

**IMPLEMENTASI KELENGKAPAN ALAT KESELAMATAN DIATAS KMP.  
NUSA PENIDA, KMP. NUSA BHAKTI DAN KMP. NUSA SAKTI YANG  
BEROPERASI DI PELABUHAN PADANGBAI**

**KERTAS KERJA WAJIB**



**Diajukan oleh :**

**NAMA : KENI SRI DARMA PUTRI**

**NPT : 18 04 057**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III  
LALU LINTAS ANGKUTAN SUNGAI DANAU DAN PENYEBERANGAN  
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA - STTD**

**2021**

**IMPLEMENTASI KELENGKAPAN ALAT KESELAMATAN DIATAS  
KMP.NUSA PENIDA, KMP.NUSA BHAKTI DAN KMP.NUSA SAKTI YANG  
BEROPERASI DI PELABUHAN PADANGBAI**

**KERTAS KERJA WAJIB**

Diajukan Untuk Memenuhi Syarat Menyelesaikan Studi Diploma III Lalu Lintas  
Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan



**Diajukan oleh:**

**KENI SRI DARMA PUTRI**  
**NPT: 1804057**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III LALU LINTAS ANGKUTAN SUNGAI DANAU DAN  
PENYEBERANGAN  
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA - STTD  
2021**

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1 Latar Belakang**

Transportasi merupakan sektor yang memiliki peran penting dalam pengembangan suatu wilayah karena dapat menunjang perkembangan ekonomi masyarakat yang berada di suatu wilayah bahkan wilayah terpencil sekalipun. Sebagai negara kepulauan, peran transportasi sangatlah penting di Indonesia. Terdapat beberapa jenis moda transportasi yang ada, salah satunya adalah Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan (ASDP). Angkutan Penyeberangan adalah jembatan yang menghubungkan jaringan jalan atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya.

Bali merupakan salah satu Provinsi yang terdapat di Indonesia, secara astronomis Provinsi Bali terletak antara  $114^{\circ}25'53''$  -  $115^{\circ}42'40''$  BT dan  $08^{\circ}03'40''$  -  $08^{\circ}50'48''$  LS, memiliki luas wilayah sebesar  $5780,06 \text{ km}^2$  dengan jumlah populasi penduduk sebesar 4.317.404 penduduk. Berdasarkan letaknya Provinsi Bali berada di sebelah barat berbatasan dengan Selat Bali, di sebelah timur dengan Selat Lombok, di sebelah utara berbatasan dengan Laut Bali dan di sebelah selatan berbatasan dengan Samudra Hindia.

Pelabuhan Penyeberangan Padangbai merupakan salah satu Pelabuhan Penyeberangan komersial yang dikelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Padangbai yang menghubungkan antara Pulau Bali dan Pulau Lombok serta antara Pulau Bali ke Pulau Nusa Penida di wilayah Provinsi Bali. Pelabuhan Penyeberangan Padangbai ini memiliki posisi yang sangat strategis dan memiliki potensi yang mendukung untuk perkembangan ekonomi yang sangat besar baik pada skala lokal, nasional dan bahkan skala internasional.



Sumber : [https://images.app.goo.gl/gfQDLg5vKW8FEioc8\(2021\)](https://images.app.goo.gl/gfQDLg5vKW8FEioc8(2021))

Gambar 1. 1 Peta Lintasan Penyeberangan Pelabuhan Padang Bai

Dalam penyelenggaraan transportasi kenyamanan, keamanan dan keselamatan sangat diunggulkan sebagai bentuk pemberian jasa yang baik. Keselamatan diperuntukkan tidak hanya kepada pengguna jasa, tetapi diperuntukkan juga untuk kapal dan awaknya. Pada pelaksanaannya operator kapal PT.ASDP Indonesi Ferry (Persero) Cabang Padangbai kurang memperhatikan peralatan keselamatan kapal yang bisa berakibat terjadinya kecelakaan kapal. Keselamatan berlayar merupakan suatu keadaan dalam suatu kondisi yang aman. Untuk mencapai hal ini, dapat dilakukan pengawasan terhadap operator kapal, sedangkan keselamatan pelayaran didefinisikan sebagai suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan saat melakukan pelayaran.

Berdasarkan hasil observasi awal pada kapal yang beroperasi di Pelabuhan Padangbai saat melaksanakan praktek kerja lapangan bahwa ditemukan tiga kapal dari 26 kapal diatas 500GT yang beroperasi di dermaga dua dan melayani lintas Padangbai – Lembar yang belum memenuhi standar kelengkapan alat keselamatan diatas kapal sesuai dengan peraturan *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) Tahun 1974 amandemen 2014 seksi II tentang perlindungan kebakaran, kebakaran deteksi dan pemadam kebakaran dan pada seksi III kapal penumpang dalam peraturan 21 Tentang Perahu Penyelamat dan sekoci penyelamat pada peraturan 22 dan peralatan penyelamat jiwa pribadi yang menjadi bagian dari persyaratan kelaiklautan kapal penumpang. Tiga kapal yang diteliti merupakan sampel terburuk dari hasil

*rampcheck* yang telah dilaksanakan sehingga perlu di analisis dan kemudian di implementasikan terhadap peraturan yang ada. Pada penelitian ini penulis mengevaluasi alat keselamatan jiwa dan alat pemadam api diatas kapal karena saat melaksanakan praktek kerja lapangan telah terjadi kasus kecelakaan pada lintasan Ketapang – Gilimanuk dan menimbulkan korban jiwa karena tidak layaknya alat keselamatan yang ada pada kapal tersebut.

Sementara perlengkapan keselamatan jiwa tersebut sangat penting untuk menunjang keselamatan transportasi.

Berdasarkan latar belakang di atas maka penulis menarik suatu kesimpulan untuk mengangkat judul “Implementasi Kelengkapan Alat Keselamatan Diatas Kmp. Nusa Penida, Kmp. Nusa Bakti Dan Kmp. Nusa Sakti Yang Beroperasi Di Pelabuhan Padangbai”

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan kondisi terjadi yaitu perlu diadakan penelitian ini untuk menjawab permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimanakah kondisi alat keselamatan diatas KMP Nusa Penida, KMP. Nusa Bakti dan KMP. Nusa Sakti?
2. Bagaimanakah kondisi eksisting alat keselamatan diatas KMP Nusa Penida, KMP. Nusa Bakti dan KMP. Nusa Sakti dengan kondisi yang diinginkan sesuai peraturan *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) Tahun 1974 amandemen 2014?

## **1.3 Tujuan dan Manfaat**

### **1.3.1 Tujuan**

Tujuan penelitian ini adalah :

1. Menganalisis kondisi alat keselamatan diatas KMP Nusa Penida, KMP. Nusa Bakti dan KMP. Nusa Sakti.
2. Menganalisis kondisi eksisting alat keselamatan diatas KMP Nusa Penida, KMP. Nusa Bakti dan KMP. Nusa Sakti dengan kondisi yang diinginkan sesuai peraturan *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) Tahun 1974 amandemen 2014.

### 1.3.2 Manfaat

#### 1. Manfaat Bagi Taruna

Penelitian ini menjadi sarana untuk mengaplikasikan ilmu pengetahuan yang telah diperoleh selama mengikuti pendidikan pada Program Diploma III Lalu Lintas Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan serta, memenuhi salah satu persyaratan akhir dalam menyelesaikan Program Diploma III Lalu Lintas Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan.

#### 2. Manfaat Bagi Pengelola Angkutan

Penelitian ini dapat menjadi bahan masukan dan bahan evaluasi tentang pentingnya perlengkapan peralatan keselamatan di atas kapal penyeberangan bagi instansi pengelola/pembina angkutan penyeberangan.

#### 3. Manfaat Bagi Lembaga Pendidikan

Penelitian ini dapat menjadi acuan untuk taruna/i untuk penulisan tugas akhir agar bermanfaat bagi penulis dan pengelola angkutan penyeberangan.

