

EVALUASI KETERSEDIAAN FASILITAS KESELAMATAN KAPAL PENYEBERANGAN (STUDI KASUS DI PROVINSI MALUKU UTARA)

EVALUATION OF SAFETY FACILITIES AVAILABILITY IN FERRY TRANSPORT (CASE STUDY IN NORTH MALUKU PROVINCE)

Setio Boedi Arianto

Puslitbang Perhubungan Darat dan Perkeretaapian, Jl. Medan Merdeka Timur Nomor 5 Jakarta-Indonesia
boedi.arianto@gmail.com

Diterima: 30 April 2015, Direvisi: 7 Mei 2015, Disetujui: 21 Mei 2015

ABSTRACT

The high increase in ferry transport services encourage the government to pay more attention to safety issues, especially the development of safety facilities for both passenger and the ship. The purpose of this research is to evaluate the availability of safety facilities in the ferry of North Maluku Province. The analytical method used is descriptive quantitative and qualitative analysis. Based on the analysis on five ships sampled which is owned by PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero), there are still some safety facilities equipment unmet in general are life boats, life jacket, and line throwing apparatus. Efforts should be made by the operator is a complete lack of safety facilities because the fulfillment of safety facilities is one of the requirements in the organization of transport crossing, considering the implementation of these standards apply to non-Convention vessel Indonesian flagged ships which are docking scheduled held after 1 January 2013.

Keywords: safety facilities, ferry transport, North Maluku Province

ABSTRAK

Tingginya peningkatan jasa angkutan penyeberangan mendorong pemerintah untuk lebih memperhatikan masalah keselamatan terutama pengembangan fasilitas baik untuk keselamatan penumpang maupun keselamatan kapal. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengevaluasi fasilitas keselamatan yang tersedia di kapal penyeberangan di Provinsi Maluku Utara. Metode analisis yang digunakan adalah analisis deskriptif kuantitatif dan kualitatif. Berdasarkan hasil analisis, pada lima kapal yang dijadikan sampel milik PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) masih terdapat beberapa peralatan fasilitas keselamatan yang belum terpenuhi, pada umumnya adalah sekoci penolong, baju penolong, dan alat pelontar tali. Upaya yang harus dilakukan oleh operator adalah melengkapi kekurangan fasilitas keselamatan kapal penyeberangan tersebut karena pemenuhan fasilitas keselamatan merupakan salah satu persyaratan dalam penyelenggaraan angkutan penyeberangan yang berkeselamatan, mengingat penerapan standar tersebut diberlakukan bagi kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia yang jadwal dockingnya dilaksanakan pada atau setelah tanggal 1 Januari 2013.

Kata Kunci: fasilitas keselamatan, angkutan penyeberangan, Provinsi Maluku Utara

PENDAHULUAN

Keselamatan kapal secara teknis tidak dapat dipisahkan dari faktor keselamatan (*safety*) pelayaran. Pada saat segala usaha yang dilakukan manusia tidak terbebas dari bahaya (*hazard*) yang menimbulkan faktor resiko (*risk*) yang dapat berakibat pada kerugian baik secara materiil maupun non materiil, maka jelas diperlukan pengukuran tingkat keselamatan terhadap sumber bahaya dan resiko yang ditimbulkan. Menyadari pentingnya keselamatan, operator kapal dituntut untuk meningkatkan pelayanan, dengan kesiapan alat keselamatan di dalam kapal, misalnya pelampung yang jumlahnya harus disesuaikan dengan isi kapal. Dalam rangka meningkatkan keselamatan angkutan penyeberangan, harus dilakukan pemeriksaan kapal secara periodik yang

meliputi pemeriksaan terhadap konstruksi badan kapal, sistem permesinan, perlengkapan kapal, alat telekomunikasi kapal, alat keselamatan penumpang dan perlengkapan navigasi kapal (Kementerian Perhubungan, 2009). Untuk itu perlu dilakukan evaluasi terhadap fasilitas keselamatan pada kapal-kapal penyeberangan yang berlayar di wilayah Indonesia bagian Timur khususnya di Provinsi Maluku Utara. Saat ini sudah sangat mendesak terhadap kebutuhan untuk meningkatkan keselamatan kapal yang menyangkut penumpang maupun barang, dimana transportasi penyeberangan di Provinsi Maluku Utara merupakan transportasi yang menghubungkan antar pulau-pulau kecil maupun pulau-pulau besar yang ada di wilayah tersebut dan memiliki banyak permasalahan yang

cukup signifikan, permasalahan tersebut meliputi masalah sarana dan prasarana yang kurang memadai yang disediakan oleh pemerintah, selain itu juga masalah mahal biaya untuk menggunakan jasa transportasi antar pulau menjadi salah satu faktor penumpang mengesampingkan terhadap masalah faktor keselamatan maupun kenyamanan untuk bertransportasi. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengevaluasi terhadap fasilitas keselamatan kapal penyeberangan di Provinsi Maluku Utara.

TINJAUAN PUSTAKA

A. Aspek Legalitas

1. Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Menurut Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dalam Pasal 124 ayat (1) disebutkan bahwa setiap pengadaan, pembangunan, dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya serta pengoperasian kapal di perairan Indonesia harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal. Dalam ayat (2) menyebutkan bahwa persyaratan keselamatan kapal meliputi material, konstruksi, bangunan, permesinan dan listrik, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, dan elektronika kapal.

Pasal 126 ayat (1) menyebutkan bahwa kapal yang dinyatakan memenuhi persyaratan keselamatan kapal diberi sertifikat keselamatan oleh Menteri. Dalam ayat (2) disebutkan bahwa sertifikat keselamatan terdiri atas:

- a. sertifikat keselamatan kapal penumpang;
- b. sertifikat keselamatan kapal barang; dan
- c. sertifikat kelaikan dan pengawakan kapal penangkap ikan.

