, tetapi telah ada pada setiap instansi terkait. Data sekunder ini dapat diperoleh dengan menggunakan metode sebagai berikut:

1. Metode Institusional Metode institusional yaitu pengumpulan data dengan cara melakukan kunjungan ke instansi-instansi atau kantor-kantor

untuk mendapatkan data sekunder. Penulis menggunakan metode ini dengan mengumpulkan data dari instansi atau kantor yang terkait yaitu Kantor BPTD Kelas II Provinsi Sulawesi Selatan adapun data yang di peroleh adalah sebagai berikut :

- a) Data Produktifitas penumpang 5 tahun terakhir
- b) Data Produktifitas Kendaraan 5 tahun terakhir
- c) Data Karakteristik Kapal

2. Metode Kepustakaan

Sebagai panduan dalam penelitian yang akan di lakukan penulis menggunakan buku - buku yang ada di perpustakaan Politeknik Transportasi Sungai danau dan Penyeberangan Palembang maupun dari modul pembelajaran dan sumber – sumber lain yang berguna bagi penelitian yang akan dilakukan.

C. TEKNIK ANALISIS DATA

Menurut Rahmadi (2011). Teknik analisis data merupakan teknik yang digunakan untuk melakukan proses penyederhanaan data ke dalam bentuk yang lebih mudah dibaca dan diinterpretasikan. Adapun metode yang dilakukan dalam pemecahan masalah KMP. Kormomolin di Pelabuhan Penyeberangan Bira yakni Kesesuaian perlengkapan Kondisi keselamatan jiwa yang ada dengan Peraturan *Safety of Life at Sea* (SOLAS) 1974 Amandemen 2014.

Berikut ini Langkah-Langkah Dalam Penyelesaian Pemecahan Masalah Mengenai Kesesuaian perlengkapan Jumlah dan Kondisi keselamatan jiwa yang ada dengan Peraturan *Safety of Life at Sea* (SOLAS) 1974 Amandemen 2014 di Kapal KMP. Kormomolin di Pelabuhan Penyeberangan Bira yakni adalah :

1. Mengidentifikasi Peralatan Keselamatan di KMP.KORMOMOLIN Sesuai dengan Peraturan SOLAS 1975 Amandemen 2014.
2. Mencari Peraturan referensi di Aturan SOLAS 1974 Amandemen 2014.

Adapun tatacara Perhitungan dalam Penyelesaian Tugas Penelitian adalah sebagai berikut :

1. Membandingkan Jumlah Antara di Lapangan dan di Peraturan SOLAS 1974 Amandemen 2014
2. Membandingkan Kondisi Antara di Lapangan dan di Peraturan SOLAS 1974 Amandemen 2014

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

1. Gambaran Umum Wilayah

a. Letak Geografis Kabupaten Bulukumba

Kabupaten Bulukumba terletak di Sulawesi bagian selatan antara $05^{\circ}20'$ - $05^{\circ}40'$ LS dan $119^{\circ}58'$ - $120^{\circ}-28'$ BT. Berbatasan dengan Kabupaten Sinjai di utara, Teluk Bone di timur, Laut Flores di selatan, dan Kabupaten Bantaeng di barat. Kabupaten Bulukumba memiliki luas wilayah kurang lebih 1.154,7 kilometer persegi atau sekitar 2,5% dari luas wilayah Sulawesi Selatan, terdiri dari 10 (sepuluh) ruas jalan yang terbagi menjadi 27 kelurahan dan 109 desa. Dari segi luas, Kecamatan Gantarang dan Bulukumba merupakan dua kecamatan terbesar, dengan luas masing- masing 173,51 kilometer persegi dan $171,33^2$ atau sekitar 30% dari total luas. Disusul oleh kecamatan lainnya, yang terkecil adalah kecamatan Ujung Bulu yang merupakan pusat kota kabupaten dengan luas wilayah 14,4 kilometer persegi atau hanya sekitar 1%.

Hampir 95,4% wilayah Kabupaten Bulukumba terletak antara 0 sampai 1000 meter di atas permukaan laut (dpl). dengan tingkat kemiringan tanahnya 0-40°.(Badan Pusat Statistika 2023).

b. Batas Administrasi

Adapun batas – batas administrasi Kabupaten Bulukumba adalah sebagai berikut :

Sebelah Utara	: Kabupaten Sinjai	Sebelah
Selatan	: Laut Flores	
Sebelah Barat	: Kabupaten Bantaeng	Sebelah
Timur	: Teluk Bone	

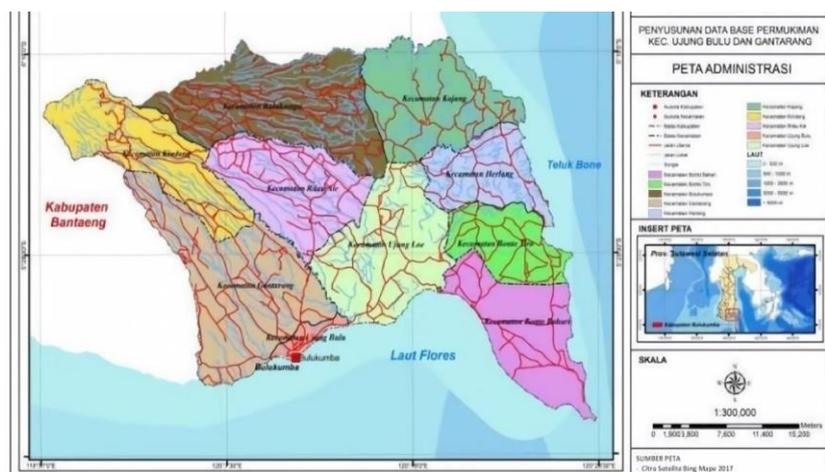
Tabel 4. 1 Batas Administrasi Kabupaten Bulukumba

Arah	Batas Wilayah	Letak Astronomis	
Utara	Kabupaten Sinjai	05° 20°	Lintang Selatan
Timur	Teluk Bone	120° 28°	Bujur Timur
Selatan	Laut Flores	05° 40°	Lintang Selatan
Barat	Kabupaten Bantaeng	119° 58°	Bujur Timur

Sumber: Badan Pertanahan Nasional Kabupaten Bulukumba

Dari Table 4.1 dapat dilihat daerah mana saja yang berbatasan dengan Kabupaten Bulukumba

Gambar 4. 1 Peta Administrasi Kabupaten Bulukumba



Sumber: bulukumbakab.go.id, 2023

b. Kondisi Umum Sistem Transportasi (Tataran Transportasi Lokal)

Tatalok adalah tataran transportasi yang terorganisasi secara kesisteman terdiri dari transportasi jalan, transportasi jalan rel, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut dan transportasi udara yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana yang saling berinteraksi membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien, terpadu dan harmonis, yang berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang antar simpul atau kota wilayah, dan dari simpul atau kota wilayah ke simpul atau kota nasional atau sebaliknya. Posisi Kabupaten Bulukumba dan Kabupaten Kepulauan Selayar yang berada di paling selatan Pulau Sulawesi, memiliki aksesibilitas wilayah yang mudah dijangkau melalui:

c. Kondisi Umum Sistem Transportasi (Tataran Transportasi Lokal)

Tatalok adalah tataran transportasi yang terorganisasi secara kesisteman terdiri dari transportasi jalan, transportasi jalan rel, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut dan transportasi udara yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana yang saling berinteraksi membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien, terpadu dan harmonis, yang berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang antar simpul atau kota wilayah, dan dari simpul atau kota wilayah ke simpul atau kota nasional atau sebaliknya. Posisi Kabupaten Bulukumba dan Kabupaten Kepulauan Selayar yang berada di paling selatan Pulau Sulawesi, memiliki aksesibilitas wilayah yang mudah dijangkau melalui:

1) Angkutan Jalan

Jalan merupakan prasarana pengangkutan darat yang penting untuk memperlancar kegiatan perekonomian. Tersedianya jalan yang berkualitas akan meningkatkan usaha pembangunan khususnya dalam upaya memudahkan mobilitas penduduk dan memperlancar lalu lintas barang dari satu daerah ke daerah lain.