#### 4. Manfaat Bagi Pengguna Jasa

Penelitian ini dapat meningkatkan aspek keselamatan, kenyamanan dan keamanan pengguna jasa dalam melakukan penyeberangan.

### 1.4 Ruang Lingkup

1. Alat keselamatan di atas kapal yang ditinjau berupa kondisi dan jumlah pada sekoci (*lifeboat*), Jaket Penolong (*life jacket*), Pelampung Penolong (*lifebuoy*), Rakit Penolong (*Liferaft*) dan APAR (*Fire Extinguisher*)
2. Objek penelitian pada penelitian ini yaitu pada KMP.Nusa Penida, KMP.Nusa Bhakti, KMP.Nusa Sakti
3. Peraturan yang digunakan sebagai acuan yaitu *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) Tahun 1974 amandemen 2014 seksi III kapal penumpang dalam peraturan 21 Tentang Perahu Penyelamat dan sekoci penyelamat pada peraturan 22 dan peralatan penyelamat jiwa pribadi yang menjadi

bagian dari persyaratan kelaiklautan kapal penumpang dan pada seksi II tentang perlindungan kebakaran, kebakaran deteksi dan pemadam kebakaran

## BAB II

### LANDASAN TEORI

#### 2.1 Landasan Hukum

Dasar hukum digunakan dalam pelaksanaan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. *Safety Of Life At Sea (SOLAS) 1974 CONSOLIDATED EDITION 2014 chapter II about Construction - Fire protection, fire detection and fire extinction and chapter III about Life saving appliances and arrangement*
  - a. *Section I regulation 7 about Personal life saving appliances*
  - b. *Section II Regulation 21 about Survival craft and rescue boats and regulation 22 about personal life saving appliances*
2. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
  - a. Pasal 5 ayat 1 pelayaran dikuasai oleh Negara dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah Pembinaan sebagaimana dimaksud meliputi:
    1. Pengaturan
    2. Pengendalian
    3. Pengawasan
  - b. Pasal 124 ayat 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 ayat 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 diperairan tertentu.
3. Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan



- a. Dalam pasal 5 ayat 1 Setiap kapal wajib memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal yang meliputi:
    - 1) Keselamatan kapal
    - 2) Pengawakan kapal
    - 3) Keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran dari kapal
    - 4) Pemuatan dan
    - 5) Status hukum kapal
  - b. Dalam pasal 84 ayat 1 Semua peralatan baik yang tetap maupun yang dapat dipindahkan harus dipelihara dan dirawat dengan baik serta setiap saat dapat digunakan.
4. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di perairan dalam pasal 61 ayat 3 setiap kapal yang melayani angkutan penyeberangan wajib :
- a. Memenuhi persyaratan teknis kelaiklautan dan persyaratan pelayanan minimal angkutan penyeberangan.
  - b. Memiliki spesifikasi teknis sesuai dengan fasilitas pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan atau terminal penyeberangan pada lintas yang dilayani.
  - c. Memiliki dan/atau memperkerjakan awak kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi yang diperlukan untuk kapal penyeberangan.
  - d. Memiliki fasilitas bagi kebutuhan awak kapal maupun penumpang dan kendaraan beserta muatannya.
  - e. Mencantumkan identitas perusahaan dan nama kapal yang ditempatkan pada bagian samping kiri dan kanan kapal
  - f. Mencantumkan informasi atau petunjuk yang diperlukan dengan menggunakan bahasa Indonesia dan bahasa Inggris.
5. Peraturan Menteri perhubungan Nomor 25 tahun 2015 tentang Standar Keselamatan di atas kapal Sungai Danau dan Penyeberangan

- a. Pasal 1 ayat 1 Keselamatan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan dan, dan lingkungan maritim.
- b. 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
- c. Pasal 1 ayat 3 Standar keselamatan bidang Transportasi Sungai, Danau Dan Penyeberangan sebagai dimaksud pada ayat 2, merupakan acuan bagi penyelenggara sarana dan prasarana bidang Transportasi Sungai, Danau Dan Penyeberangan yang meliputi :
  - 1) Sumber Daya Manusia
  - 2) Sarana dan/atau Prasarana
  - 3) Standar Operasional Prosedur
  - 4) Lingkungan

## **2.2 Landasan Teori**

### **1. Transportasi**

Miro (2010:4), Mengatakan bahwa transportasi adalah usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana ditempat lain objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu.

### **2. Kelaiklautan Kapal**

Menurut Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008, Kelaiklautan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan Kesehatan penumpang, status huku kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar diperairan tertentu.

### 3. Kapal

Menurut Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

### 4. Baju Penolong

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

- (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 ( $\pm$ 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. (Modul *Basic Safety Training*).

## 5. Perlengkapan Keselamatan

*Safety Equipment* atau perlengkapan keselamatan yaitu segala peralatan dan perlengkapan yang digunakan untuk melindungi jiwa awak kapal maupun penumpang pada waktu dalam keadaan darurat (Mutholib, 2013). Dalam upaya meningkatkan keselamatan angkutan laut dan penyeberangan, pemeriksaan fasilitas keselamatan harus dilaksanakan pada setiap kapal yang akan berangkat berlayar.

Untuk mencapai suatu keberhasilan yang maksimal di dalam proses penyelamatan di laut selain diperlakukan peraturan tersebut, juga diperlakukan kesiapan-kesiapan baik personil atau awak kapal yang dalam keadaan bahaya, serta perlengkapan dan alat-alat penolong diatas kapal (Maritim World, 2011). Keselamatan jiwa di laut, tidak saja bergantung dari kapalnya, awak maupun peralatannya, tetapi juga kesiapan dari peralatan – peralatan tersebut untuk dapat digunakan setiap saat, baik sebelum berangkat maupun di dalam perjalanan.

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

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

f. Diberi tanda masa berlakunya dengan jelas

#### 6. Sekoci (*Lifeboat*) dan Rakit Penolong (*Liferaft*)

Berdasarkan *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) Tahun 1974 amandemen 2014 Pada Bab III Peraturan 21, Kapal penumpang dari 500 tonase kotor dan lebih harus membawa setidaknya satu perahu penyelamat dimasing sisi kapal tersebut.

Tabel 2. 1 Kebutuhan Sekoci Penyelamat

GT Kapal	Jumlah Minimum Sekoci Penyelamat
< 500 GT	1
> 500 GT	2

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



Sumber : [https://images.app.goo.gl/pGhhC8YrSf34QGfy9\(2021\)](https://images.app.goo.gl/pGhhC8YrSf34QGfy9(2021))

Gambar 2. 1 Sekoci

#### 7. Rakit Penolong

Berdasarkan *Safety Of Life at Sea* (SOLAS) Tahun 1974 amandemen 2014 pada Bab III Perlengkapan penyelamat jiwa seksi II (Kapal Penumpang),Rakit Penolong menampung kapasitas keseluruhan yang akan mengakomodasi sedikitnya 25% dari jumlah seluruh orang di atas kapal.Rakit Penolong ini harus digunakan sedikitnya satu peralatan peluncuran di masing-masing sisi.



Sumber : [https://images.app.goo.gl/nxkBgkrLK3WwV3t5\(2021\)](https://images.app.goo.gl/nxkBgkrLK3WwV3t5(2021))

Gambar 2. 2 Rakit Penolong

#### 8. Pelampung Penolong (*Lifebuoy*)

Berdasarkan *Safety Of Life at Sea* (SOLAS) Tahun 1974 amandemen 2014 Bab III, *lifebuoy* harus didistribusikan agar tersedia di kedua sisi kapal dan jumlah *lifebuoy* yang di persyaratkan yang tertera dalam tabel 2.2

Tabel 2. 2 Kebutuhan Pelampung Penolong

Panjang Kapal	Jumlah Minimum Pelampung Penolong
$L < 60$ m	8 unit
$60$ m $> L < 120$ m	12 unit
$120$ m $> L < 180$ m	18 unit
$180$ m $> L < 240$ m	24 unit
$L > 240$ m	30 unit

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

Sebagai tambahan, untuk kapal penumpang yang panjangnya kurang dari 60 m harus membawa minimal 6 pelampung yang dilengkapi dengan lampu yang dapat

menyala sendiri dan pada setiap pelampung harus di tandai dengan nama kapal tersebut.