Ayat (3) menjelaskan bahwa keselamatan kapal ditentukan melalui pemeriksaan dan pengujian. Dalam ayat (4) disebutkan bahwa terhadap kapal yang telah memperoleh sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan penilikan secara terus-menerus sampai kapal tidak digunakan lagi. Ayat (5) menyebutkan bahwa pemeriksaan dan pengujian serta penilikan sebagaimana

dimaksud pada ayat (3) dan ayat (4) wajib dilakukan oleh pejabat pemerintah yang diberi wewenang dan memiliki kompetensi.

2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM 65 Tahun 2009 tentang Standar Kapal Non Konvensi (*Non Convention Vessel Standard*) Berbendera Indonesia

Dalam Bab III peraturan ini membahas tentang perlengkapan dan standar alat-alat keselamatan kapal. Sedangkan dalam Bab IV peraturan ini membahas tentang peralatan keselamatan, antara lain:

- a. Sekoci Penolong (*Life Boats*)
- b. Rakit Penyelamat (*Rescue Boats*)
- c. Pelampung Penolong (*Life Bouy*)
- d. Rompi Renang (*Immersion Suit*)
- e. Alat Pelempar Tali (*Line Throwing Apparatus*)
- f. Alat Apung lainnya (*Bouyant Apparatus*)
- g. Peralatan Pengapung
- h. Baju Penolong (*Life Jacket*)

3. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: UM.008/9/20/DJPL-12, tentang Pemberlakuan Standar Kapal Non Konvensi (*Non Convention Vessel Standard*) Berbendera Indonesia

Dalam Bab I Pasal 3 ayat (2) huruf d menyatakan bahwa daerah pelayaran terbatas yang meliputi jarak dengan radius 100 mil laut dari suatu pelabuhan tertunjuk. Jarak ini diukur antara titik-titik terdekat batas-batas perairan pelabuhan sampai tempat labuh yang lazim. Jika pelabuhan tertunjuk dimaksud terletak pada sungai atau perairan wajib pandu, maka jarak itu diukur dari atau sampai pelampung terluar atau sampai muara sungai atau batas luar dari perairan wajib pandu. Dalam Bab IV Pasal 81 tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Terbatas disebutkan jenis dan jumlah perlengkapan penolong kapal yang disesuaikan dengan batasan/ukuran kapal.

Tabel 1.
Matrik Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Terbatas

No.	Perlengkapan Peralatan Keselamatan	Satuan	Batasan/ Ukuran Kapal	Jumlah Perlengkapan Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Terbatas (sesuai pasal 81, Bab IV Perlengkapan Keselamatan, Keputusan Dirjen Perhubungan Laut Nomor : UM.008/9/20/DJPL-2012)	
				Persyaratan	Jumlah (unit)
1	Sekoci dan Rakit Penolong	Gross Tonnage	GT ≥ 500	1) Dilengkapi rakit penolong kembung (<i>Inflatable Life Raft</i>) kategori C dengan kapasitas 125% total jumlah pelayar. 2) Dilengkapi dengan 1 (satu) unit sekoci penyelamat kategori B pada setiap sisinya.	-
			GT 300 s.d. <500	1) Dilengkapi rakit penolong kembung (<i>Inflatable Life Raft</i>) kategori D dengan kapasitas tidak kurang dari 125% total jumlah pelayar. 2) Dilengkapi dengan 1 (satu) unit sampan motor.	-
			GT 35 s.d. <300	1) Dilengkapi rakit penolong kembung (<i>Inflatable Life Raft</i>) kategori D dengan kapasitas tidak kurang dari 125% total jumlah pelayar. 2) Dilengkapi dengan 1 (satu) unit sampan motor.	-
2	Pelampung Penolong	Panjang Kapal	60 m s.d. <120 m	1) Pelampung penolong yang memenuhi standar. 2) Paling sedikit 50 % dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri, 2 unit diantaranya dilengkapi dengan tabung (<i>isyarat</i>) asap oranye (<i>MOB Buoy</i>), 2 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung.	12 Unit
			45 m s.d. <60 m	1) Pelampung penolong yang memenuhi standar. 2) Paling sedikit 50 % dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri, dan 2 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung.	8 Unit
			15 m s.d. <45 m	1) Pelampung penolong yang memenuhi standar. 2) Paling sedikit 50 % dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri, dan 2 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung.	6 Unit
3	Baju Penolong	Panjang Kapal	Semua Ukuran	1. Baju penolong kategori B yang memenuhi persyaratan standar, yang dilengkapi lampu, pluit dan pita pemantul cahaya (<i>retro-reflector tape</i>). 2. Sejumlah 100% total jumlah pelayar untuk dewasa ditambah 5% cadangan. 3. Sejumlah yang mencukupi untuk petugas jaga/pekerja di anjungan, rungan kendali kamar mesin dan ditempat kerja yang jauh dari akomodasi apabila ada. 4. Minimum 10% dari jumlah penumpang untuk anak-anak.	-
4	Alat Pelontar Tali (<i>Line Throwing Apparatus</i>)	Gross Tonnage	GT ≥ 500	Sarana pelontar tali yang memenuhi standar dengan <i>proyektil</i> dan tali	4 unit
			GT 300 s.d. <500	Sarana pelontar tali yang memenuhi standar dengan <i>proyektil</i> dan tali	3 unit
			GT 175 s.d. <500	Sarana pelontar tali yang memenuhi standar dengan <i>proyektil</i> dan tali	2 unit
			GT <175	Dilengkapi dengan 4 (empat) unit tali buangan dengan panjang 30 meter per-unitnya.	-
5	Isyarat Marabahaya (<i>Pyrotechnic</i>)	Gross Tonnage		Roket parasut yang memenuhi persyaratan standar.	4 unit
			GT ≥ 300	Cerawat tangan yang memenuhi persyaratan standar.	4 unit
				Tabung asap oranye yang memenuhi persyaratan standar.	2 unit
				Roket parasut yang memenuhi persyaratan standar.	2 unit
			GT 35 s.d. <300	Cerawat tangan yang memenuhi persyaratan standar.	4 unit
				Tabung asap oranye yang memenuhi persyaratan standar.	1 unit
6	Radar Transponder { <i>Search and Rescue Radar Transponder (SART)</i> }	Gross Tonnage	GT ≥ 35	Dilengkapi dengan radar transponder yang memenuhi persyaratan standar.	1 unit
7	Perangkat pesawat telepon radio dua arah (<i>Two way radio telephony</i>)	Gross Tonnage	GT ≥ 35	Dilengkapi dengan <i>Two way VHF radio telephone</i> yang memenuhi persyaratan standar.	2 unit

