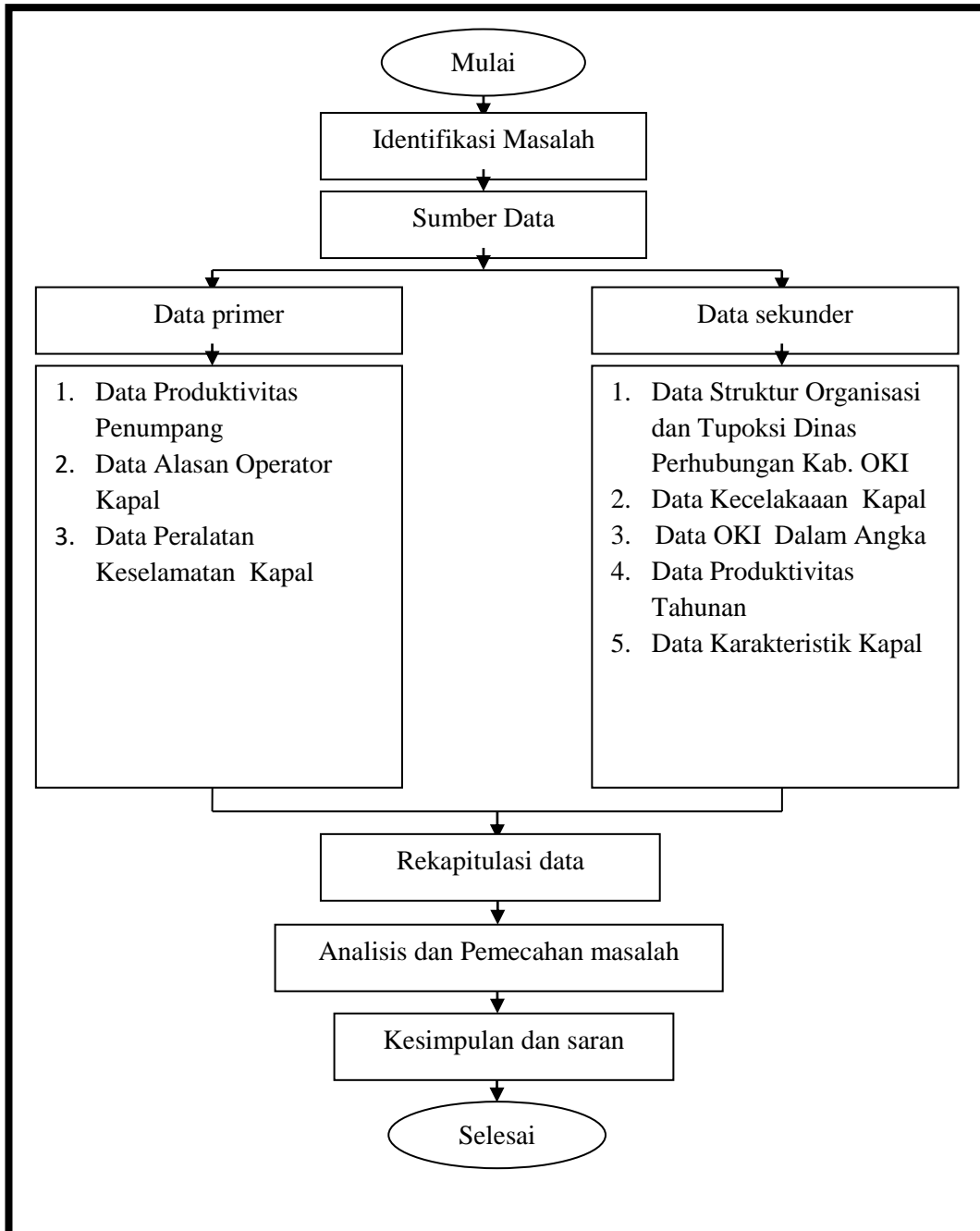


BAB III
METODE PENELITIAN

3.1 METODE PENELITIAN

1.3.1 Alur Pikiran



Gambar 3. 1
Bagan Alur Penelitian

3.2 METODE PENGUMPULAN DATA

Untuk mendapatkan data sebagai bahan acuan dan perbandingan dalam penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini adalah Kualitatif yaitu “Merupakan data yang berbentuk kalimat, kata, atau gambar. Data kualitatif dapat juga didefinisikan sebagai data yang berbentuk kategorisasi, karakteristik, berwujud pertanyaan atau kata-kata”(Martono,(2014,84) digunakan beberapa metode pendataan, pendataan ini disesuaikan dengan metode yang digunakan dalam penelitian ini antara lain :

3.2.1 Data Primer

Menurut Suryabrata (2016:39), Data primer adalah data yang langsung dikumpulkan oleh peneliti (atau petugas-petugasnya), dalam memperoleh data primer penulis menggunakan metode sebagai berikut:

a. Metode Observasi.