Sumber : [https://images.app.goo.gl/ikzB7PSQwn25h6F26\(2021\)](https://images.app.goo.gl/ikzB7PSQwn25h6F26(2021))

Gambar 2. 3 Pelampung Penolong (*lifebuoy*)

#### 9. Baju Penolong (*Lifejacket*)

Berdasarkan *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) Tahun 1974 amandemen 2014 Bab III Pada Seksi II peraturan 22, sebagai tambahan setiap kapal penumpang harus membawa *lifejackets* tidak kurang 5% dari jumlah seluruh orang di atas kapal dan *lifejackets* harus disimpan ditempat-tempat yang menarik perhatian digeladak atau pada tempat berkumpul. *Lifejackets* untuk para penumpang harus disimpan baik di ruang publik, stasiun berkumpul, atau di rute langsung di antara mereka sehingga distribusi dan pemakaiannya tidak menghalangi gerakan. *Lifejackets* juga dilengkapi dengan lampu dan tata cara pemakaiannya.

Pada *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) Tahun 1974 amandemen 2014 Bab III Peraturan 7, sebagai tambahan setiap kapal penumpang harus membawa *lifejackets* tidak kurang 10% untuk anak-anak atau lebih besar seperti mungkin diperlukan untuk memberikan *lifejackets* untuk setiap anak.



Sumber : [https://images.app.goo.gl/anTJ366f2CAQ7kh29\(2021\)](https://images.app.goo.gl/anTJ366f2CAQ7kh29(2021))

Gambar 2. 4 Jaket Penolong (*lifejacket*)

#### 10. APAR (*Fire Extinguisher*)

Tabel 2. 3 Persyaratan APAR (*Fire Extinguisher*)

Batas Ukuran Kapal	APAR ( <i>Fire Extinguisher</i> )
Diatas 500 GT	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ruang akomodasi, ruang pelayanan dan stasiun kontrol harus dilengkapi dengan alat pemadam api portabel dari jenis yang sesuai dan dalam jumlah yang cukup. Paling sedikit terdapat 2 alat pemadam api jinjing pada tiap ruangan diatas kapal</li> <li>2. salah satu alat pemadam api portabel yang dimaksudkan untuk digunakan di ruang mana pun harus disimpan di dekat pintu masuk ke ruang itu</li> </ol>



## 2.3 Tabel Lanjutan

Batas Ukuran Kapal	APAR (Fire Extinguisher)
	<p>3. Alat pemadam kebakaran harus ditempatkan siap digunakan di tempat-tempat yang mudah terlihat, yang dapat dijangkau dengan cepat dan dengan mudah setiap saat jika terjadi kebakaran</p>

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



Sumber : [https://images.app.goo.gl/AiJh7zVYckT2j4Qj7\(2021\)](https://images.app.goo.gl/AiJh7zVYckT2j4Qj7(2021))

Gambar 2. 5 *Fire Extinguisher*

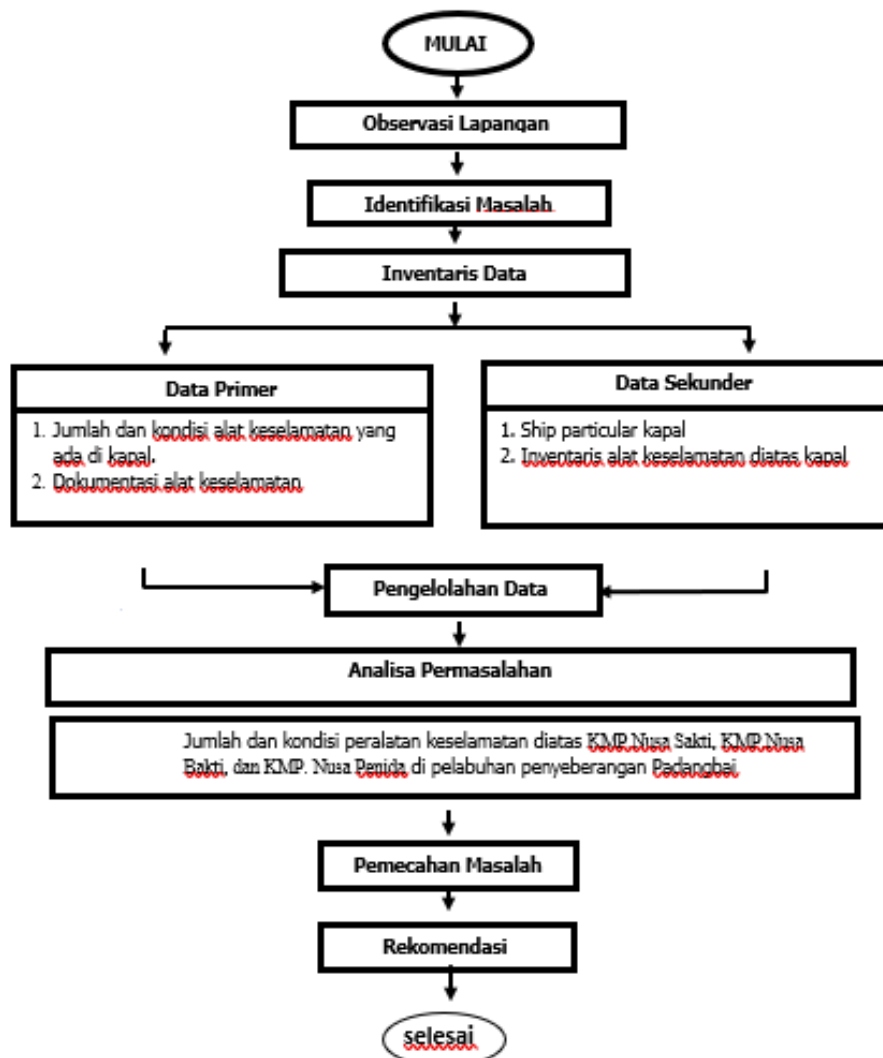
## BAB III

### METODE PENELITIAN

#### 3.1 Metode Penelitian

##### 1. Bagan Alir Penelitian

Agar tujuan penelitian ini terarah dan mencapai target, maka disusunlah bagan alir pikir penelitian sebagai berikut :



Gambar 3. 1 Bagan Alir Penelitian

## 3.2 Metode Pengumpulan Data

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 pancaindra kita.Seperti contoh saat penulis menganalisis kondisi eksisting yang ada pada alat keselamatan diatas kapal untuk kemudian diobservasi sehingga dapat di implementasikan dengan peraturan *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) Tahun 1974 amandemen 2014 yang berlaku

#### 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. Hasil dari metode ini kemudian dilampirkan sebagai bukti bahwa telah dilakukan sebuah

pengamatan atau evaluasi terhadap alat keselamatan yang diteliti penulis

### **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 kepustakaan (*Literature*)

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

### **3.3 Metode Analisa**

Metode analisa yang akan digunakan dalam melakukan penelitian berupa *gap analysis* sebagai perbandingan antara keadaan existing dengan keadaan yang diharapkan dan sebagai metode analisa yang digunakan sebagai evaluasi yang menitik beratkan pada kesenjangan saat ini dengan keadaan yang ditargetkan.