Sumber: Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: UM.008/9/20/DJPL-2012 tanggal 16 Februari 2012

B. Beberapa Definisi/Istilah Terkait Dengan Keselamatan

Menurut Capt. Hengky Supit (2009), keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan dan lingkungan maritim, sedangkan 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. Menurut Iskandar Abubakar, Herdjan Kenasin, dan Barzach (2011), keselamatan pelayaran didefinisikan sebagai suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan dan kepelabuhan. Sedangkan yang dimaksud dengan keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material konstruksi, bangunan, permesinan dan pelistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk radio dan elektronika kapal yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian yang pelaksanaan penilikannya dilakukan secara terus menerus sejak kapal dirancang bangun, dibangun, beroperasi sampai dengan kapal tidak digunakan lagi oleh Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal.

C. Studi Terdahulu

Evaluasi Ketersediaan Fasilitas Keselamatan Kapal Pada Lintas Penyeberangan Ketapang-Gilimanuk ditulis oleh Setio Boedi Arianto dan kawan-kawan pada tahun 2013. Berdasarkan analisis dengan metode deskriptif kualitatif, diperoleh hasil evaluasi terhadap ketersediaan fasilitas keselamatan kapal penyeberangan pada lintas Ketapang-Gilimanuk terhadap lima kapal penyeberangan, yaitu KMP Prathita IV (milik PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero)) dan KMP. Niaga Ferry II, KMP. Satria Nusantara, KMP. Marina Pratama, KMP. Rajawali Nusantara yang dimiliki oleh perusahaan swasta PT. Jembatan Madura, pada umumnya masih belum dilaksanakan sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: UM.008/9/20/DJPL-2012 tanggal 16 Februari 2012 tentang Pemberlakuan

Standar dan Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia, ada beberapa fasilitas keselamatan yang belum dipenuhi oleh operator angkutan penyeberangan, seperti: **KMP. Prathita IV**, dengan bobot kapal 507 GT, kapasitas muat penumpang sebesar 400 (empat ratus) penumpang, masih terdapat kekurangan fasilitas keselamatan berupa rakit penolong kembang (*Inflatable Life Raft/ILR*) 4 (empat) unit dari 20 (dua puluh) unit yang diperlukan, dan baju penolong (*life jacket*) dewasa sebanyak 75 (tujuh puluh lima) unit dari 420 (empat ratus dua puluh) unit yang diperlukan. **KMP. Niaga Ferry II**, dengan bobot kapal 421 GT, kapasitas muat penumpang sebesar 395 (tiga ratus sembilan puluh lima) penumpang, masih terdapat kekurangan fasilitas keselamatan berupa rakit penolong kembang (*Inflatable Life Raft/ILR*) 8 (delapan) unit dari 20 (dua puluh) unit yang diperlukan, baju penolong (*life jacket*) dewasa sebesar 67 (enam puluh tujuh) unit dari 415 (empat ratus lima belas) unit yang tersedia serta baju penolong (*life jacket*) untuk anak-anak sebanyak 5 (lima) unit dari 40 (empat puluh) unit yang diperlukan, serta alat pelempar tali (*line throwing apparatus*) sebanyak 1 (satu) unit. **KMP. Satria Nusantara**, dengan bobot kapal 657 GT, kapasitas muat penumpang sebesar 360 (tiga ratus enam puluh) penumpang, masih terdapat kekurangan fasilitas keselamatan berupa rakit penolong kembang (*Inflatable Life Raft/ILR*) 8 (delapan) unit dari 18 (delapan belas) unit yang diperlukan, dan baju penolong (*life jacket*) dewasa sebanyak 186 (seratus delapan puluh enam) unit dari 378 (tiga ratus tujuh puluh delapan) unit yang diperlukan dan baju penolong (*life jacket*) anak-anak sebanyak 6 (enam) unit dari 36 (tiga puluh enam) unit yang diperlukan, serta alat pelempar tali (*line throwing apparatus*) sebanyak 2 (dua) unit. **KMP. Marina Pratama**, dengan bobot kapal 688 GT, kapasitas muat penumpang sebesar 400 (empat ratus) penumpang, masih terdapat kekurangan fasilitas keselamatan berupa rakit penolong kembang (*Inflatable Life Raft/ILR*) 5 (lima) unit dari 20 (dua puluh) unit yang diperlukan, dan baju penolong (*life jacket*) dewasa sebanyak 27 (dua puluh tujuh) unit dari 420 (empat ratus dua puluh) unit yang diperlukan, serta alat pelempar tali (*line throwing apparatus*) sebanyak 2 (dua) unit. **KMP. Rajawali Nusantara**, dengan bobot kapal 815 GT, kapasitas muat penumpang sebesar 369 (tiga ratus enam puluh sembilan)

penumpang, masih terdapat kekurangan fasilitas keselamatan berupa rakit penolong kembang (*Inflatable Life Raft/ILR*) 10 (sepuluh) unit dari 19 (sembilan belas) unit yang diperlukan, serta alat pelempar tali (*line throwing apparatus*) sebanyak 2 (dua) unit.