Martono, (2014:86) Observasi merupakan sebuah proses pengamatan menggunakan panca indra kita.

b. Metode Dokumentasi

Martono, (2014:87) Metode dokumentasi merupakan sebuah metode pengumpulan data yang dilakukan dengan mengumpulkan berbagai dokumen yang berkaitan dengan masalah penelitian. Dokumen ini dapat berupa dokumen pemerintah, hasil penelitian, foto-foto atau gambar, buku harian, laporan keuangan, undang-undang, hasil karya seseorang, dan sebagainya.

c. Metode Wawancara.

Martono, (2014:81) Metode wawancara merupakan metode pengumpulan data dengan cara peneliti mengajukan pertanyaan secara lisan kepada seorang (informan atau responden).

3.2.2 Data Sekunder

Menurut Suryabrata (2016:39) data yang biasanya telah tersusun dalam bentuk dokumen-dokumen misalnya data-data produktivitas suatu perguruan tinggi, data mengenai persediaan pangan disuatu daerah, dan sebagainya, dalam memperoleh data sekunder penulis menggunakan metode sebagai berikut :

a. Metode Literatur (Kepustakaan).

Metode kepustakaan ini terkait dengan objek penelitian. Buku-buku, jurnal atau artikel apa saja yang mendukung seluruh proses penelitian. Chang, (2014:29)

b. Metode Instiusional (Kelembagaan)

Metode Instiusional ini berkaitan dengan data-data yang dikumpulkan dari berbagai instansi yang terkait dengan penelitian ini. Data-data yang berkaitan dengan instansi terkait yaitu

1. Dinas Perhubungan Kabupaten Ogan Ilir
2. Kantor BPS (Badan Pusat Statistika) Kabupaten Ogan Komering Ilir

3.3 ANALISA DATA

1) Analisa Baju Penolong (*Life Jacket*)

Berdasarkan Standar Kapal Non Konveksi yang di keluarkan oleh Kementerian Perhubungan Nomor 65 Tahun 2009 Tentang Perlengkapan dan Kelengkapan Kapal, persyaratan baju penolong(*life jacket*) di kapal sungai adalah kategori D yaitu baju penolong kembung yang hanya mengandalkan pengembangan tiup untuk daya apung/ baju penolong yang dibuat khusus untuk penumpang dan awak kapal di kapal sungai.

Persyaratan umum dari *Lifejacket* adalah sebagai berikut:

- (1) Satu *Lifejacket* untuk tiap orang di atas kapal
- (2) Jika *lifejacket* ini tidak bisa dipakai untuk anak-anak maka dilengkapi dengan ukuran anak-anak (10%).
- (3) Di kapal penumpang harus ada cadangan 5% dari seluruhnya disimpan di *store deck*.

Persyaratan khusus dari *lifejacket* adalah sebagai berikut:

- (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 mengangkat muka orang dari dalam air dan 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) *Lifejacket* yang dikembalikan tidak boleh dipakai di kapal tanker dan penumpang.
- (8) Tidak terbakar/meleleh setelah terkurung api selama waktu 2 detik.

- (9) Harus mudah dan cepat digunakan (± 1 menit), enak dipakai.
- (10) Harus tahan dari lompatan pada ketinggian min. 4,5 m.
- (11) Harus mempunyai daya apung dan stabilitas tinggi.
- (12) Daya apung tidak boleh berkurang lebih dari 5% setelah terendam dalam air tawar selama 24 jam.
- (13) Harus dilengkapi dengan peluit.
- (14) Dilengkapi dengan lampu yang mempunyai intensitas 0,75 x cahaya lilin dengan penggunaan paling sedikit untuk 8 jam.
- (15) Kerlipan lampu *lifejacket* paling sedikit harus dapat berkelip 50 kali 1 menit.
- (16) Dilengkapi dengan alat pemantul cahaya.

Pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.3424/AP.402/DRJD/2020 Tentang Kapal Sungai dan Danau mengenai perlengkapan kapal, untuk setiap penumpang harus tersedia baju penolong.