Angkutan jalan di Kabupaten Bulukumba dan di Kabupaten Kepulauan Selayar tidak jauh berbeda dengan angkutan jalan yang berada di provinsi lainnya di Indonesia. Bus Damri yang menjadi angkutan antar kabupaten/kota. Akses transportasi darat di Kabupaten Bulukumba dan Kabupaten Kepulauan Selayar terhubung dengan baik.

2) Angkutan Laut dan Penyeberangan

Angkutan Laut merupakan sarana perhubungan yang sangat penting dan strategis. Untuk itu pembangunan pelayanan nasional terus ditingkatkan dan diperluas, termasuk penyempurnaan manajemen dan dukungan fasilitas pelabuhan.

Pelabuhan adalah pintu gerbang keluar-masuknya kapal, baik yang mengangkut penumpang orang maupun barang ke suatu wilayah tujuan.

Di Kabupaten Bulukumba terdapat 3 Jenis dan jumlah pelabuhan, diantaranya pelabuhan laut , pelabuhan penyeberangan ferry, dan pelabuhan ikan.

Pelabuhan Laut yang berada di kabupaten Bulukumba melayani lintas dari Bulukumba – Pamatata – Benteng sedangkan untuk pelabuhan penyeberangan ferry melayani dua lintasan yaitu Bira – Pamatata yang merupakan lintas komersil antar Pulau dalam provinsi dan Bira – Labuan Bajo yang merupakan lintas perintis antar provinsi.

3) Sarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Sarana adalah alat yang dapat digunakan untuk melancarkan atau memudahkan manusia dalam mencapai tujuan tertentu. Sarana angkutan penyeberangan sangat berperan penting bagi pertumbuhan ekonomi, pembangunan dan pariwisata.. Sarana angkutan penyeberangan yang ada di pelabuhan PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Selayar yaitu KMP. Kormomolin, KMP. Bontoharu, KMP. Sangke Palangga, KMP. Balibo dan KMP. Takabonerate. Berikut ini karakteristik kapal yang beroperasi di Pelabuhan Bira.

1. KMP. Kormomolin



Gambar 4. 3 KMP.Kormomolin

Sumber : Tim PKL ASDP Selayar

Berikut ini merupakan *Ship Particular* KMP.Kormomolin yang mencakup spesifikasi kapal yang ada secara lengkap.

Tabel 4. 2 Karakteristik KMP.Kormomolin

KARAKATERISTIK KMP. KORMOMOLIN	
<i>IMO Number</i>	8957986
Tipe Kapal	<i>Roro Passanger Ferry</i>
Lintas Penyebrangan	Bira- Pamatata, Pamatata-Bira
Pemilik	PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero)
<i>Port Register</i>	Makassar
Golongan Pembuat	PT Adihulung Sarangsegara Indonesia
Tahun Pembuatan	1997
<i>LOA</i>	46,60 meter
<i>LBP</i>	46,60 meter
Lebar	12 meter
Dalam	4 meter
Sarat Air	2,15 meter
<i>GT</i>	884
Kecepatan <i>Service</i>	8 knot
Jumlah Kapasitas Penumpang	250 orang
Jumlah Kapasitas Kendaraan	18 unit
Jumlah <i>Crew</i>	20 orang

Sumber : PT.ASDP Cabang Selayar(2023)

2. KMP. Balibo



Gambar 4. 4 KMP.Balibo

Sumber : Tim PKL ASDP Selayar

Berikut ini merupakan *Ship Particular* KMP. Balibo yang mencakup spesifikasi kapal yang ada

Tabel 4. 3 Karakteristik KMP.Balibo

KARAKATERISTIK KMP. BALIBO	
<i>IMO Number</i>	8898128
Tipe Kapal	<i>Roro Passenger Ferry</i>
Lintas Penyebrangan	Bira-pattumbukan-kayuadi-jampea-bonerate-kalaotoa
Pemilik	PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero)
<i>Port Register</i>	Makassar
Golongan Pembuat	PT Dumas Tanjung Perak <i>Shipyards</i>
Tahun Pembuatan	1995
<i>LOA</i>	45,35 meter
<i>LBP</i>	39,09 meter
Lebar	12 meter
Dalam	3,15 meter
Sarat Air	2,15 meter
<i>GT</i>	540
Kecepatan <i>Service</i>	8 knot
Jumlah Kapasitas Penumpang	250 orang
Jumlah Kapasitas Kendaraan	18 unit
Jumlah <i>Crew</i>	19 orang

Sumber : PT.ASDP Cabang Selayar(2023)

3. KMP. Sangke Palangga



Gambar 4. 5 KMP. Sangke Palangga

Sumber : Tim PKL ASDP Selayar

Berikut ini merupakan *Ship Particular* KMP. Sangke Palanggayang mencakup spesifikasi kapal yang ada

Tabel 4. 4 Karakteristik KMP.Sangke Palangga

KARAKTERISTIK KMP. SANGKE PALANGGA	
IMO Number	8738419
Tipe Kapal	Roro Passanger Ferry
Lintas Penyebrangan	Bira-Jampea-Labuan Bajo, Bira- Jampea – Marapokot
Pemilik	PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero)
Port Register	Makassar
Golongan Pembuat	PT Daya Radar Utama Jakarta
Tahun Pembuatan	2007
LOA	45,50 meter
LBP	40,57 meter
Lebar	12 meter
Dalam	3,10 meter
Sarat Air	2,15 meter
GT	560
Kecepatan Service	8,5 knot
Jumlah Kapasitas Penumpang	180 orang
Jumlah Kapasitas Kendaraan	17 unit
Jumlah Crew	19 orang

Sumber : PT.ASDP Cabang Selayar(2023)

4. KMP. Bontoharu



Gambar 4. 6 KMP. Bontoharu

Sumber : Tim PKL ASDP Selayar

Berikut ini merupakan *Ship Particular* KMP. Bontoharu yang mencakup spesifikasi kapal yang ada.

Tabel 4. 5 Karakteristik KMP.Bontoharu

KARAKATERISTIK KMP. BONTOHARU	
IMO Number	9210593
Tipe Kapal	Roro Passanger Ferry
Lintas Penyebrangan	Bira- Pamatata, Pamatata-Bira
Pemilik	PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero)
Port Register	Makassar
Golongan Pembuat	PT Industri Kapal Indonesia
Tahun Pembuatan	1999
LOA	54 meter
LBP	48,13 meter
Lebar	14 meter
Dalam	3,5 meter
Sarat Air	2,5 meter
GT	1124
Kecepatan Service	9 knot
Jumlah Kapasitas Penumpang	350 orang
Jumlah Kapasitas Kendaraan	22 unit
Jumlah Crew	19 orang

Sumber : PT.ASDP Cabang Selayar(2023)

5. KMP. Takabonerate



Gambar 4. 7 KMP. Takabonerate

Sumber : Tim PKL ASDP Selayar

Berikut ini merupakan *Ship Particular* KMP. Takabonerate yang mencakup spesifikasi kapal yang ada.

Tabel 4. 6 Karakteristik KMP. Takabonerate

KARAKATERISTIK KMP. TAKABONERATE	
IMO Number	9925318
Tipe Kapal	Roro Passanger Ferry
Lintas Penyebrangan	Bira- Pamatata, Pamatata-Kayuadi- Jinato-Jampea (PP)
Pemilik	PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero)
Port Register	Makassar
Golongan Pembuat	PT Industri Kapal Indonesia
Tahun Pembuatan	2003
LOA	54 meter
LBP	47,45 meter
Lebar	14 meter
Dalam	3,5 meter
Sarat Air	2,5 meter
GT	1125
Kecepatan Service	11,5 knot
Jumlah Kapasitas Penumpang	265 orang
Jumlah Kapasitas Kendaraan	15 unit
Jumlah Crew	11 orang

Sumber : PT.ASDP Cabang Selayar(2023)

4) Prasarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Prasarana merupakan suatu penunjang utama terselenggaranya suatu proses. Prasarana berfungsi untuk menambah kelancaran arus penumpang bagi pengguna jasa transportasi tersebut.