METODOLOGI PENELITIAN

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif kualitatif dan kuantitatif. Analisis deskriptif adalah statistik yang digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi dengan menggunakan kalimat, sehingga lebih informatif dan mudah dipahami (Sugiyono, 2004). Menurut Lexy J. Moloeng (2004) mendefinisikan penelitian kualitatif sebagai penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan, dan lain-lain secara holistik dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah

dan dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah. Menurut Nanang Martono (2010) mendefinisikan penelitian kuantitatif adalah penelitian yang dilakukan dengan mengumpulkan data yang berupa angka. Data yang berupa angka tersebut kemudian diolah dan dianalisis untuk mendapatkan suatu informasi ilmiah di balik angka-angka tersebut. Sedangkan data yang digunakan dalam penelitian ini merupakan data primer berupa hasil observasi/pengamatan lapangan, wawancara dengan instansi terkait serta melakukan investigasi kepada ABK maupun Nahkoda Kapal, untuk data sekunder diambil dari literatur-literatur dan beberapa kajian yang pernah dilakukan sebelumnya terkait dengan masalah keselamatan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kapal penyeberangan yang beroperasi di wilayah Provinsi Maluku Utara berjumlah 8 (delapan) unit, yaitu KMP. Bandeng, KMP. Bobara, KMP. Maming, KMP. Gorango, KMP. Pulau Sagori, KMP. Kerapu II, KMP. Dolosi, dan KMP. Arwana, seluruhnya dikelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ternate.

Tabel 2.
Jumlah Kapal yang Beroperasi di Provinsi Maluku Utara

No.	Nama Kapal	Tahun Pembuatan	Nama Galangan	Panjang Seluruh (m)	Panjang (m)	Lebar (m)	GRT	Kapasitas Muat		
								Pnp (org)	Kend. Camp. (unit)	ABK (org)
1.	KMP. Bandeng	1991	PT. Iki Makassar	45,00	39,70	11,00	457	250	19	16
2.	KMP. Bobara	2006	PT. Dok dan Perkapalan Kodja Palembang	48,13	47,25	14,00	475	300	16	20
3.	KMP. Maming	2011	PT. SSP Bitung	45,50	40,21	12,00	598	202	20	18
4.	KMP. Gorango	2008	PT. Adi Luhung Sarana Segara Indonesia	45,40	40,92	12,00	617	250	18	18
5.	KMP. Pulau Sagori	2000	PT. Iki Bitung	39,80	32,50	10,50	380	243	12	13
6.	KMP. Kerapu II	-	PT. Dok dan Perkapalan Surabaya	39,00	37,00	9,50	315	200	10	15
7.	KMP. Dolosi	2008	PT. Daya Radar Jakarta	45,50	40,00	12,00	560	215	15	20
8.	KMP. Arwana	2001	PT. Daya Radar Jakarta	30,50	27,50	7,20	282	155	-	16

Sumber: PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ternate, diolah, 2014

Adapun data yang didapat dari 8 (delapan) kapal yang beroperasi, sebanyak 5 (lima) kapal dijadikan sampel dalam penelitian ini. Terkait dengan perlengkapan fasilitas keselamatan kapal, secara

umum dalam kondisi baik dan perlu dilakukan pengembangan teknologi terhadap fasilitas keselamatan kapal.

Tabel 3.
Data Perlengkapan Fasilitas Keselamatan Kapal di Provinsi Maluku Utara

No.	Perlengkapan Fasilitas Keselamatan Kapal	Jumlah (unit)	Kapasitas (orang)	Kondisi Teknis		Pengembangan Teknologi	
				Baik	Rusak	Perlu	Tidak Perlu
A. KMP. Bobara							
1.	Sekoci Penolong (<i>Life Boats</i>)	1	6	√	-	√	-
2.	Sekoci Penyelamat (<i>Resscue Boats</i>)	-	-	-	-	-	-
3.	Sampan (<i>Dinghy</i>)	-	-	-	-	-	-
4.	Rakit Penolong Kembang (<i>Inflateble Life Raft/ILR</i>)	7	25	√	-	√	-
5.	Rakit Penolong Tegar (<i>Rigid Life Raft/RLR</i>)	-	-	-	-	-	-
6.	Pelampung Penolong (<i>Life Buoy</i>)	8	1	√	-	√	-
7.	Baju Penolong (<i>Life Jacket</i>)	250	250	√	-	√	-
8.	Baju Cebur (<i>Immersion Suit</i>)	-	-	-	-	-	-
9.	Alat Pelempar Tali (<i>Line Throwing Apparatus</i>)	2	-	√	-	√	-
10.	Alat Apung (<i>Buoperlunt Apparatus</i>)	-	-	-	-	-	-
11.	Roket Pelontar Cerawat Payung (<i>Parachute Flare Roket</i>)	8	-	√	-	√	-
12.	Cerawat Tangan (<i>Hand Flare</i>)	8	-	√	-	√	-
13.	Isyarat Asap (<i>Smoke Signal</i>)	8	-	√	-	√	-
14.	Pelindung Suhu (<i>Thermal Protecting Aid</i>)	-	-	-	-	-	-
15.	Pelepas Hidrostatik (<i>Hydrostatic Realease</i>)	-	-	-	-	-	-
16.	Sistem Evakuasi Laut (<i>Marine Evacuation System/MES</i>)	-	-	-	-	-	-
17.	Sistem Alarm dan Corong Pemberitahuan (<i>General Alarm And Public Address System</i>)	-	-	√	-	√	-
B. KMP. Maming							
1.	Sekoci Penolong (<i>Life Boats</i>)	2	6	√	-	-	-
2.	Sekoci Penyelamat (<i>Resscue Boats</i>)	-	-	-	-	-	-
3.	Sampan (<i>Dinghy</i>)	-	-	-	-	-	-
4.	Rakit Penolong Kembang (<i>Inflateble Life Raft/ILR</i>)	10	25	√	-	-	-
5.	Rakit Penolong Tegar (<i>Rigid Life Raft/RLR</i>)	-	-	-	-	-	-
6.	Pelampung Penolong (<i>Life Buoy</i>)	10	1	√	-	-	-
7.	Baju Penolong (<i>Life Jacket</i>)	330	330	√	-	-	-
8.	Baju Cebur (<i>Immersion Suit</i>)	-	-	-	-	-	-
9.	Alat Pelempar Tali (<i>Line Throwing Apparatus</i>)	2	-	√	-	-	-
10.	Alat Apung (<i>Buoperlunt Apparatus</i>)	-	-	-	-	-	-
11.	Roket Pelontar Cerawat Payung (<i>Parachute Flare Roket</i>)	6	-	√	-	-	-
12.	Cerawat Tangan (<i>Hand Flare</i>)	6	-	√	-	-	-
13.	Isyarat Asap (<i>Smoke Signal</i>)	6	-	-	-	-	-
14.	Pelindung Suhu (<i>Thermal Protecting Aid</i>)	-	-	-	-	-	-
15.	Pelepas Hidrostatik (<i>Hydrostatic Realease</i>)	-	-	-	-	-	-
16.	Sistem Evakuasi Laut (<i>Marine Evacuation System/MES</i>)	-	-	-	-	-	-
17.	Sistem Alarm dan Corong Pemberitahuan (<i>General Alarm And Public Address System</i>)	-	-	-	-	-	-