Tabel 3.7 Jenis Perlengkapan Baju Penolong

Jenis Perlengkapan Keselamatan	Ukuran Kapal	Ketentuan
Baju Penolong	Semua Ukuran	Sejumlah kapasitas pelayar ditambah 10% dari jumlah penumpang untuk anak-anak.

Sumber : Bab V Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.3424/AP.402/DRJD/2020



Gambar 3.2
Baju Penolong/Lifejacket

2) Pelampung Penolong (*Lifebuoy*)

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.3424/AP.402/DRJD/2020 mengenai persyaratan tentang kelaikan, lambung timbul, tata susunan perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong, radio dan elektronika kapal menyebutkan bahwa :

Tabel 3.8 Jenis Perlengkapan Pelampung Penolong

Jenis Perlengkapan Keselamatan	Ukuran Kapal	Ketentuan
Pelampung Penolong	GT<7	Alat Pelampung Sederhana

Sumber : Bab V Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.3424/AP.402/DRJD/2020

Adapun menurut Standar Kapal Non-Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) pelampung penolong harus:

- a. Memiliki daya apung tidak kurang dari 100 N di air tawar;
- b. Dibuat dari bahan yang sesuai dan tahan terhadap minyak dan turunannya serta terhadap suhu hingga 50⁰ c;
- c. Diberi warna mencolok sehingga tampak nyata di air;

- d. Memiliki massa tidak kurang dari 2,5 kg dan diameter lingkaran dalamnya 0,45 meter \pm 10 persen;
- e. Dilengkapi dengan tali pegangan
- f. Dilengkapi dengan pengaturan apungan bebas, kecuali untuk pelampung penolong yang dilengkapi dengan isyarat asap yang menyala sendiri;
- g. Diberi penanda material pemantul cahaya; dan
- h. Diberi penanda dengan huruf besar latin tegak dengan tulisan nama kapal dan pelabuhan pendaftaran kapal yang membawanya.



Gambar 3.3

Pelampung Penolong/*Lifebuoy*

3) Analisa Perlengkapan Pemadam Kebakaran

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.3424/AP.402/DRJD/2020 mengenai peralatan dan perlengkapan pemadam kebakaran untuk kapal penumpang memiliki ketentuan sebagai berikut :

Tabel 3.9 Jenis Pemadam Kebakaran

Jenis PMK	Ukuran Kapal	Ketentuan
Fire Bucket	<7 GT	1 unit

Sumber : Bab V Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.3424/AP.402/DRJD/2020

**Gambar 3.4***Fire Bucket*

4) Analisa Perlengkapan Peluit

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.3424/AP.402/DRJD/2020 mengenai peralatan dan perlengkapan peluit untuk kapal penumpang memiliki ketentuan sebagai berikut :

Tabel 3.10 Jenis Peluit

Jenis Perlengkapan Keselamatan	Ukuran Kapal	Ketentuan
Peluit	Semua Ukuran	1 Unit



Gambar 3.5
Peluit

5) Analisa Tingkat Kesadaran Operator Kapal

Cara menumbuhkan tingkat kesadaran operator kapal/pemilik kapal untuk melengkapi peralatan keselamatan pada kapalnya agar tercipta keamanan dan keselamatan pelayaran dengan analisa sebagai berikut:

- a. Pengetahuan operator kapal untuk melengkapi peralatan keselamatan
Berikut ini adalah data hasilrekapitulasi data mengenai alasan operator kapal tidakmelengkapiperlengkapan keselamatan pada kapalnya, sebagai berikut :

- 1) Peralatan keselamatan tidak terlalu penting

Operator kapal beranggapan bahwa peralatan keselamatan pada kapal tidak penting karena bila terjadi kecelakaan penumpang ataupun operator kapal bisa berenang.

- 2) Peralatan keselamatan mahal

Operator kapal beranggapan bahwa kurangnya biaya untuk melengkapi peralatan keselamatan pada kapalnya karena jika harus membeli peralatan keselamatan tersebut mereka harus mengeluarkan biaya yang cukup besar.

3) Tidak adanya pemeriksaan,

Operator kapal mengatakan jarang dilakukannya pemeriksaan terhadap kelengkapan peralatan keselamatan kapal tersebut dan bahkan hampir tidak pernah diperiksa.

4) Jarang terjadi kecelakaan.

Berdasarkan survey wawancara yang dilakukan pada operator kapal bahwa kecelakaan jarang terjadi karena sudah hal biasa bagi operator kapal berlayar tanpa melengkapi peralatan keselamatan.