Pada Pelabuhan Penyeberangan Bira ini terdapat prasarana pendukung aktifitas pelabuhan seperti gedung kantor, loket, lapangan parker pengantar/penjemput, kantin, masjid, kantor satpel, pas masuk, jembatan timbang dan (*Moveable Bridge*). Berikut merupakan karakteristik prasarana yang ada di Pelabuhan Bira :

Tabel 4. 7 Karakteristik Fasilitas Daratan Pelabuhan Penyeberangan Bira

NO	JENIS	INVENTARIS (m)		LUAS (M ²)
		PANJANG	LEBAR	
1	LOKET	2,3	3,5	8,05
2	PARKIR PENGANTAR PENJEMPUT	124,8	188	23.462,4

NO	JENIS	INVENTARIS (m)		LUAS (M ²)
		PANJANG	LEBAR	
3	KANTIN	10,4	7,2	74,88
4	MUSHOLLA	12,2	8,4	102,48
5	KANTOR SATPEL	13,8	11,7	161,46
6	PAS MASUK	1,3	1,5	1,95
7	JEMBATAN TIMBANG	16,7	4,8	80,16
8	CAUSE WAY / TRESTEL	274,24	8	2211,9

Sumber: Hasil Survei Tim PKL Bira Provinsi Sulawesi Selatan(2023)

1. Dermaga

Pelabuhan Penyeberangan Bira dalam melayani pengguna jasa transportasi penyeberangan mempunyai 2 dermaga yaitu *moveable bridge* dan dermaga plengsengan yang digunakan untuk kapal penyeberangan bersandar dan tempat bongkar muatnya penumpang dan kendaraan melalui pintu rampa yang terdapat pada kapal penyeberangan tersebut.



Gambar 4. 8 Dermaga *Moveable Bridge*

Sumber : Tim PKL ASDP Selayar

2. Loket

Loket merupakan tempat membeli tiket bagi penumpang dan kendaraan yang akan menyeberang menggunakan kapal, terdapat loket penumpang dan kendaraan yang memiliki tariff yang berbeda, untuk kendaraan memiliki harga tiket sesuai dengan golongan kendaraan yang

telah ditentukan dan untuk tiket penumpang dibedakan menjadi tiket dewasa dan anak-anak dan untuk balita tidak dikenakan biaya ketika menaiki kapal penyeberangan.



Gambar 4. 9 Loket Penumpang dan Kendaraan

Sumber : Tim PKL ASDP Selayar

3. Pintu Gerbang

Pintu Gerbang adalah tempat keluar masuknya penumpang dan kendaraan yang akan memasuki pelabuhan yang merupakan jalur utama yang dapat menuju ke loket dan dermaga dengan rute yang telah ditentukan, terdapat beberapa jalur untuk menuju ke dermaga, kantor ataupun loket ketika penumpang ataupun kendaraan melewati pintu gerbang pelabuhan dan ketika kendaraan ingin mengantar ataupun membeli tiket maka akan dikenakan biaya parkir ketika melewati gerbang.



Gambar 4. 10 Pintu Gerbang Pelabuhan Bira

Sumber : Tim PKL ASDP Selayar

4. Masjid

Masjid adalah suatu tempat yang dapat digunakan penumpang yang beragama muslim untuk melakukan ibadah, yang merupakan prasarana yang disediakan oleh pelabuhan, masjid yang terdapat 2 (dua) lantai dan tersedia tempat wudhu dan toilet.



Gambar 4. 11 Masjid

Sumber : Tim PKL ASDP Selayar

5. Kantin

Kantin digunakan sebagai tempat pengguna jasa membeli makanan atau kebutuhan lainnya. Yang merupakan tempat yang disediakan oleh pihak pelabuhan untuk membuat kenyamanan pada pengguna jasa ketika sedang lapar atau haus.



Gambar 4. 12 Kantin

Sumber : Tim PKL ASDP Selayar

6. Kantor UPT ASDP

Kantor UPT ASDP adalah salah satu kantor yang ada di Pelabuhan Bira. Kantor ini dibawah oleh Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan yang mengoperasikan Pelabuhan Bira.



Gambar 4. 13 Kantor UPT ASDP

Sumber : Tim PKL ASDP Selayar

7. Rumah MB

Rumah MB berfungsi sebagai tempat pengoperasian *movable bridge*, menurunkan dan menaikkan MB, sesuai dengan pasang surutnya air.



Gambar 4. 14 Rumah *Movable Bridge*

Sumber : Tim PKL ASDP Selayar

8. Jembatan Timbang

Jembatan timbang digunakan untuk menghitung berat muatan

kendaraan yang ingin memasuki kapal agar tidak ada kendaraan yang melebihi muatan dari golongan kendaraan yang seharusnya.



Gambar 4. 15 Jembatan Timbang

Sumber : Tim PKL ASDP Selayar

9. Kantor Satpel

Kantor Satuan Pelayaran adalah salah satu kantor yang ada di Pelabuhan Bira, yang berfungsi sebagai satuan pelayanan yang mengawasi pengoperasian kapal dan pelabuhan ketika sedang beroperasi ataupun ketika kapal embarkasi dan debarkasi.



Gambar 4. 16 Kantor Satuan Pelayanan

Sumber : Tim PKL ASDP Selayar

10. Fasilitas Perairan Dan Bolder

Bolder adalah alat penambat tanam di tepi dermaga yang digunakan untuk menambat kapal kapal yang berlabuh supaya tidak terjadi pergeseran atau goyangan besar.



Gambar 4. 17 Fasilitas Perairan

Sumber : Tim PKL ASDP Selayar

11. Lapangan Parkir

Lapangan Parkir digunakan sebagai tempat kendaraan penumpang yang akan memasuki kapal ataupun kendaraan yang ingin mengantar. Terdapat parkiran motor dan perkiran mobil yang memiliki biaya parker yang berbeda dan memiliki daerah yang luas untuk parker kendaraan.



Gambar 4. 18 Lapangan Parkir

Sumber : Tim PKL ASDP Selaya

5) Produktivitas Angkutan

- a) Produktivitas Penumpang dan Kendaraan 5 Tahun terakhir Berdasarkan data yang didapatkan dari Kantor PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Selayar didapatkan data produktivitas kedatangan dan keberangkatan penumpang dan kendaraan selama 5 tahun terakhir. Berdasarkan data tersebut dapat disimpulkan bahwa produktivitas penumpang dan kendaraan tertinggi didapatkan pada tahun 2020 dengan jumlah 59527 dan produktivitas penumpang dan kendaraan terendah

didapatkan pada tahun 2019 dengan jumlah 26038. Data produktivitas kedatangan dan keberangkatan penumpang dan kendaraan dapat dilihat pada tabel 4.8

Tabel 4. 8 Produktivitas Penumpang dan Kendaraan 5 Tahun Terakhir di Lintasan Bira – Pamatata