No.	Perlengkapan Fasilitas Keselamatan Kapal	Jumlah (unit)	Kapasitas (orang)	Kondisi Teknis		Pengembangan Teknologi	
				Baik	Rusak	Perlu	Tidak Perlu
C.	KMP. Gorango						
1.	Sekoci Penolong (<i>Life Boats</i>)	-	-	-	-	-	-
2.	Sekoci Penyelamat (<i>Resscue Boats</i>)	2	15	√	-	√	-
3.	Sampan (<i>Dinghy</i>)	-	-	-	-	-	-
4.	Rakit Penolong Kembang (<i>Inflateble Life Raft/ILR</i>)	14	25	√	-	√	-
5.	Rakit Penolong Tegar (<i>Rigid Life Raft/RLR</i>)	-	-	-	-	-	-
6.	Pelampung Penolong (<i>Life Buoy</i>)	10	1	√	-	√	-
7.	Baju Penolong (<i>Life Jacket</i>)	330	330	√	-	√	-
8.	Baju Cebur (<i>Immersion Suit</i>)	-	-	-	-	-	-
9.	Alat Pelempar Tali (<i>Line Throwing Apparatus</i>)	2	-	√	-	√	-
10.	Alat Apung (<i>Buoperlunt Apparatus</i>)	-	-	-	-	-	-
11.	Roket Pelontar Cerawat Payung (<i>Parachute Flare Roket</i>)	1	-	√	-	√	-
12.	Cerawat Tangan (<i>Hand Flare</i>)	8	-	√	-	√	-
13.	Isyarat Asap (<i>Smoke Signal</i>)	4	-	√	-	√	-
14.	Pelindung Suhu (<i>Thermal Protecting Aid</i>)	-	-	-	-	-	-
15.	Pelepas Hidrostatik (<i>Hydrostatic Realease</i>)	-	-	-	-	-	-
16.	Sistem Evakuasi Laut (<i>Marine Evacuation System/MES</i>)	-	-	-	-	-	-
17.	Sistem Alarm dan Corong Pemberitahuan (<i>General Alarm And Public Address System</i>)	-	-	√	-	-	-
D.	KMP. Dolosi						
1.	Sekoci Penolong (<i>Life Boats</i>)	-	-	-	-	-	-
2.	Sekoci Penyelamat (<i>Resscue Boats</i>)	2	9	√	-	√	-
3.	Sampan (<i>Dinghy</i>)	-	-	-	-	-	-
4.	Rakit Penolong Kembang (<i>Inflateble Life Raft/ILR</i>)	10	25	√	-	√	-
5.	Rakit Penolong Tegar (<i>Rigid Life Raft/RLR</i>)	-	-	-	-	-	-
6.	Pelampung Penolong (<i>Life Buoy</i>)	10	1	√	-	√	-
7.	Baju Penolong (<i>Life Jacket</i>)	310	310	√	-	√	-
8.	Baju Cebur (<i>Immersion Suit</i>)	-	-	-	-	-	-
9.	Alat Pelempar Tali (<i>Line Throwing Apparatus</i>)	1	-	-	√	√	-
10.	Alat Apung (<i>Buoperlunt Apparatus</i>)	-	-	-	-	-	-
11.	Roket Pelontar Cerawat Payung (<i>Parachute Flare Roket</i>)	12	-	√	-	√	-
12.	Cerawat Tangan (<i>Hand Flare</i>)	12	-	√	-	√	-
13.	Isyarat Asap (<i>Smoke Signal</i>)	6	-	√	-	√	-
14.	Pelindung Suhu (<i>Thermal Protecting Aid</i>)	-	-	-	-	-	-
15.	Pelepas Hidrostatik (<i>Hydrostatic Realease</i>)	10	-	√	-	-	-
16.	Sistem Evakuasi Laut (<i>Marine Evacuation System/MES</i>)	-	-	-	-	-	-
17.	Sistem Alarm dan Corong Pemberitahuan (<i>General Alarm And Public Address System</i>)	-	-	,	-	√	-