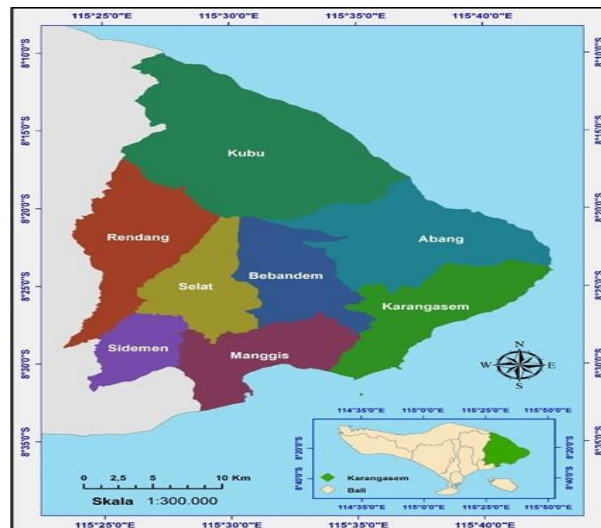
## BAB IV

### OBJEK PENELITIAN

#### 4.1 Gambaran Umum Wilayah Penelitian

##### 4.1.1 Kondisi Geografis

Kabupaten Karangasem adalah sebuah kabupaten yang terletak di ujung timur Pulau Bali. Ibu kota kabupaten ini berada di Kota Amlapura. Letak geografis Kabupaten Karangasem antara  $08^{\circ}33'07''$  –  $08^{\circ}10'00''$  Lintang Selatan dan  $115^{\circ}23'22''$  –  $115^{\circ}42'37''$  Bujur Timur.



Sumber : Badan Pusat Statistik Kabupaten Karangasem (2021)

Gambar 4. 1 Peta Kabupaten Karangasem

Kabupaten Karangasem merupakan kabupaten terbesar keempat dengan luas 839,54 km<sup>2</sup> atau 14,51% dari luas Provinsi Bali (5.780,06 Km<sup>2</sup>). Kabupaten Karangasem memiliki wilayah yang sangat bervariasi berupa dataran, perbukitan dan pegunungan. Dengan demikian maka ketinggian tempatnya bervariasi dari 0-3,142 meter di atas permukaan laut dan sebagian besar dari wilayahnya memiliki ketinggian antara 100-500 mdpl dan 500-1000 mdpl. Ini menggambarkan sebagian

wilayahnya merupakan perbukitan sampai pegunungan. Daerah datarnya hanya meliputi 13,4% dari luas wilayah yakni hanya tersebar di daerah pantai atau pesisir. Luas wilayah di kabupaten Karangasem dapat dilihat dalam tabel 4.1

Tabel 4. 1 Luas Wilayah di Kabupaten Karangasem

No	Kecamatan	Jumlah Desa/Kelurahan	Luas (Km <sup>2</sup> )	Persentase (%)
1	Rendang	6	110,03	13,11
2	Sidemen	10	43,24	5,15
3	Manggis	12	76,87	9,16
4	Karangasem	11	92,53	11,03
5	Abang	14	131,50	15,67
6	Bebandem	8	81,86	9,75
7	Selat	8	71,89	8,57
8	Kubu	9	231,32	27,56
<b>Karangasem</b>		<b>78</b>	<b>839,24</b>	<b>100</b>

Sumber : Badan Pusat Statistik Kabupaten Karangasem (2021)

#### 4.1.2 Batas Administrasi

Kabupaten Karangasem secara administrasi terdiri dari 8 kecamatan, yaitu Rendang, Sidemen, Manggis, Karangasem, Abang, Bebandem, Selat dan Kubu. Jumlah desa atau kelurahan sebanyak 78 desa (75 desa definitif dan 3 kelurahan), 532 banjar dinas dan 52 lingkungan. Sedangkan secara adat, Kabupaten Karangasem terdiri dari 189 desa adat dengan 605 banjar adat. Batas administrasi Kabupaten Karangasem pada tabel 4.2

Tabel 4. 2 Batas Administrasi Kabupaten Karangasem

No	Arah	Batas Wilayah
1.	Utara	Laut Jawa
2.	Timur	Selat Lombok
3.	Selatan	Samudera Indonesia
4.	Barat	Kabupaten Klungkung, Bangli, Buleleng

Sumber : Badan Pusat Statistik Kabupaten Karangasem (2021)

#### 4.1.3 Kependudukan

Penduduk Kabupaten Karangasem tahun 2020 berjumlah 492.402 jiwa yang tersebar sebanyak 8 kecamatan.. Kecamatan karangasem yang mempunyai kepadatan penduduk terbesar yaitu 100.036 jiwa. Dapat dilihat dalam tabel 4.3

Tabel 4. 3 Penduduk dan Laju Pertumbuhan Penduduk Menurut Kecamatan di Kabupaten Karangasem

No	Kecamatan	Penduduk	Laju Pertumbuhan Penduduk per Tahun 2010 - 2020
		(Jiwa)	(%)
1	Rendang	41.782	1,20
2	Sidemen	37.045	1,55
3	Manggis	54.608	2,10

No	Kecamatan	Penduduk	Laju Pertumbuhan Penduduk per Tahun 2010 - 2020
		(Jiwa)	(%)
4	Karangasem	100.036	1,87
5	Abang	80.345	2,71
6	Bebandem	54.941	1,92
7	Selat	44.284	1,46
8	Kubu	79.361	3,25
<b>Karangasem</b>		<b>492.402</b>	<b>2,12</b>

Sumber : Badan Pusat Statistik Kabupaten Karangasem (2021)

Tabel di atas dapat diketahui jumlah penduduk terbanyak terdapat di Kecamatan Karangasem dengan jumlah penduduk mencapai 100.036 jiwa dari 492.402 jiwa jumlah keseluruhan penduduk di Kabupaten Karangasem. Sedangkan untuk kecamatan dengan laju pertumbuhan penduduk terbanyak adalah kecamatan Kubu dengan laju pertumbuhan 3,25%.

#### 4.2 Sarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Sarana yang digunakan di Pelabuhan Penyeberangan Padangbai untuk melayani lintasan penyeberangan Padangbai – Lembar yaitu kapal ferry tipe Ro-Ro. Untuk lintas Padangbai – Lembar dilayani oleh 26 kapal yang beroperasi. Karakteristik kapal yang beroperasi pada lintasan Padangbai – Lembar pada tabel 4.4



Tabel 4. 4 Karakteristik Kapal yang Beroperasi Pada Lintasan Padangbai – Lembar

No	Nama Kapal	Pemilik	Tahun	GT	Kec. Max( knot)	Dimensi					Jumlah ABK	Kapasitas	
						LOA	LBP	B	Depth	Draft		Pnp	Kndr
1	KMP. Roditha	PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero)	1973	1236	10	78,6m	72m	14,2m	4,5m	3,39m	24 Orang	255	27
2	KMP. Port Link II		2011	411	10	60,63m	50,56m	10,6m	2,85m	1,8m	18 Orang	185	25
3	KMP. Prima Nusantara	PT. Jembatan Nusantara	1990	2773	11	76m	72,6m	16,1m	5,03m	3,53m	25 Orang	750	60
4	KMP. Gading Nusantara		1992	1325	9	61,95m	57,74m	11,2m	4,5m	3,575m	20 Orang	270	70
5	KMP. Citra Nusantara		1990	1007	13	56,45m	52,27m	13m	3,5m	2,79m	19 Orang	214	19
6	KMP. Marina Primera		1990	824	9	48,34m	42,24m	16m	5,1m	2,89m	27 Orang	229	28
7	KMP. Marina Segunda		1990	824	8	48,34m	42,24m	16m	5,1m	2,89m	20 Orang	306	28
8	KMP. Swarna Kartika		1998	723	10	59,75m	57,32m	12,8m	3,8m	2,85m	21 Orang	200	28
9	KMP. Nusa Sakti	PT. Putra Master	1985	676	13	48,00m	53,76m	11m	3,85m	3,80m	19 Orang	135	20
10	KMP. Nusa Bhakti		1983	673	12	55,00m	47,45m	14m	3,80m	3,80m	21 Orang	250	25
11	KMP. Nusa Penida		1983	649	13	55,90m	50,50m	10m	3,70m	3,80m	22 Orang	137	22