NO	GOLONGAN	TAHUN				
		2018	2019	2020	2021	2022
PENUMPANG (Orang)						
1	DEWASA	26.521	57.065	34.280	48.351	93.908
2	ANAK-ANAK	1.281	4.429	2.835	4.159	2.496
TOTAL PENUMPANG		27.802	61.494	37.115	52.510	96.404
KENDARAAN (Unit)						
1	GOLONGAN I	0	14	3	48	0
2	GOLONGAN II	12.572	29.171	17.251	24.790	2.402
3	GOLONGAN III	0	4	1	0	0
4	GOLONGAN IV A	4.902	10.406	8.765	13.249	7.366
5	GOLONGAN IV B	3.168	8.335	8.104	8.843	9.245
6	GOLONGAN V A	782	810	308	318	325
7	GOLONGAN V B	2.140	5.091	4.612	3.917	4.325
8	GOLONGAN VI A	1.008	2.331	1.131	1.860	2.165
9	GOLONGAN VI B	1.065	2.656	2.578	2.362	2.461
10	GOONGAN VII	334	572	824	922	430
11	GOLONGAN VIII	62	127	35	31	21
12	GOLONGAN IX	5	0	0	1	8
TOTAL KENDARAAN		32.136	26.038	59.527	43.612	28.748

Sumber: PT ASDP Cabang Selayar(2023)

b) Produktivitas Keberangkatan Kendaraan dan Penumpang selama 15 hari

Tabel 4. 9 Produktivitas Keberangkatan Penumpang dan Kendaraan Selama 15 Hari di Lintasan Bira – Pamatata

KEBERANGKATAN (MUAT) PADA KONDISI NORMAL																
No	MUATAN	JANUARI														
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
PENUMPANG (Orang)																
1	DEWASA	44	36	97	90	148	73	45	41	45	26	20	40	44	27	29
2	ANAK	9	11	16	28	30	15	6	13	3		4	11	7		1
JUMLAH		53	47	113	118	178	88	51	54	48	26	24	51	51	27	30
KENDARAAN (Unit)																
1	GOL I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	GOL II	23	23	43	36	36	41	27	22	35	14	20	23	24	30	36
3	GOL III	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

KEBERANGKATAN (MUAT) PADA KONDISI NORMAL																
4	GOLIVA	13	15	19	27	27	24	13	20	9	9	11	7	8	11	7
5	GOLIVB	12	4	19	7	13	18	15	11	19	15	15	8	12	13	17
6	GOL VA	1	2	1	4	1	1	3	1	1		2	3	5	1	1
7	GOL VB	6	4	5	4	7	8	7	6	10	7	11	5	5	7	5
8	GOLVIA	3	5	3	3	2	3	2	4	5	2	3	2	5	4	3
9	GOLVIB	3	1	1	5	3	1	3	3	5	6	4	1	3	3	6
10	GOLVII	-	1	-	-	1	-	1	-	-	1	2	2	-	-	-
11	GOLVIII	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	1	-	-
12	GOL IX	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JUMLAH		61	55	91	86	90	96	72	67	84	54	68	52	63	69	75

Sumber: PT ASDP Cabang Selayar(2023)

c) Produktivitas Kedatangan Kendaraan dan Penumpang selama 15hari

Tabel 4. 10 Produktivitas Kedatangan Penumpang dan Kendaraan Selama 15Hari
di Lintasan Bira – Pamatata

KEDATANGAN (BONGKAR) PADA KONDISI NORMAL																
NO	MUATAN	JANUARI														
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
PENUMPANG (Orang)																
1	DEWASA	61	128	102	163	84	112	104	96	76	88	79	62	44	59	113
2	ANAK-ANAK	9	16	5	18	10	3	6	9	3	6	6	5	2	8	3
JUMLAH		70	144	107	181	94	115	110	105	79	94	85	67	46	67	116
KENDARAAN (Unit)																
	GOL I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	GOL II	20	28	23	23	19	38	19	21	22	21	25	17	23	29	29
	GOL III	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	GOL IVA	11	10	8	9	9	8	3	7	6	5	6	5	6	10	13
	GOL IVB	20	6	9	10	3	6	8	15	21	12	8	10	16	17	18
	GOL VA	4	5	7	2	1	3	1	1	3	1	1	2	1	1	2
	GOL VB	7	4	5	19	1	3	16	4	9	3	6	1	12	5	12
	GOL VIA	3	4	2	6	2	3	4	2	4	3	2	4	2	2	4
	GOL VIB	5	3	2	1	2	16	1	3	2	4	2	1	4	9	3
	GOL VII	1	1	-	-	3	2	-	-	2	1	1	-	-	-	1
	GOL VIII	-	-	1	-	1		-	-	-	-	-	1	-	-	-
	GOL IX	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JUMLAH		71	61	57	70	41	79	52	53	69	50	51	41	64	73	82

Sumber: PT ASDP Cabang Selayar(2023)

Tabel 4.9 dan Tabel 4.10 diatas merupakan produktivitas keberangkatan dan kedatangan kapal sebanyak 4 trip per hari terhitung pada tanggal 1 Januari 2023 sampai 15 Januari 2023

6) Jaringan Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Trayek lintasan Bira-Pamatata merupakan lintasan komersil sehingga penulis memilih lintasan Bira-Pamatata menjadi objek pada penelitian ini. Adapun peta lintasan trayek Bira - Pamatata dapat dilihat pada gambar dibawah ini:

Gambar 4. 20 Peta Trayek Lintasan Bira-Pamatata



Sumber: PT. ASDP Cabang Selayar(2023)

A. Analisis

Tabel 4.11 Data Jumlah dan Kondisi Eksisting Alat-alat Keselamatan Penumpang di KMP.KORMOMOLIN

No	Alat Keselamatan Penumpang	SOLAS	Kondisi Eksisting
1	Jaket Penolong (Lifejacket)	Jumlah pelayar diatas kapal + 10% untuk anak-anak +5% untuk cadangan. Dilengkapi dengan peluit, light reflector dan lampu dan diletakkan Di tempat-tempat yang mudahdijangkau.	Terdapat 293 unit jaket penolong (lifejacket) untukdewasa. Tersedia 35 unit lifejacket untuk anak-anak. Kondisi jaket penolong yang dilengkapi dengan peluit, light reflector dan lampu. Serta warna jaket masih mencolok.
2	PelampungPenolong (Lifebuoy)	Dilengkapi Tali (30m), Lampu minimal ½ jumlah keseluruhan Lifebuoy, dan Dilengkapi 2 isyarat asap.	KMP. KORMOMOLIN memiliki 12 unit lifebuoy. Lifebuoy dilengkapi dengan tali (30 m) dan warna masih mencolok tidak pudar

3	sekoci (<i>Lifeboat</i>)	Kapal yang memiliki GT > 500, harus memiliki 2 unit Sekoci. Dewi-dewi sekoci bisa dioperasikan dan dalam kondisi bisa dipakai.	KMP. KORMOMOLIN memiliki 2 unit sekoci. Sekoci sudah rusak dan tidak bisa di pakai tidak dilengkapi dengan tanda nama kapal dan kapasitas penumpang.
4	Rakit Penolong (<i>Liferaft</i>)	Total jumlah <i>liferaft</i> dapat menampung seluruh pelayardiatas kapal. Dilengkapi dengan <i>hydrostatic release unit</i> , mudah dioperasikan dan dalam kondisi baik.	KMP. KORMOMOLIN memiliki <i>Liferaft</i> sebanyak 17 unit. Setiap <i>Liferaft</i> memiliki kapasitas muatan 25 orang per unit. <i>Liferaft</i> sudah dalam keadaan kadaluwarsa
5	<i>mmersion Suit</i>	Jumlah tidak boleh kurang dari 3 buah. Ditempatkan pada setiap sekoci kapal	Tidak Dilengkapi dengan lampu dan peluit Warna sudah pudar dan robek
6	<i>Rocket Parachute Flares</i>	<ul style="list-style-type: none"> Minimal harus 12 buah 	<ul style="list-style-type: none"> Harus ditempatkan dalam tabung yang tahan air dan diletakkan di anjungan Masih berfungsi dan belum kadaluwarsa
7	<i>Line Throwing Appliance</i>	<ul style="list-style-type: none"> Jumlah 4 unit 	<ul style="list-style-type: none"> Tali dan roket jadi 1 paket. Diletakkan di anjungan Masih berfungsi dan belum kadaluwarsa

Berdasarkan penjelasan pada bab sebelumnya mengenai permasalahan yang ada, maka penulis mencoba menganalisa permasalahan sehingga dapat ditarik suatu kesimpulan yang nantinya dapat dijadikan solusi atau pemecahan masalah. Dalam hal ini penulis membahas tentang

B. Analisa

1. Analisa Jumlah Alat Keselamatan

a. Jaket Penolong (*Lifejacket*)

1) Jaket Penolong Dewasa

Sesuai dengan aturan SOLAS bahwa setiap kapal penumpang harus membawa *lifejacket* tidak kurang 5% dari jumlah seluruh orang di atas kapal. Jumlah jaket penolong dewasa di peroleh dari jumlah kapasitas penumpang dan awak kapal kemudian dikalikan 5% dan ditambahkan dengan jumlah kapasitas penumpang dan awak kapal.