No.	Perlengkapan Fasilitas Keselamatan Kapal	Jumlah (unit)	Kapasitas (orang)	Kondisi Teknis		Pengembangan Teknologi	
				Baik	Rusak	Perlu	Tidak Perlu
E.	KMP. Arwana						
1.	Sekoci Penolong (<i>Life Boats</i>)	2	12	√	-	-	-
2.	Sekoci Penyelamat (<i>Resscue Boats</i>)	-	-	-	-	√	-
3.	Sampan (<i>Dinghy</i>)	-	-	-	-	-	-
4.	Rakit Penolong Kembang (<i>Inflateble Life Raft/ILR</i>)	8	200	√	-	-	-
5.	Rakit Penolong Tegar (<i>Rigid Life Raft/RLR</i>)	-	-	-	-	-	-
6.	Pelampung Penolong (<i>Life Buoy</i>)	8	8	√	-	√	-
7.	Baju Penolong (<i>Life Jacket</i>)	130	130	√	-	√	-
8.	Baju Cebur (<i>Immersion Suit</i>)	-	-	-	-	-	-
9.	Alat Pelempar Tali (<i>Line Throwing Apparatus</i>)	2	-	√	-	-	√
10.	Alat Apung (<i>Buoperlunt Apparatus</i>)	-	-	√	-	-	-
11.	Roket Pelontar Cerawat Payung (<i>Parachute Flare Roket</i>)	1	-	√	-	-	-
12.	Cerawat Tangan (<i>Hand Flare</i>)	1	-	√	-	√	-
13.	Isyarat Asap (<i>Smoke Signal</i>)	2	-	√	-	-	√
14.	Pelindung Suhu (<i>Thermal Protecting Aid</i>)	-	-	-	-	-	-
15.	Pelepas Hidrostatik (<i>Hydrostatic Realease</i>)	8	-	√	-	-	-
16.	Sistem Evakuasi Laut (<i>Marine Evacuation System/MES</i>)	-	-	-	-	-	-
17.	Sistem Alarm dan Corong Pemberitahuan (<i>General Alarm And Public Address System</i>)	-	-	√	-	√	-

Sumber: Hasil Survei, 2014

Dari data perlengkapan fasilitas keselamatan kapal dilakukan analisis dan pembahasan dengan mengacu kepada Keputusan Dirketur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: UM.008/9/20/DJPL-2012 tentang Pemberlakuan Standar dan Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia tanggal 16 Februari 2012.

A. Fasilitas Keselamatan di Atas KMP. Bobara

KMP. Bobara adalah kapal penyeberangan yang melayani lintas Bastiong-Makian-Babang (lintasan perintis) dengan waktu tempuh 13 jam dan lintas Bastiong-Batang Dua (lintasan perintis) dengan waktu tempuh 11 jam. Kapal ini berbobot 475 GT, kapasitas muat 300 penumpang dan panjang kapal adalah 47,25 m. Peralatan keselamatan yang dimiliki kapal tersebut meliputi sekoci penolong berjumlah 1 (satu) unit dengan kapasitas 6 (enam) orang, rakit penolong kembang berjumlah 7 (tujuh) unit dengan kapasitas muat masing-masing 25 (dua puluh lima) orang, berdasarkan keputusan tersebut, persyaratan jumlah rakit penolong kembang adalah sebesar 125% dari total jumlah pelayar ($125\% \times 300 \text{ pnp} = 375 \text{ pnp}$), pelampung penolong berjumlah 8 (delapan) unit, baju penolong berjumlah 250 (dua ratus

lima puluh) unit, berdasarkan keputusan tersebut, baju penolong untuk dewasa seharusnya berjumlah 315 (tiga ratus lima belas) unit (kapasitas jumlah penumpang ditambah 5% cadangan = $105\% \times 300 = 315$) dan jumlah baju penolong untuk anak-anak minimum 30 (tiga puluh) unit (minimum 10% dari kapasitas jumlah penumpang = $10\% \times 300 = 30$), alat pelontar tali berjumlah 2 (dua) unit, roket pelontar cerawat payung berjumlah 8 (delapan) unit, cerawat tangan berjumlah 8 (delapan) unit, isyarat asap 8 (delapan) unit, dan semua fasilitas tersebut dalam kondisi baik. Fasilitas keselamatan yang belum memenuhi standar yaitu jumlah sampan, rakit penolong kembang, dan jumlah baju penolong.

B. Fasilitas Keselamatan di Atas KMP. Gorango

KMP. Gorango adalah kapal penyeberangan yang melayani lintas Tobelo-Subaim (lintasan perintis) dengan waktu tempuh 4 jam 30 menit dan lintas Tobelo-Daruba (lintasan perintis) dengan waktu tempuh 4 jam 15 menit. Kapal ini berbobot 617 GT, kapasitas muat 250 penumpang dan panjang kapal adalah 40,92 m. Peralatan keselamatan yang dimiliki kapal

tersebut meliputi sekoci penyelamat berjumlah 2 (dua) unit dengan kapasitas masing-masing 9 (sembilan) orang, rakit penolong kembang berjumlah 14 (empat belas) unit dengan kapasitas muat masing-masing 25 (dua puluh lima) orang, berdasarkan keputusan tersebut, persyaratan jumlah rakit penolong kembang adalah sebesar 125% dari total jumlah pelayar ($125\% \times 250 \text{ pnp} = 313 \text{ pnp}$), pelampung penolong berjumlah 10 (sepuluh) unit, baju penolong berjumlah 330 (tiga ratus tiga puluh) unit, berdasarkan keputusan tersebut, baju penolong untuk dewasa seharusnya berjumlah 263 (dua ratus enam puluh tiga) unit (kapasitas jumlah penumpang ditambah 5% cadangan = $105\% \times 250 = 263$) dan jumlah baju penolong untuk anak-anak minimum 25 (dua puluh lima) unit (minimum 10% dari kapasitas jumlah penumpang = $10\% \times 250 = 25$), alat pelontar tali berjumlah 2 (dua) unit, roket pelontar cerawat payung berjumlah 6 (enam) unit, cerawat tangan berjumlah 6 (enam) unit, isyarat asap berjumlah 6 (enam) unit, dan semua fasilitas tersebut dalam kondisi baik. Fasilitas keselamatan yang belum terpenuhi yaitu jumlah alat pelontar tali sebanyak 2 (dua) unit dari persyaratan.