4.4 Tabel Lanjutan

No	Nama Kapal	Pemilik	Tahun	GT	Kec. Max	Dimensi					Jumlah ABK	Kapasitas	
						LOA	LBP	B	Depth	Draft		Pnp	Kndr
12	KMP. Dharma Kencana IX	PT. Dharma Lautan Utama	1988	2624	14	71,8m	67,34m	14,7m	4,1m	3,15m	25 Orang	513	50
13	KMP. Dharma Ferry VIII		1991	2877	12	73,3m	66,4m	16,3m	4,1m	3,1m	23 Orang	529	35
14	KMP. Putri Yasmin	PT. Jembatan Laut	1991	1790	14,72	60m	53,4m	13m	4,05m	3,04m	20 Orang	215	26
15	KMP. Naraya		1995	1199	15,2	73,9m	66,25m	15m	3,6m	2,7m	21 Orang	218	35
16	KMP. Sindu Tritama	PT. Pel Sindu Utama Bahari	2005	538	16,53	43,82m	40,5m	11m	3,5m	2,66m	22 Orang	230	20
17	KMP. Sindu Dwitama		1997	818	14	59,69m	56,38m	12,8m	3,1m	2,65m	21 Orang	200	26
18	KMP. Shita Giri Nusa	PT. Sameodra Giri Nusa	1994	1152	17	60,56m	54,53m	14m	3,8m	2,9m	18 Orang	255	22
19	KMP. Rama Giri Nusa		1989	1494	16	63,05m	57,26m	11,6m	6,33m	5,41m	24 Orang	270	15
20	KMP. Gemilang VIII	PT. Trimitra Samudra	1997	1218	8	68m	60m	13,2m	4,2m	3,5m	22 Orang	150	13
21	KMP. Wihan Bahari		1997	868	10	57,02m	53,3m	12,8m	3,8m	2,8m	20 Orang	224	23

4.4 Tabel Lanjutan

No	Nama Kapal	Pemilik	Tahun	GT	Kec. Max	Dimensi					Jumlah ABK	Kapasitas	
						LOA	LBP	B	Depth	Draft		Pnp	Kndr
22	KMP. PBK. Muryati	PT. Pewete Bahtera Kencana	1994	850	11	58,45 m	53,76m	14m	3,85m	2,88m	23 Orang	151	27
23	KMP. Gerbang Samudra 3	PT. Gerbang Sarana Samudra	1998	1380	10	65m	59m	14m	4,3m	3m	20 Orang	112	25
24	KMP. Salindo Mutiara I		1976	1002	11	67,37 m	64,15m	13,8 m	4,6m	3,5m	21 Orang	179	25
25	KMP. Munic III	PT. Munic Line	1983	1823	10	57,6 m	54,04m	13m	5,7m	4,6m	23 Orang	295	30
26	KMP. Munic XI		2016	1681	10	82,65 m	73,94m	14m	4,5m	3,375m	22 Orang	176	23

Sumber : BPTD Wilayah XII Provinsi Bali & NTB, 2021

### 4.3 Prasarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Pada setiap kapal di Pelabuhan Penyeberangan Padangbai tersedia beberapa fasilitas diatas kapal untuk jalannya kegiatan yang rutin dilakukan seperti pelayanan terhadap penumpang dan kendaraan. Berikut karakteristik fasilitas di atas kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Padangbai :

#### 4.3.1 Fasilitas Diatas Kapal

##### a. Ruang Penumpang

Ruang Penumpang merupakan tempat penumpang menunggu atau beristirahat saat kapal sedang berlayar



Gambar 4. 2 Ruang Penumpang

##### b. Toilet

Toilet adalah fasilitas sanitasi untuk tempat buang air besar dan kecil yang disediakan di atas kapal. Jumlah toilet



Gambar 4. 3 Toilet Penumpang

c. Kantin

Kantin merupakan fasilitas penunjang diatas kapal yang biasanya berada di areal ruangan penumpang.



Gambar 4. 4 Kantin

d. Ruang Laktasi

Ruang Laktasi adalah ruangan yang dilengkapi dengan prasarana menyusui dan pemerah ASI yang digunakan untuk menyusui bayi, pemerah ASI, menyimpan ASI perah, dan/atau konseling menyusui/ASI.

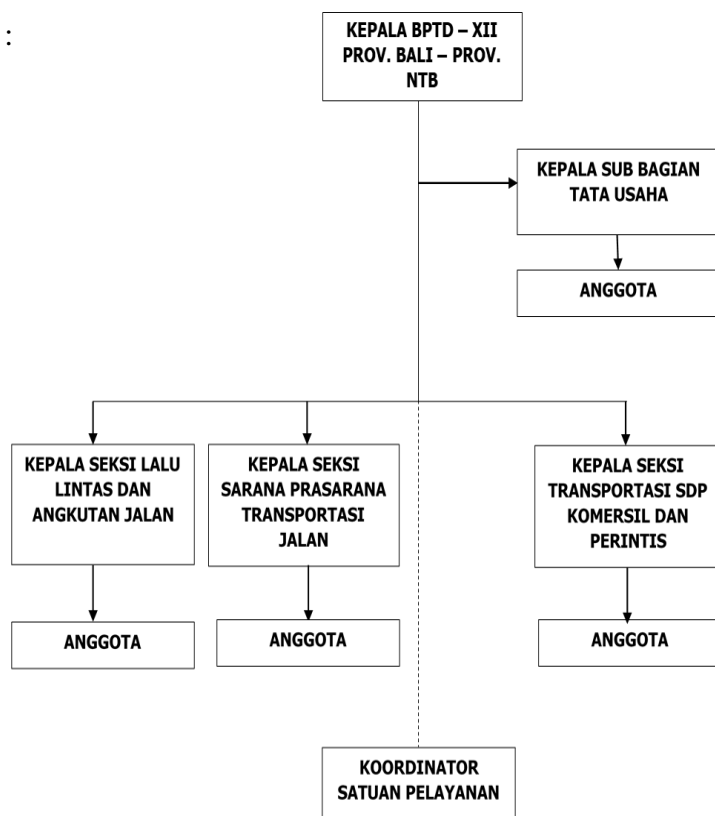


Gambar 4. 5 Ruang Laktasi

#### 4.4 Instansi Pembina Transportasi

##### 4.4.1 Struktur Organisasi Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XII Provinsi Bali dan Provinsi Nusa Tenggara Barat

Adapun struktur organisasi yang terdapat di Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XII Provinsi Bali dan Provinsi Nusa Tenggara Barat adalah sebagai berikut :



Gambar 4. 6 Struktur Organisasi BPTD Wilayah XII Provinsi Bali dan Provinsi  
Nusa Tenggara Barat

Balai Pengelola Transportasi Darat atau yang disingkat menjadi BPTD adalah sebuah organisasi pemerintahan di bawah Kementerian Perhubungan yang dibentuk pada tanggal 30 Desember 2016 berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 154 Tahun 2016 dan mulai melaksanakan tugas secara resmi pada tanggal 21 Juli 2017 yang memiliki tugas dalam rangka pengaturan transportasi darat di Indonesia yang bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan Republik Indonesia melalui Direktur Jendral Perhubungan Darat.

4.4.2 Tugas dan Wewenang Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XII  
Provinsi Bali dan Provinsi Nusa Tenggara Barat

a. Kepala BPTD

Kepala BPTD mempunyai tugas menyampaikan laporan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat mengenai hasil pelaksanaan tugas dan fungsi BPTD secara berkalan atau sewaktu-waktu sesuai kebutuhan.