Tabel 4.12 Analisa Jumlah Jaket Penolong (*Lifejacket*) Dewasa

Nama Kapal	Kapasitas Penumpang	Jumlah Awak Kapal	Jumlah Jaket Penolong Yang Harus Disediakan
KMP. KORMOMOLIN	250 Orang	20 Orang	$(270 \times 5\%) + 270 \text{ Orang} = 283 \text{ Unit}$

Sumber: Hasil Analisa Peneliti(2023)

Untuk melihat Perbandingan Ketersediaan Jaket Penolong (*Lifejacket*) Dewasa dapat dilihat pada tabel 4.13 dapat disimpulkan bahwa Jumlah Jaket yang tersedia di KMP.KORMOMOLIN Sebanyak 283 Unit *Lifejacket*.

Tabel 4.13 Perbandingan Ketersediaan Jaket Penolong(*Lifejacket*) Dewasa

Nama Kapal	Jumlah Jaket Penolong Yang Tersedia (Unit)	Jumlah Jaket Penolong Yang Harus Disediakan (Unit)	Jumlah Jaket Penolong Yang Kurang (Unit)
KMP. KORMOMOLIN	293 Unit	283 Unit	0 Unit

Sumber: Hasil Analisa Peneliti(2023)

2) Jaket Penolong Anak – anak

Sebagai tambahan setiap kapal penumpang harus membawa *lifejacket* tidak kurang 10% untuk anak – anak. Ketersediaan *lifejacket* anak – anak didapat dari jumlah kapasitas penumpang dan awak kapal kemudian dikalikan 10%, maka diperoleh jumlah yang harus disediakan.

Tabel 4.14 Analisa Ketersediaan Jaket Penolong (*Lifejacket*) Untuk Anak-anak

Nama Kapal	Kapasitas Penumpang	Jumlah Awak Kapal	Jumlah Jaket Penolong Yang Harus Disediakan
KMP. KORMOMOLIN	250 Orang	20 Orang	$270 \times 10\% = 27$ Unit

Sumber: Hasil Analisa Peneliti, (2023)

Untuk Ketersediaan *Lifejacket* pada Anak-anak dapat dilihat pada tabel 4.15 yang menunjukkan bahwa Jumlah *Lifejacket* Pada Anak-anak di KMP.KORMOMOLIN Terdapat sebanyak 27 Unit.

Tabel 4.15 Perbandingan Ketersediaan Jaket Penolong (*Lifejacket*) Anak-anak

Nama kapal	Jumlah Jaket Penolong Yang Tersedia (Unit)	Jumlah Jaket Penolong Yang Harus Disediakan (Unit)	Jumlah Jaket Penolong Yang kurang (Unit)
KMP. KORMOMOLIN	35 Unit	27 Unit	0 Unit

Sumber: Hasil Analisa Peneliti (2023)

b) Pelampung Penolong (*Lifebuoy*)

Berikut ini dapat kita lihat pada table 4. 16 persyaratan *lifebuoy* sesuai dengan aturan SOLAS.

Tabel 4.16 Persyaratan Pelampung Penolong (*Lifebuoy*) Sesuai SOLAS

Jumlah	Panjang Kapal	Kondisi
8 unit	<60 meter	Dilengkapi Tali (30m), Lampu minimal ½ jumlah keseluruhan <i>Lifebuoy</i> , dan Dilengkapi 2 isyarat asap.
12 unit	60 – 120 meter	
18 unit	120 – 180 meter	
24 unit	180 – 240 meter	
30 unit	>240 meter	

Sumber : SOLAS'74 Amandemen 2014

Hasil Analisa pada Jumlah Pelampung Penolong (*Lifebuoy*) pada KMP.KORMOMOLIN dengan melihat Perbandingan Pada tabel 4.17

Tabel 4.17 Analisa Jumlah Pelampung Penolong (*Lifebuoy*)

Nama Kapal	Panjang Kapal (m)	Jumlah Pelampung Yang Tersedia (Unit)	Jumlah Pelampung Yang Harus Disediakan (Unit)	Jumlah pelampung Yang Kurang (Unit)
KMP. KORMOMOLIN	46,60	12	8	0

Sumber: Hasil Analisa Peneliti(2023)

c) Sekoci (*Lifeboat*)

Kapal penumpang yang bertonase kotor kurang dari 500 harus memiliki 1 sekoci penyelamat dan kapal penumpang yang memiliki tonase kotor lebih dari 500 harus memiliki 2 sekoci penyelamat yang diletakkan pada sisi – sisi kapal. Hal tersebut Berdasarkan *Safety OfLife At Sea (SOLAS)*.

Tabel 4.18 Persyaratan Sekoci (*Lifeboat*) Sesuai SOLAS

Jumlah	GT	Kondisi
1	<500	Dewi-dewi sekoci harus bisadioperasikan dan dalam kondisi perawatan
2	>500	

Sumber: SOLAS'74 Amandemen 2014

d) Rakit Penolong (*Liferaft*)

Berikut ini dapat kita lihat pada tabel 3.4 Bahwa Kapal diatas GT>500 Harus memiliki 2 sekoci sesuai Standar SOLAS dan Kapal

KMP.KORMOMOLIN dalam segi Jumlah sekoci sudah memenuhi syarat namun Kondisinya tidak memenuhi Kriteria Kesesuaian Persyaratan aturan SOLAS

Tabel 4.19 Analisa Sekoci (*Lifeboat*)

No	Nama Kapal	GT	Jumlah Sekoci	Kondisi
1	KMP.Kormomolin	884	2 Unit	Dewi-Dewi Sekoci tidak bisa dioperasikan dan dalam kondisi kurang perawatan

Sumber: Hasil Analisa Peneliti (2023)

d) Rakit Penolong (*Liferaft*)

Rakit penolong dan sekoci harus dapat menampung semua orang diatas kapal. Setiap rakit penolong masing – masing harus memiliki satu alat peluncuran yang disebut *hydrostatic release unit*.

Tabel 4.20 Persyaratan Rakit Penolong (*Liferaft*) Sesuai SOLAS

Jumlah	Kondisi
Total jumlah rakit penolong dan sekoci dapat menampung seluruh pelayar diatas kapal.	Dilengkapi dengan <i>hydrostatic release unit</i> serta rakit penolong yang mudah dioperasikan dan dalam kondisi baik

Sumber : SOLAS'74 Amandemen 2014

Dari Hasil Analisa Rakit Penolong (*Liferaft*) diatas dapat dibandingkan dengan Persyaratan Rakit Penolong (*Liferaft*) dilihat pada Tabel 4.20 bahwa Jumlah Liferaft sudah sesuai dengan Persyaratan SOLAS dengan Kapasitas ILR/Unit untuk 245 Orang,Life raft dapat menampung kapasitas 25 orang setiap Sekoci

Tabel 4.21 Analisa Rakit Penolong (*Liferaft*)

No	NamaKapal	Muatan (Orang)	Kapasitas ILR/ Unit (Orang)	ILR Tersedia (Unit)	ILR Harus Disediakan	Keterangan
1	KMP. KORMOMOLIN	270	270-25 = 245	270+25+17=312	270+25+17+11 = 333Unit	Jumlah rakit penolong sudah sesuai persyaratan minimal