C. Fasilitas Keselamatan di Atas KMP. Maming

KMP. Maming adalah kapal penyeberangan yang melayani lintas Bastiong-Sofifi (lintasan komersil) dengan waktu tempuh 1 jam 50 menit, lintas Dowora-Sofifi (lintasan perintis) dengan waktu tempuh 1 jam 50 menit. Kapal ini berbobot 598 GT, kapasitas muat 202 penumpang dan panjang kapal adalah 40,21 m. Peralatan keselamatan yang dimiliki kapal tersebut meliputi sekoci penolong berjumlah 2 (dua) unit dengan kapasitas masing-masing 6 (enam) orang, rakit penolong kembang berjumlah 10 (sepuluh) unit dengan kapasitas muat masing-masing 25 (dua puluh lima) orang, berdasarkan keputusan tersebut, persyaratan jumlah rakit penolong kembang adalah sebesar 125% dari total jumlah pelayar ($125\% \times 202 \text{ pnp} = 253 \text{ pnp}$), pelampung penolong berjumlah 10 (sepuluh) unit, baju penolong berjumlah 330 (tiga ratus tiga puluh) unit, berdasarkan keputusan tersebut, baju penolong untuk dewasa seharusnya berjumlah 213 (dua ratus tiga belas) unit (kapasitas jumlah penumpang ditambah 5% cadangan = $105\% \times 202 = 213$) dan jumlah baju penolong untuk anak-anak minimum 21 (dua puluh satu) unit (minimum 10% dari kapasitas jumlah penumpang = $10\% \times 202 = 21$), alat pelontar

tali berjumlah 2 (dua) unit, roket pelontar cerawat payung berjumlah 6 (enam) unit, cerawat tangan berjumlah 6 (enam) unit, isyarat asap berjumlah 6 (enam) unit, dan semua fasilitas tersebut dalam kondisi baik. Fasilitas keselamatan yang belum terpenuhi yaitu jumlah alat pelontar tali sebanyak 2 (dua) unit dari persyaratan.

D. Fasilitas Keselamatan di Atas KMP. Dolosi

KMP. Dolosi adalah kapal penyeberangan yang melayani lintas Ternate-Bitung merupakan lintasan komersil dengan waktu tempuh 18 jam. Kapal ini berbobot 560 GT, kapasitas muat 215 penumpang dan panjang kapal adalah 40,00 m. Peralatan keselamatan yang dimiliki kapal tersebut meliputi sekoci penyelamat berjumlah 2 (dua) unit dengan kapasitas masing-masing 9 (sembilan) orang, rakit penolong kembang berjumlah 10 (sepuluh) unit dengan kapasitas muat masing-masing 25 (dua puluh lima) orang, berdasarkan keputusan tersebut, persyaratan jumlah rakit penolong kembang adalah sebesar 125% dari total jumlah pelayar ($125\% \times 215 \text{ pnp} = 269 \text{ pnp}$), pelampung penolong berjumlah 10 (sepuluh) unit, baju penolong berjumlah 310 (tiga ratus sepuluh) unit, berdasarkan keputusan tersebut, baju penolong untuk dewasa seharusnya berjumlah 226 (dua ratus dua puluh enam) unit (kapasitas jumlah penumpang ditambah 5% cadangan = $105\% \times 215 = 226$) dan jumlah baju penolong untuk anak-anak minimum 22 (dua puluh dua) unit (minimum 10% dari kapasitas jumlah penumpang = $10\% \times 215 = 22$), alat pelontar tali berjumlah 2 (dua) unit, roket pelontar cerawat payung berjumlah 12 (dua belas) unit, cerawat tangan berjumlah 12 (dua belas) unit, isyarat asap berjumlah 6 (enam) unit, pelepas hidrostatik berjumlah 10 (sepuluh) unit, dan semua fasilitas tersebut dalam kondisi baik. Fasilitas keselamatan yang belum terpenuhi yaitu jumlah rakit penolong kembang dan alat pelontar tali.

E. Fasilitas Keselamatan di Atas KMP. Arwana

KMP. Arwana adalah kapal penyeberangan yang melayani lintas Bastiong-Jailolo (lintasan perintis) dengan jarak tempuh 21 mil dan lintas Bastiong-Maidi (lintasan perintis) dengan jarak tempuh 27 mil. Kapal ini berbobot 282 GT, kapasitas muat 155 penumpang dan panjang kapal adalah 27,50 m. Peralatan keselamatan yang dimiliki kapal tersebut meliputi sekoci penolong berjumlah 2

(dua) unit dengan kapasitas masing-masing 12 (dua belas) orang, rakit penolong kumbang berjumlah 8 (delapan) unit dengan kapasitas muat masing-masing 25 (dua puluh lima) orang, berdasarkan keputusan tersebut, persyaratan jumlah rakit penolong kumbang adalah sebesar 125% dari total jumlah pelayar ($125\% \times 155 \text{ pnp} = 194 \text{ pnp}$), pelampung penolong berjumlah 8 (delapan) unit, baju penolong berjumlah 130 (seratus tiga puluh) unit, berdasarkan keputusan tersebut, baju penolong untuk dewasa seharusnya berjumlah 163 (seratus enam puluh tiga) unit (kapasitas jumlah penumpang ditambah 5% cadangan = $105\% \times 155 = 163$) dan jumlah baju penolong untuk anak-anak minimum 16 (enam belas) unit (minimum 10% dari kapasitas jumlah penumpang = $10\% \times 155 = 16$), alat pelontar tali berjumlah 2 (dua) unit, roket pelontar cerawat payung berjumlah 1 (satu) unit, cerawat tangan berjumlah 1 (satu) unit, isyarat asap berjumlah 2 (dua) unit, pelepas hidrostatik berjumlah 8 (delapan) unit, dan semua fasilitas tersebut dalam kondisi baik. Fasilitas keselamatan yang belum memenuhi standar yaitu jumlah sampan, baju penolong, roket pelontar cerawat payung, dan cerawat tangan.