Kepala BPTD harus menyusun analisis jabatan, peta jabatan, analisis beban kerja, uraian tugas, standar kompetensi jabatan, dan evaluasi jabatan terhadap seluruh jabatan dilingkungan BPTD.

b. Sub Bagian Tata Usaha

Sub bagian tata usaha mempunyai tugas melakukan penyusunan bahan rencana, program dan anggaran, urusan tata usaha, rumah tangga, kepegawaian, keuangan, hukum dan hubungan masyarakat serta evaluasi dan pelaporan.

c. Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Seksi lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai tugas melakukan penyusunan bahan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan nasional, pengawasan angkutan orang lintas batas negara dan/atau antar kota antar provinsi, angkutan orang tidak dalam trayek, dan angkutan barang, penyidikan dan pengusulan sanksi administrasi terhadap pelanggaran peraturan perundangan-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, serta pengawasan tarif angkutan jalan.

d. Seksi Sarana dan Prasarana Transportasi Jalan

Seksi sarana dan prasarana transportasi jalan mempunyai tugas melakukan penyusunan bahan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan, dan pengawasan terminal penumpang tipe A, terminal barang, unit pelaksanaan penimbangan kendaraan bermotor (UPPKB), pelaksana kalibrasi peralatan pengujian berkala kendaraan bermotor, pelaksanaan pemeriksaan fisik rancang bangun sarana angkutan jalan, serta pengawasan teknis sarana lalu lintas dan angkutan jalan di jalan nasional dan pengujian berkala kendaraan bermotor dan industri karoseri.

e. Seksi Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Komersial dan Perintis

Seksi transportasi sungai, danau dan penyeberangan komersial dan perintis mempunyai tugas melakukan penyusunan bahan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan, dan pengawasan pelabuhan penyeberangan, pengaturan, pengendalian dan pengawasan angkutan sungai, danau dan penyeberangan, penjamin keamanan dan ketertiban, penyidikan dan pengusulan sanksi administratif terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan, peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan, pelayanan jasa kepelabuhanan, pengusulan dan pemantauan tarif dan penjadwalan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan, serta penyelenggara pelabuhan penyeberangan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.

f. Kelompok Jabatan Fungsional

Kelompok jabatan fungsional mempunyai tugas melakukan kegiatan sesuai dengan jabatan fungsional masing-masing berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.

g. Satuan Pelayanan

Satuan pelayanan merupakan satuan tugas yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala BPTD, serta melaksanakan tugas berdasarkan penugasan yang diberikan oleh Kepala BPTD.



#### 4.5 Produktivitas Angkutan

##### 4.5.1 Produktivitas Pelabuhan Penyeberangan Padangbai Selama 5 Tahun Terakhir Lintasan Padangbai-Lembar

Berikut tabel produktivitas penumpang dan kendaraan selama 5 tahun terakhir di Pelabuhan Penyeberangan Padangbai lintasan Padangbai - Lembar :

Tabel 4. 5 Produktivitas Keberangkatan 5 Tahun Terakhir di Pelabuhan Penyeberangan Padangbai Lintasan Padangbai – Lembar

<b>KEBERANGKATAN</b>						
<b>NO</b>	<b>GOLONGAN</b>	<b>TAHUN</b>				
		<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
<b>PENUMPANG</b>						
1	DEWASA	46.389	79.996	36.021	85.920	30.916
2	ANAK-ANAK	19.881	4.236	39.227	5.106	854
<b>TOTAL PENUMPANG</b>		<b>66.270</b>	<b>84.232</b>	<b>75.248</b>	<b>91.026</b>	<b>31.770</b>
<b>KENDARAAN</b>						
1	GOLONGAN I	1.878	293	283	278	309
2	GOLONGAN II	171.601	165.404	145.929	144.870	71.298
3	GOLONGAN III	1.337	947	1.474	648	293
4	GOLONGAN IV A	32.594	32.314	30.751	29.308	16.137
5	GOLONGAN IV B	26.467	21.460	20.821	24.962	19.344
6	GOLONGAN V A	1.425	519	435	313	228
7	GOLONGAN V B	43.605	48.157	49.273	54.932	46.213
8	GOLONGAN VI A	3.668	2.987	2.290	2.707	1.369
9	GOLONGAN VI B	49.815	46.251	47.378	47.710	29.828
10	GOLONGAN VII	6.690	8.633	10.750	14.237	9.495
11	GOLONGAN VIII	501	666	1.239	1.167	514
12	GOLONGAN IX	1	96	53	36	21
<b>TOTAL KENDARAAN</b>		<b>339.582</b>	<b>327.727</b>	<b>310.676</b>	<b>321.168</b>	<b>195.049</b>

Sumber : BPTD Wilayah XII Provinsi Bali & NTB, 2021

Tabel 4. 6 Produktivitas Kedatangan 5 Tahun Terakhir di Pelabuhan  
Penyeberangan Padangbai Lintasan Padangbai – Lembar

KEDATANGAN						
NO	GOLONGAN	TAHUN				
		2016	2017	2018	2019	2020
<b>PENUMPANG</b>						
1	DEWASA	86.634	74.895	72.350	58.220	20.858
2	ANAK-ANAK	1.206	109	109	56	7
<b>TOTAL PENUMPANG</b>		<b>87.840</b>	<b>75.004</b>	<b>72.459</b>	<b>58.276</b>	<b>20.865</b>
<b>KENDARAAN</b>						
1	GOLONGAN I	291	204	204	21	-
2	GOLONGAN II	152.008	128.297	125.587	112.654	48.853
3	GOLONGAN III	208	55	55	275	14
4	GOLONGAN IV A	21.641	26.720	26.040	22.192	10.640
5	GOLONGAN IV B	15.493	10.676	10.838	14.577	14.320
6	GOLONGAN V A	4.777	523	504	228	122
7	GOLONGAN V B	69.318	47.980	47.954	55.523	50.230
8	GOLONGAN VI A	2.671	2.540	2.521	2.631	1.216
9	GOLONGAN VI B	47.913	49.190	49.122	50.301	31.671
10	GOLONGAN VII	5.979	8.220	8.318	13.758	9.507
11	GOLONGAN VIII	193	389	393	547	362
12	GOLONGAN IX	5	1	1	-	-
<b>TOTAL KENDARAAN</b>		<b>320.497</b>	<b>274.795</b>	<b>271.537</b>	<b>272.707</b>	<b>166.935</b>

Sumber : BPTD Wilayah XII Provinsi Bali & NTB, 2021

#### 4.5.2 Produktivitas Pelabuhan Penyeberangan Padangbai Selama 15 Hari

Berdasarkan hasil survei yang dilakukan di Pelabuhan Penyeberangan Padangbai lintas Padangbai – Lembar didapatkan data produktivitas harian selama 15 hari yang dapat dilihat pada tabel 4.7 dan 4.8

Tabel 4. 7 Produktivitas Keberangkatan Selama 15 Hari  
di Pelabuhan Penyeberangan Padangbai Lintasan Padangbai-Lembar

No	Tanggal	KEBERANGKATAN													
		PNP		Golongan Kendaraan											
		D	A	I	II	III	IV A	IV B	V A	V B	VI A	VI B	VII	VIII	IX
1	21-Apr-21	82	-	-	75	-	21	23	1	54	2	10	8	-	-
2	22-Apr-21	85	-	-	80	-	22	21	-	54	2	10	13	-	-
3	23-Apr-21	62	-	-	58	2	18	16	-	55	1	11	6	-	-
4	24-Apr-21	60	1	-	79	-	21	16	-	39	1	8	3	-	-
5	25-Apr-21	177	4	-	103	-	23	11	-	28	5	10	7	-	-
6	26-Apr-21	67	4	-	86	-	20	19	1	64	3	10	9	-	-
7	27-Apr-21	67	-	-	79	2	23	24	-	54	2	10	7	-	-
8	28-Apr-21	92	-	1	91	-	17	20	-	74	1	11	9	-	-
9	29-Apr-21	104	-	-	112	-	22	19	-	57	2	18	10	-	-
10	30-Apr-21	106	-	-	142	-	20	21	3	56	3	8	7	-	-
11	01-Mei-21	120	-	-	165	-	31	19	2	53	4	7	4	-	-
12	02-Mei-21	181	1	-	205	2	24	19	-	38	7	5	9	-	-
13	03-Mei-21	105	-	-	156	-	18	18	-	45	3	8	3	-	-
14	04-Mei-21	137	-	-	265	-	35	29	2	60	2	12	5	-	-
15	05-Mei-21	235	-	-	327	-	43	36	-	46	3	10	3	-	-
<b>Total</b>		<b>1.680</b>	<b>10</b>	<b>1</b>	<b>2.023</b>	<b>6</b>	<b>358</b>	<b>311</b>	<b>9</b>	<b>777</b>	<b>41</b>	<b>148</b>	<b>103</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Sumber : Hasil Survei Tim PKL Bali, 2021