Sumber: Hasil Analisa Peneliti (2023)

e) *Immersion Suit*

Immersion Suit harus berjumlah tidak boleh kurang dari 3 Unit. Dengan kondisi ditempatkan pada setiap *lifeboat* dan dilengkapi dengan lampu dan peluit

Tabel 4.22 Persyaratan *Immersion Suit*

Jumlah	Kondisi
Jumlah tidak boleh kurang dari 3 buah	Dilengkapi dengan lampu dan peluit

Sumber : SOLAS'74 Amandemen 2014

Dari Hasil Analisa pada tabel diatas dapat dibandingkan dengan Tabel 4.23 Persyaratan *Immersion Suit* bahwa *Immersion Suit* pada Kapal KMP.KORMOMOLIN Belum sesuai dengan Persyaratan SOLAS

Tabel 4.23 Hasil analisa *Immersion Suit*

Nama Kapal	Jumlah Yang Harus Disediakan (Unit)	Jumlah Yang Tersedia (Unit)	Keterangan
KMP. Kormomolin	Tidak Boleh Kurang dari 3	2	<ul style="list-style-type: none"> • Memiliki 2 Unit, masih kurang 1 Unit • Memiliki perlengkapan yang lengkap • Memiliki <i>Breathing Apparatus (Expired)</i> • Kondisi baik

Sumber: Hasil Analisa Peneliti (2023)

f) *Rocket Parachute Flares*

Rocket Parachute Flares harus berjumlah minimal 12 Unit. Dengan kondisi harus ditepatkan dalam tabung yang tahan air dan diletakkan di anjungan.

Tabel 4.24 Persyaratan *Rocket Parachute Flares*

Jumlah	Kondisi
Minimal harus 12 buah	Harus ditempatkan dalam tabung yang tahan air dan diletakkan di anjungan.

Sumber : SOLAS'74 Amandemen 2014(2023)

Dari Hasil Analisa pada tabel diatas dapat dibandingkan dengan Tabel 4.25 Persyaratan *Rocket Parachute Flares* yang terdapat pada Kapal KMP.KORMOMOLIN sudah sesuai dengan Persyaratan SOLAS

Tabel 4.25 Hasil Analisa *Rocket Parachute Flares*

Nama Kapal	GT	Jumlah Yang Harus Disediakan (Unit)	Jumlah Yang Tersedia (Unit)	Keterangan
KMP. Kormomolin	884	>12	12	Jumlah sesuai Persyaratan

Sumber: Hasil Analisa Peneliti(2023)

g) *Line Throwing Appliance*

Tabel 4.26 Persyaratan *Line Throwing Appliance*

Jumlah	Kondisi
Jumlah 4 unit.	<ul style="list-style-type: none"> • Tali dan roket jad i 1 paket. • Diletakan di anjungan

Sumber : SOLAS'74 Amandemen 2014 (2023)

Dari Hasil Analisa pada tabel diatas dapat dibandingkan dengan Tabel 4.27 Persyaratan *Line Throwing Appliance* pada Kapal KMP.KORMOMOLIN tidak sesuai dengan Persyaratan SOLAS

Tabel 4.27 Hasil Analisa *Line Throwing Appliance*

Nama Kapal	Jumlah Yang Harus Disediakan (Unit)	Jumlah Yang Tersedia (Unit)	Keterangan
KMP. Kormomolin	4	2	Jumlah tidak memenuhi persyaratan

Sumber: Hasil Analisa Peneliti (2023)

2. Kondisi alat Keselamatan

Berdasarkan hasil analisa yang telah dilakukan terhadap KMP. KORMOMOLIN, menunjukkan bahwa ketersediaan jumlah serta kondisi alat-alat keselamatan penumpang yang terdapat di KMP. KORMOMOLIN masih terdapat ketidak sesuaian dengan standar SOLAS diantaranya:

a. *Lifejacket*

Untuk jumlah *lifejacket* berdasarkan SOLAS yaitu tidak kurang

dari 5 % dari jumlah penumpang dan awak kapal untuk *lifejacket* dewasa sedangkan untuk anak-anak adalah 10% dari jumlah penumpang yang ada dikapal. Dapat dilihat pada tabel 4.12 menunjukkan bahwa kondisi *lifejacket* yang ada di KMP.KORMOMOLIN masih bisa digunakan dan di operasikan.

Hal ini dapat dilihat pada gambar 4.30 yang menunjukkan kondisi sebagian *lifejacket* yang terdapat di KMP.KORMOMOLIN Dilengkapi dengan peluit, light reflector dan lampu dan diletakkan ditempat-tempat yang mudah dijangkau serta Kondisi jaket penolong yang dilengkapi dengan peluit, light reflector dan lampu. Serta warna jaket masih mencolok.



Gambar 4.30 Kondisi Lifecraft di KMP.KORMOMOLIN

Sumber: Tim pkl asdp selayar(2023)

b.Lifebuoy

Untuk *lifebuoy* yang terdapat di KMP.KORMOMOLIN dengan Kondisi dilihat pada tabel 4.13 menerangkan bahwa *Lifebuoy* dilengkapi dengan tali (30 m) dan warna masih mencolok dan tidak pudar sehingga *lifebuoy* KMP.KORMOMOLIN sesuai dengan ketentuan.



Gambar 4.31 Kondisi Lifecraft di KMP.KORMOMOLIN

Sumber: Tim pkl asdp selayar(2023)

c. Lifeboat

Untuk kondisi *lifeboat* bisa kita lihat pada gambar 4.14 Dewi-dewi pada *lifeboat* yang ada di KMP. KORMOMOLIN dalam kondisi kurang perawatan dan tidak dapat digunakan. Sekoci sudah rusak dan tidak bisa di pakai *Lifeboat* yang ada di KMP. KORMOMOLIN juga tidak dilengkapi dengan tanda nama kapal dan kapasitas penumpang.



Gambar 4.32 Kondisi *Liferaft* di KMP.KORMOMOLIN

Sumber: Tim *pkl asdp selayar*(2023)

d. Liferaft

Selanjutnya ketersediaan Kondisi *liferaft* yang ada di KMP. KORMOMOLIN dapat kita lihat pada tabel 4.15 yang menunjukkan bahwa telah memenuhi standar sesuai SOLAS. Jumlah liferaft yang tersedia yaitu 17 unit sedangkan yang harus disediakan adalah 11 unit. Berdasarkan SOLAS bahwa jumlah *liferaft* harus dapat menampung seluruh penumpang yang ada diatas kapal tidak dilengkapi dengan *hydrostatic release unit*. Kondisi *liferaft* yang ada di KMP. KORMOMOLIN sudah kadaluwarsa, Dapat dilihat pada gambar 4.33.



Gambar 4.33 Kondisi *Liferaft* di KMP.KORMOMOLIN

Sumber: Tim *pkl asdp selayar*(2023)

e. Immersion Suit

Ketersediaan Kondisi pada *Immersion Suit* yang ada di KMP. KORMOMOLIN dapat kita lihat pada tabel 4.16 yang menunjukkan bahwa *Immersion Suit* tidak memenuhi standar sesuai SOLAS karena Tidak Dilengkapi dengan lampu dan peluit, warna sudah pudar dan sudah robek sehingga tidak layak untuk digunakan.



Gambar 4.34 Kondisi *Immersion Suit* di KMP.KORMOMOLIN

Sumber: Tim pkl asdp selayar(2023)

f. Rocket Parachute Flares

Ketersediaan jumlah *Rocket Parachute Flares* yang ada di KMP. KORMOMOLIN dapat kita lihat pada tabel 4.17 yang menunjukkan bahwa *Rocket Parachute Flores* sudah memenuhi standar sesuai SOLAS karena Masih berfungsi dan belum kadaluwarsa sehingga masih layak untuk digunakan.