KESIMPULAN

Perlengkapan fasilitas keselamatan KMP. Bobara yang sudah memenuhi standar yang ditetapkan yaitu sekoci penolong, pelampung penolong, alat pelontar tali, roket pelontar cerawat payung, cerawat tangan, dan isyarat asap, sedangkan yang belum memenuhi standar yaitu sampan, rakit penolong kumbang, dan baju penolong. Perlengkapan fasilitas keselamatan KMP. Gorango yang sudah memenuhi standar yang ditetapkan yaitu sekoci penolong, rakit penolong kumbang, pelampung penolong, baju penolong, roket pelontar cerawat payung, cerawat tangan, isyarat asap, pelepas hidrostatik, serta sistem alarm dan corong pemberitahuan, sedangkan yang belum terpenuhi yaitu alat pelontar tali, hanya tersedia 2 (dua) unit dari 4 (empat) unit yang disyaratkan. Perlengkapan fasilitas keselamatan KMP. Maming yang sudah memenuhi standar yang ditetapkan yaitu sekoci penolong, rakit penolong kumbang, pelampung penolong, baju penolong, roket pelontar cerawat payung, cerawat tangan, isyarat asap, pelepas hidrostatik, serta sistem alarm dan corong pemberitahuan, sedangkan yang belum terpenuhi yaitu alat pelontar tali, hanya tersedia 2 (dua) unit dari 4 (empat) unit yang disyaratkan. Perlengkapan fasilitas keselamatan KMP. Dolosi yang sudah memenuhi standar yang ditetapkan yaitu sekoci penolong, pelampung penolong, baju penolong,

roket pelontar cerawat payung, cerawat tangan, isyarat asap, pelepas hidrostatik, serta sistem alarm dan corong pemberitahuan, sedangkan yang belum terpenuhi yaitu rakit penolong kumbang dan alat pelontar tali, hanya tersedia 2 (dua) unit dari 4 (empat) unit yang disyaratkan. Perlengkapan fasilitas keselamatan KMP. Arwana yang sudah memenuhi standar yaitu sekoci penolong, rakit penolong kumbang, pelampung penolong, alat pelontar tali, dan isyarat asap, sedangkan yang belum memenuhi standar yaitu sampan, baju penolong, roket pelontar cerawat payung, dan cerawat tangan.

SARAN

Seluruh kapal penyeberangan yang dijadikan sampel dalam penelitian ini adalah kapal milik PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero), maka upaya yang harus dilakukan oleh pihak operator adalah melengkapi kekurangan fasilitas keselamatan kapal penyeberangan tersebut karena pemenuhan fasilitas keselamatan merupakan salah satu syarat dalam penyelenggaraan angkutan penyeberangan yang berkeselamatan, mengingat penerapan standar tersebut diberlakukan bagi kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia yang jadwal *docking*-nya dilaksanakan pada atau setelah tanggal 1 Januari 2013. Perlu dilakukan pengembangan teknologi peralatan keselamatan di kapal yang disesuaikan dengan keadaan/situasi pelabuhan setempat, untuk alat navigasi di kapal penyeberangan perlu pengadaan *echosounder* (pendeteksi kedalaman) dan *automatic identification system transponders*, rekondisi dinamo *hidrolic* sekoci, rekondisi lampu sorot, dan tambahan tangga evakuasi di sebelah kanan dan kiri kapal.

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih disampaikan kepada Kepala Puslitbang Perhubungan Darat dan Perkeretaapian, General Manager PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ternate, serta staf dan peneliti di lingkungan Pusat Litbang Perhubungan Darat dan Perkeretaapian yang telah memberikan dukungan dalam penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar, Iskandar dan kawan-kawan. 2011. *Suatu Pengantar Pelayaran Perairan Daratan*. Jakarta: TRANSINDO Gastama Media.
- Boedi Arianto, Setio., ct al. 2013. *Evaluasi Ketersediaan Fasilitas Keselamatan Kapal Pada Lintas Penyeberangan Ketapang-Gilimanuk*. Laporan Akhir. Jakarta.
- Moleong, Lexy J. 2004. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosda Karya.

- Martono, Nanang. 2010. *Metode Penelitian Kuantitatif*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Puslitbang Perhubungan Darat dan Perkeretaapian. 2013. *Kajian Evaluasi Fasilitas Keselamatan Angkutan Penyeberangan di Provinsi Sulawesi Tenggara*. Laporan Akhir. Jakarta.
- Sugiyono. 2004. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. CV. Alfabeta. Bandung.
- Supit, Hengky. 2009. *Pedoman Khusus Keselamatan dan Keamanan Pelayaran*. Jakarta : Badan Koordinasi Keamanan Laut.
- Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 65 Tahun 2009 tentang Standar Kapal Non Konvensi (*Non Convention Vessel Standard*) Berbendera Indonesia. Jakarta.
- Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: UM.008/9/20/DJPL-12 tentang Pemberlakuan Standar Kapal Non Konvensi (*Non Convention Vessel Standard*) Berbendera Indonesia.