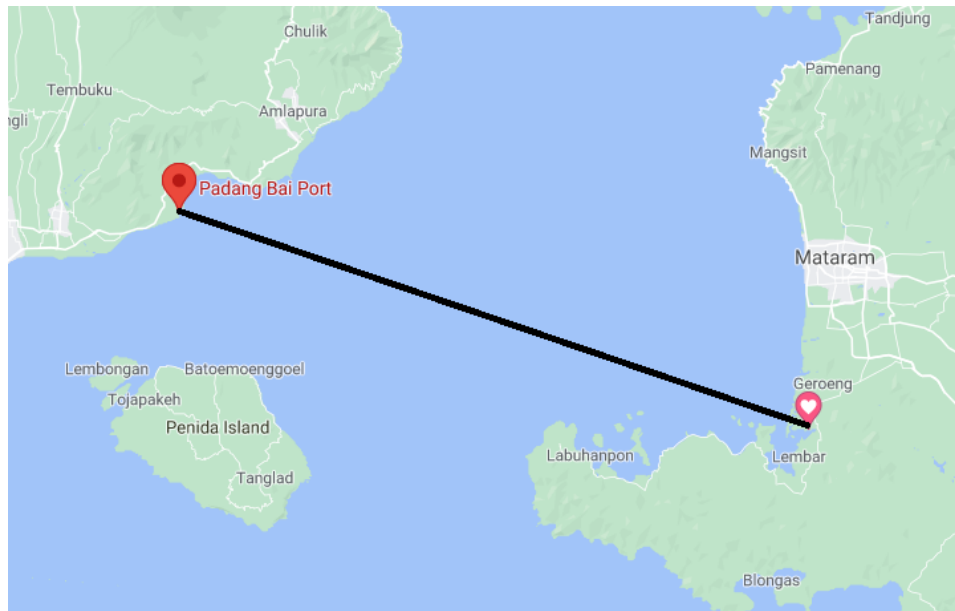
Tabel 4. 8 Produktivitas Kedatangan Selama 15 Hari  
di Pelabuhan Penyeberangan Padangbai Lintasan Padangbai - Lembar

No	Tanggal	KEDATANGAN													
		PNP		Golongan Kendaraan											
		D	A	I	II	III	IV A	IV B	V A	V B	VI A	VI B	VII	VIII	IX
1	21-Apr-21	24	-	-	58	-	5	17	-	54	1	8	8	1	-
2	22-Apr-21	30	-	-	54	-	10	16	-	54	2	9	13	-	-
3	23-Apr-21	30	-	-	52	-	11	18	-	54	2	10	11	-	-
4	24-Apr-21	12	-	-	46	-	14	16	-	39	3	13	8	-	-
5	25-Apr-21	33	-	-	43	-	21	23	1	28	2	19	5	-	-
6	26-Apr-21	50	-	-	32	-	8	14	-	63	2	8	3	-	-
7	27-Apr-21	19	-	-	23	1	6	19	-	54	4	8	5	-	-
8	28-Apr-21	30	-	-	45	-	12	19	-	58	2	10	2	-	-
9	29-Apr-21	34	-	-	29	-	13	18	-	63	2	9	2	-	-
10	30-Apr-21	29	-	-	33	-	19	10	-	37	3	11	5	-	-
11	01-Mei-21	20	-	-	21	-	11	16	-	40	4	15	8	-	-
12	02-Mei-21	41	-	-	22	-	16	17	2	79	3	19	11	-	-
13	03-Mei-21	34	-	-	32	-	8	18	-	75	5	9	4	-	-
14	04-Mei-21	24	-	-	23	-	10	15	-	33	2	10	6	-	-
15	05-Mei-21	35	-	-	35	-	19	18	-	29	2	23	5	-	-
<b>Total</b>		<b>445</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>548</b>	<b>1</b>	<b>183</b>	<b>254</b>	<b>3</b>	<b>750</b>	<b>39</b>	<b>181</b>	<b>96</b>	<b>1</b>	<b>-</b>

Sumber : Hasil Survei Tim PKL Bali, 2021

#### 4.6 Jaringan Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Pelabuhan Penyeberangan Padangbai melayani dua lintasan komersil yaitu lintas Padangbai - Lembar dan lintas Padangbai - Nusa Penida. Objek pada penulisan ini adalah trayek di lintasan Padangbai – Lembar. Peta jaringan trayek dari Padangbai menuju Lembar pada gambar 4.21



Sumber : Google Earth Tim PKL Bali(2021)

Gambar 4. 7 Trayek Lintasan Padangbai – Lembar

## BAB V

### ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH

#### 5.1 Analisa Data Hasil Penelitian

Aspek keselamatan yang akan penulis analisa terkait peralatan keselamatan jiwa sesuai dengan Peraturan internasional *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) yang telah disebutkan pada bab sebelumnya mengenai permasalahan yang ada, penulis mencoba menganalisa permasalahan sehingga dapat di ambil kesimpulan yang nantinya dapat dijadikan solusi atau pemecahan masalah untuk kapal tersebut. Untuk hal ini penulis membahas tentang:

##### 5.1.1 Sekoci Penyelamat

Berdasarkan *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) Tahun 1974 Amandemen 2014 pada Bab III seksi II peraturan 21, kapal penumpang lebih dari 500 tonase kotor harus membawa setidaknya satu perahu penyelamat, dimasing-masing sisi dengan kapasitas keseluruhan yang mengakomodasi tidak kurang dari 50% dari jumlah seluruh orang diatas kapal.

Tabel 5. 1 Sekoci Penyelamat

No	Nama Kapal	GT	Jumlah Sekoci Tersedia	Jumlah Sekoci Seharusnya	Keterangan
1	KMP. Nusa Penida	649	1	2	Tali sling pada dewi dewi sekoci rusak
2	KMP. Nusa Bhakti	673	1	2	Tali sling pada dewi dewi sekoci rusak
3	KMP. Nusa Sakti	676	1	2	Dewi – dewi sekoci tidak berfungsi



Gambar 5. 1 Kondisi Eksisting Sekoci pada KMP.Nusa Penida



Gambar 5. 2 Kondisi Eksisting Sekoci pada KMP.Nusa Bhakti



Gambar 5. 3 Kondisi Eksisting Sekoci pada KMP.Nusa Sakti

Hasil analisa diatas dapat dilihat bahwa kapal tersebut tidak memenuhi syarat kelengkapan untuk sekoci penyelamat, pada *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) Tahun 1974 Amandemen 2014 jelas diatur untuk kapal dengan GT diatas 500 wajib membawa masing – masing 1 sekoci penyelamat pada tiap sisi, namun pada KMP. Nusa Penida, KMP.Nusa Bhakti dan KMP.Nusa Sakti hanya membawa 1 sekoci penyelamat dengan kapasitas 5 orang.

#### 5.1.2 Rakit Penolong (*Inflatable Liferaft*)

Berdasarkan *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) Tahun 1974 Amandemen 2014 pada bab III perlengkapan penyelamatan jiwa seksi II peraturan 21, rakit penolong menampung kapasitas keseluruhan yang akan mengakomodasi sedikitnya 25% dari jumlah seluruh orang diatas kapal. Rakit penolong ini harus dilayani dengan sekurang - kurangnya satu peralatan peluncur disetiap sisi.