Gambar 4.35 Kondisi *Rocket Parachute Flares* di KMP.KORMOMOLIN

Sumber: Tim pkl asdp selayar(2023)

g. Line Throwing Appliance

Ketersediaan jumlah *Line Throwing Appliance* yang ada di KMP. KORMOMOLIN dapat kita lihat pada tabel 4.18 yang

menunjukkan bahwa *Line Throwing Appliance* Masih berfungsi dan belum kadaluwarsa sehingga masih layak untuk digunakan.



Gambar 4.36 Kondisi *Line Throwing Appliance* di KMP.KORMOMOLIN

Sumber: Tim pkl asdp selayar(2023)

C.Pembahasan

1. Jumlah Perlengkapan Alat Keselamatan

a. Terdapat perlengkapan alat keselamatan penumpang yang belum sesuai dengan peraturan *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) Tahun 1974 Amandemen 2014 seperti :

1) *Lifejacket*

a) KMP.Kormomolin terdapat sebanyak 293 Unit *Lifejacket* dewasa

b) Terdapat 35 Unit *Lifejacket* anak yang di KMP. Kormomolin

2) *Lifebuoy*

Jumlah *Lifebuoy* di KMP.Kormomolin Terdapat 12 Unit dan sudah sesuai Persyaratan SOLAS

3) *Lifeboat*

Jumlah *Lifeboat* di KMP. Kormomolin terdapat 2 Unit *Lifeboat*

4) *Liferaft*

Jumlah *Liferaft* di KMP.Kormomolin terdapat 17 Unit *Liferaft*

5) *Immersion Suit*

Jumlah *Immersion Suit* di KMP.Kormomolin sebanyak 2 Unit sehingga masih kurang 1 Unit *Immersion Suit* lagi

6) *Rocket Parachute Flares*

Jumlah *Rocket Parachute Flares* sebanyak 2 Unit dan sudah sesuai Persyaratan

7) *Line Throwing Appliance*

Jumlah *Line Throwing Appliance* sebanyak 2 Unit dan masih Kurang 2 Unit *Line Throwing Appliance* di KMP. Kormomolin

2. **Kondisi perlengkapan alat keselamatan**

Terdapat perlengkapan alat keselamatan penumpang yang belum sesuai dengan peraturan *Safety Of Life At Sea (SOLAS)* Tahun 1974 Amandemen 2014, sehingga perlu upaya yang dilakukan agar kondisi perlengkapan alat keselamatan terjamin yaitu :

a. *Lifejacket*

Pada KMP.Kormomolin Kondisi *Lifejacket* sudah sesuai dengan Aturan SOLAS 1974 Amandemen 2014.

b. *Lifebuoy*

Lifebuoy KMP. Kormomolin sudah sesuai dengan peraturan yang berlaku namun kedepannya selalu melakukan pengecekan berkala

c. *Lifeboat*

Kondisi *Lifeboat* dalam kurang perawatan dan tidak dapat digunakan. Sekoci sudah rusak dan tidak bisa di pakai *Lifeboat* yang ada di KMP. KORMOMOLIN juga tidak dilengkapi dengan tanda nama kapal dan kapasitas penumpang sehingga perlu adanya docking kapal agar alat keselamatan yang sudah tidak layak bisa di perbaiki kembali

d. *Liferaft*

Kondisi *Liferaft* Dilengkapi dengan hydrostatic release unit, mudah dioperasikan dan dalam kondisi baik namun keadaan *liferaft* sudah kadaluwarsa di KMP. Kormomolin sehingga Kapal setiap Tahun ketika melaksanakan *docking* harap memeriksa alat keselamatan jiwa di setiap kapal, dikarenakan alat keselamatan jiwa memerlukan perawatan agar layak dipakai

e. Immersion Suit

Kondisi Immersion Suit di KMP. Kormomolin Tidak Dilengkapi dengan lampu dan peluit, warna sudah pudar dan sudah robek sehingga perlunya perhatian khusus untuk keselamatan kapal agar tidak terjadinya hal yang tidak diinginkan.

f. Line Throwing Appliance

Memberikan usulan kepada pihak pengelola KMP. Kormomolin Untuk Lebih ditingkatkan lagi dalam segi kondisi dan Kualitas sehingga terjaga agar tidak terjadinya Kadaluwarsa

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisa yang telah dilakukan terhadap KMP. KORMOMOLIN maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Dari segi Jumlah perlengkapan alat Keselamatan Pada kapal KMP. Kormomolin Pada *Lifejacket* kapasitas Penumpang sebanyak 250 Orang dengan jumlah Awak kapal 20 Orang dan harus disediakan di kapal 283 Unit *Lifejacket*. dan yang tersedia jaket penolong untuk dewasa sebanyak 293 Unit dan untuk Anak-anak sebanyak 35 Unit. Pada Pelampung Penolong jumlah yang tersedia di kapal sebanyak 12 Unit *Lifebuoy*, *Sekoci* terdapat 2 buah dan sudah rusak tidak dalam kondisi Perawatan, sedangkan untuk *Liferaft* yang tersedia sebanyak 17 Unit dengan kapasitas ILR 245 Orang, *Immersion Suit* yang tersedia di kapal KMP. Kormomolin terdapat 2 Unit *Rocket Parachute Flares* yang tersedia sebanyak 12 Unit dan *Line Throwing Appliance* hanya tersedia 2 Unit
2. Dan dari segi Kondisi Perlengkapan Alat Keselamatan Pada Kapal KMP. Kormomolin pada *Lifejacket* kondisinya masih dilengkapi dengan Peluit, Light reflector dan Lampu, sedangkan *Lifebuoy* dilengkapi Tali (30 m), lampu minimal ½ jumlah keseluruhan *Lifebuoy* dilengkapi 2 Isyarat asap, dan kondii *Lifeboat* sudah rusak, dewi sekoci tidak bisa dioperasikan, *Liferaft* masih dilengkapi dengan *Hydrostatic release* Unit namun keadaan liferaf dalam keadaan kadaluwarsa, *Immersion Suit* dengan tidak dilengkapi dengan lampu dan peluit, warna sudah pudar dan robek, *Rocket Parachute Flares* dengan kondisi masih baik dan diletakan di Anjungan, dan *Line Throwing Appliance* dengan kondisi masih bisa terpakai dan digunakan dengan diletakan di Anjungan Kapal.

B. SARAN

Dari kesimpulan diatas, maka saran yang dapat diusulkan dalam upaya meningkatkan pengawasan terhadap kondisi serta jumlah peralatan keselamatan penumpang di KMP. KORMOMOLIN yaitu:

- 1) Mengusulkan kepada pengelola KMP.KORMOMOLIN untuk melengkapi alat-alat keselamatan penumpang seperti lifebuoy sesuai dengan peraturan *Safety Of Life At Sea* guna menunjang aspek keselamatan pengguna jasa.
- 2) Perlunya pihak yang mengelola KMP. KORMOMOLIN untuk melakukan pemeriksaan/pengecekan serta perawatan secara rutin dan berkala
- 3) Perlunya pengawasan dan pengecekan yang ketat dan berkala dari pihak Marine Inspector selaku Pejabat yang memeriksa kapal (perminggu/ 2 minggu/ perbulan/ 3 bulan/ 6 bulan/ pertahun) yang tersedia di KMP. KORMOMOLIN sehingga apabila ditemukannya alat keselamatan yang dalam kondisi rusak untuk segera diganti atau diperbaiki sehingga terciptanya keselamatan transportasi pengguna jasa yang aktif.

DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar Iskandar, 2010, Transportasi Penyeberangan Suatu Pengantar, Sekolah Tinggi Manajemen Transportasi Trisakti, Jakarta.
- Arikunto. 2006, *Metode Penelitian Kuantitatif Deskriptif: Analisis Data*. Jakarta : PT.Rineka Cipta
- Basrowi dan Suwandi. 2008. Memahami Penelitian Kualitatif. Rineka Cipta. Jakarta.
- Bungin, 2006, Analisis data Penelitian Kualitatif. Jakarta.
- Focus on IMO ,1998. The 1995 amendments to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW),1978 Safety Of Life At Sea (SOLAS). <http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Regulations/Documents/STCW97.pdf>*
- Mutholib A. 2013. Kajian Fasilitas Keselamatan Kapal Pada Lintas Penyeberangan 35 Ilir – Muntok. Jurnal Transportasi, 25(5), 140–146
- M.Elfansyah Putra. Tinjauan Perlengkapan keselamatan Jiwa di atas KMP. Gutila pada lintasan Batulicin – Tanjung Serdang Provinsi Sulawesi Selatan
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 65, Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia.2008
- Rahmadi. 2011. Pengantar Metodologi Penelitian. Antasari Press. Banjarmasin.
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

LAMPIRAN 1



REPUBLIK INDONESIA
REPUBLIC OF INDONESIA

SERTIFIKAT MANAJEMEN KESELAMATAN SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE

No. **AL.601/824/16/DK/2021**.....

Diterbitkan berdasarkan ketentuan KONVENSI INTERNASIONAL TENTANG KESELAMATAN JIWA DI LAUT, 1974,
sebagaimana telah di amandemen
Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended

berdasarkan wewenang PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA
under the authority of the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF INDONESIA

oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
by DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION

Nama Kapal <i>Name of Ship</i>	Angka atau Huruf Pengenal <i>Distinctive Number or Letters</i>	Pelabuhan Pendaftaran <i>Port of Registry</i>	Tonase Kotor <i>Gross Tonnage</i>	Nomor IMO <i>IMO Number</i>
KORMO MOLIN	YDZK	JAKARTA	884	8957986
Tipe Kapal* <i>Type of Ship*</i>	Nama dan Alamat Perusahaan <i>Name and Address of Company</i>		Nomor Identifikasi Perusahaan <i>Company Identification Number</i>	
PASSENGER SHIP	PT. ASDP INDONESIA FERRY (PERSERO) JL. JENDERAL AHMAD YANI KAV. 52 A JAKARTA 10510 - INDONESIA		IMO 1597500	

DENGAN INI MENYATAKAN BAHWA Sistem Manajemen Keselamatan Kapal telah diverifikasi dan memenuhi ketentuan Koda Manajemen Internasional untuk Keselamatan Pengoperasian Kapal dan Pencegahan Pencemaran (ISM Code), melengkapi verifikasi yang menyatakan bahwa Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan Perusahaan dapat dipergunakan untuk tipe kapal ini.

THIS IS TO CERTIFY THAT the Safety Management System of the Ship has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code), following verification that the Document of Compliance for the company is applicable to this type of ship.

Sertifikat ini berlaku sampai dengan **JANUARY 21st, 2026** dengan kewajiban dilaksanakan
This Safety Management Certificate is valid until subject to periodical verification

verifikasi berkala dan mengikuti masa berlaku Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan.
and the Document of Compliance remaining valid.

Tanggal verifikasi terakhir yang dijadikan dasar penerbitan sertifikat **JANUARY 12th, 2021**
Completion date of the verification on which this certificate is based

Diterbitkan di **JAKARTA** Tanggal **NOVEMBER 26th, 2021**
Issued at Date of issue

PUP NO. 820211213166903

A.n. MENTERI PERHUBUNGAN
O.b. MINISTER OF TRANSPORTATION
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIRECTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN
DIRECTOR OF MARINE SAFETY AND SEAFARERS

U.b.
For

Pit. KEPALA SUBDIREKTORAT
PENCEGAHAN PENCEMARAN DAN
MANAJEMEN KESELAMATAN KAPAL DAN
PERLINDUNGAN LINGKUNGAN DIPERAIRAN
DEPUTY DIRECTOR
FOR MARINE POLLUTION PREVENTION AND
SHIP SAFETY MANAGEMENT AND
ENVIRONMENT PROTECTION



* Dilisi dengan tipe kapal sebagai berikut: kapal penumpang, kapal penumpang dengan kecepatan tinggi, kapal barang dengan kecepatan tinggi, kapal pengangkut muatan curah, kapal tangki minyak, kapal tangki pengangkut bahan kimia, kapal tangki pengangkut gas, unit pendorong lepas pantai berpindah, kapal barang lainnya.
** Insert the type of ship from among the following: passenger ship, passenger ship speed craft, cargo high speed craft, bulk carrier, oil tanker, chemical tanker, gas carrier mobile offshore drilling unit, other cargo ship.*

DKP II - 27

0 00000

LAMPIRAN 2

 DAFTAR SERTIFIKAT, SURVEY, DAN DOKUMEN KAPAL	No. Dokumen : NR-301.00.01
	Revisi : 04
	Berlaku Efektif : 25 April 2022
	Halaman : 1 dari 1

Nama Kapal : KMP. Kormomolin	Nama Nakhoda : Lubis
GT : 884	Jumlah Crew : 19
Lintasan : Bira - Pamatata	Selesai Dock : April 2022

NO.	JENIS SERTIFIKAT / DOKUMEN KAPAL	DIKELUARKAN OLEH	PADA TANGGAL	BERLAKU S/D TANGGAL
	SO / SV - 1935			
1	Surat Laut /Sertifikat Kebangsaan	Dirjenhubla	11-03-2016	Permanen
2	Surat Ukur International	Dirjenhubla	24-05-1999	Permanen
3	Gross Akta	Dirjenhubla	26-12-2003	Permanen
	SOLAS - 1974			
4	Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang	Syahbandar Utama Makassar	30-06-2022	06-04-2023
5	Ijin Stasiun Radio Kapal Laut	Kominfo	23-12-2022	23-03-2023
	MARPOL			
6	Sertifikat Nasional Pencegahan Pencemaran Kapal (SNPP/IOPP)	Diperla	30-06-2022	06-04-2024
7	Sertifikat Sistem Anti Teritip (AFS)	Syahbandar Utama Makassar	30-06-2022	PERMANEN
	BIRO KLASIFIKASI			
8	Sertifikat Klasifikasi Lambung	BKI	17-05-2019	24-01-2024
9	Sertifikat Klasifikasi Mesin	BKI	17-05-2019	24-01-2024
10	Sertifikat Garis Muat	BKI	17-05-2019	24-01-2024
	ISM-CODE			
11	Sertifikat DOC	Diperla	10-08-2022	04-02-2027
12	Sertifikat SMC	BKI	26-11-2021	21-01-2026
	KESEHATAN KAPAL			
13	Sertifikat Bebas Tindakan Sanitasi Kapal	Kantor Kesehatan Kendari	01-04-2022	31-10-2022
14	Sertifikat PPPK kapal	Kemenkes Kendari	01-04-2022	
	PERLENGKAPAN			
15	Sertifikat pemeriksaan ulang life raft	CV. Surya Timur Marine	Januari 2022	Maret 2023
16	Sertifikat HRU life raft	CV. Surya Timur Marine	Januari 2022	Maret 2023
17	Sertifikat pemeriksaan ulang alat pemadam kebakaran	CV. Surya Timur Marine	Januari 2022	Maret 2023
	OPERASIONAL/IJIN KAPAL			
18	SIUAP			
19	Sertifikat SPM			
20	Ijin Operasi Kapal	Pemprov Sulsel	14 Des 2018	14 Des 2023
	PENGAWAKAN			
21	Sertifikat Pengawakan (<i>Safe Manning</i>)	BPTS Sulselbar	10-12-2021	
22	Sertifikat Keahlian (<i>Competency</i>)			
23	Sertifikat Pengukuhan (<i>Endorsement</i>)			
24	Sertifikat Kesehatan (MCU)			
25	Sertifikat Keterampilan (<i>Provinciency</i>)			
26	Buku Pelaut			

BIRA, 01 APRIL 2023

KMP. KORMOMOLIN
NAKHODA KAPAL

LUBIS