Tabel 5. 2 Rakit Penolong (*Inflatable Liferaft*)

No	Nama Kapal	GT	Jumlah	Kapasitas	Jumlah Seharusnya	Kondisi	Keterangan
1	KMP. Nusa Penida	649	10 unit	20 orang	$159 \times 25\% = 40$ orang $40:20 = 2$ unit	Kondisi <i>liferaft</i> baik dan tertulis kadaluarsa Mei 2022	Jumlah mencukupi
2	KMP. Nusa Bhakti	673	10 unit	20 orang	$271 \times 25\% = 68$ Orang $68:20 = 3$ unit	Kondisi <i>liferaft</i> baik dan tidak expired tertulis kadaluarsa Mei 2022	Jumlah mencukupi
3	KMP. Nusa Sakti	676	10 unit	20 orang	$154 \times 25\% = 39$ orang $39:20 = 2$ unit	Tidak expired dan tertulis kadaluarsa Desember 2021	Jumlah mencukupi





Gambar 5. 4 Kondisi Eksisting *Liferaft* pada KMP.Nusa Penida



Gambar 5. 5 Kondisi Eksisting *Liferaft* pada KMP.Nusa Bhakti



Gambar 5. 6 Kondisi Eksisting *Liferaft* pada KMP.Nusa Sakti

Hasil analisa diatas dapat disimpulkan bahwa jumlah yang harus disediakan untuk memenuhi syarat kelengkapan alat keselamatan diatas kapal berdasarkan SOLAS yaitu pada KMP.Nusa Penida 2 unit rakit penolong, KMP.Nusa Bhakti 3 unit dan KMP.Nusa Sakti 2 unit didapat dari 25% dari jumlah keseluruhan penumpang kemudian dibagi dengan kapasitas *liferaft*, dan dapat disimpulkan bahwa jumlah *liferaft* yang tersedia mencukupi untuk memenuhi syarat kelengkapan namun kondisi Rakit penolong kembang perlu perawatan terjadwal agar tetap dalam keadaan layak saat digunakan.

### 5.1.3 Jaket Penolong (*Lifejackets*)

#### a. Jaket Penolong Dewasa

Berdasarkan *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) Tahun 1974 Amandemen 2014 Bab III pada seksi II peraturan 22, sebagai tambahan setiap kapal penumpang harus membawa *lifejackets* tidak kurang 5% dari jumlah seluruh orang di atas kapal. Ketersediaan jaket penolong dewasa di dapat dari jumlah kapastitas penumpang dan awak kapal dikalikan 5% dan ditambahkan jumlah kapasitas penumpang dan awak kapal.



Gambar 5. 7 Kondisi Eksisting *Lifejacket* pada KMP.Nusa Penida



Gambar 5. 8 Kondisi Eksisting *Lifejacket* pada KMP.Nusa Bhakti



Gambar 5. 9 Kondisi Eksisting *Lifejacket* pada KMP.Nusa Sakti

Tabel 5. 3 Analisa Ketersediaan Jaket penolong (*Lifejackets*) untuk dewasa

No	Nama Kapal	Kapasitas penumpang	Jumlah ABK + Nahkoda	Jumlah Jaket Penolong Yang Harus Disediakan
1	KMP.Nusa Penida	137 orang	22 orang	$(159 \times 5\%) + 159 = 167$ Unit
2	KMP.Nusa Bhakti	250 orang	21 orang	$(271 \times 5\%) + 271 = 285$ Unit
3	KMP.Nusa Sakti	135 orang	19 orang	$(154 \times 5\%) + 154 = 162$ Unit

Tabel 5.4 menunjukkan perbandingan jaket penolong dewasa yang tersedia dengan Jaket Penolong yang harus disediakan.

Tabel 5. 4 Perbandingan Ketersediaan Jaket penolong Dewasa

No	Nama kapal	SOLAS	Tersedia	Keterangan
1	KMP. Nusa Penida	167 Unit	253 Unit	KMP. Nusa Penida memiliki 253 <i>Lifejacket</i> dengan lampu menyala sendiri dan tidak memiliki peluit serta pita pemantul cahaya. Lemari penyimpanan sudah lapuk dan berjamur
2	KMP.Nusa Bhakti	285 unit	256 Unit	KMP.Nusa Bhakti memiliki 256 Unit <i>Lifejacket</i> dan tercatat kurang dengan keadaan terdapat lampu namun tidak memiliki peluit. Lemari penyimpanan berdebu dan kurang terawat
3	KMP.Nusa Sakti	162 unit	241 Unit	KMP.Nusa Sakti memiliki 241 Unit <i>Lifejacket</i> dengan lampu menyala sendiri dan tidak memiliki peluit serta tali pengait banyak yang rusak

Hasil analisa diatas jumlah Jaket penolong (*Lifejackets*) untuk dewasa yang ada di KMP. Nusa Penida 253 unit sehingga sudah memenuhi syarat, berdasarkan peraturan *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) Tahun 1974 Amandemen 2014 Bab III pada seksi II peraturan 22, sebagai tambahan setiap kapal penumpang harus membawa *lifejackets* tidak kurang 5% dari jumlah seluruh orang di atas kapal, serta tersimpan pada tempat yang mudah dilihat, strategis, sehingga tidak menghambat proses penyelamatan penumpang.

Pada KMP.Nusa Bhakti terdapat 256 unit, sedangkan berdasarkan peraturan *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) Tahun 1974 Amandemen 2014 Bab III pada seksi

II peraturan 22, sebagai tambahan setiap kapal penumpang harus membawa *lifejackets* tidak kurang 5% dari jumlah seluruh orang di atas kapal yaitu sebanyak 285 unit sehingga mengalami kekurangan 29 unit, serta tersimpan pada tempat yang mudah dilihat, strategis, sehingga tidak menghambat proses penyelamatan penumpang.

Pada KMP.Nusa Sakti terdapat 241 unit sehingga sudah memenuhi syarat, berdasarkan peraturan *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) Tahun 1974 Amandemen 2014 Bab III pada seksi II peraturan 22, sebagai tambahan setiap kapal penumpang harus membawa *lifejackets* tidak kurang 5% dari jumlah seluruh orang di atas kapal, serta tersimpan pada tempat yang mudah dilihat, strategis, sehingga tidak menghambat proses penyelamatan penumpang.

b. Jaket Penolong Anak - anak

Pada *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) Tahun 1974 amandemen 2014 Bab III seksi I peraturan 7, sebagai tambahan setiap kapal penumpang harus membawa *lifejackets* tidak kurang dari 10% untuk anak – anak. Ketersediaan *lifejacket* anak – anak didapat dari jumlah kapasitas penumpang dikalikan 10%, maka didapat lah jumlah yang harus disediakan.

Tabel 5. 5 Analisa Ketersediaan Jaket penolong (*Lifejackets*) untuk Anak-anak

No	Nama Kapal	Kapasitas penumpang	Jumlah ABK + Nahkoda	Jumlah Jaket Penolong Yang Harus Disediakan
1	KMP.Nusa Penida	137 orang	22 orang	$159 \times 10\% = 16$ unit
2	KMP.Nusa Bhakti	250 orang	21 orang	$271 \times 10\% = 27$ unit
3	KMP.Nusa Sakti	135 orang	19 orang	$154 \times 10\% = 15$ unit

Hasil analisa diatas maka dapat dilihat perbandingan kondisi tersedia dengan kondisi seharusnya pada Tabel 5.6

Tabel 5. 6 Perbandingan Ketersediaan Jaket Penolong Anak-anak

No	Nama kapal	SOLAS	Tersedia	Keterangan
1	KMP.Nusa Penida	16 unit	100 unit	-
2	KMP.Nusa Bhakti	27 unit	24 unit	-
3	KMP.Nusa Sakti	15 unit	22 unit	-

Hasil analisa diatas jumlah Jaket penolong (*Lifejackets*) untuk anak-anak yang ada di KMP.Nusa Penida 16 unit, KMP.Nusa Bhakti 27 unit dan KMP.Nusa Sakti 15 unit sedangkan untuk baju penolong (*Lifejackets*) anak-anak minimal 10% dari jumlah seluruh penumpang yang ada dikapal.

Maka didapatlah kesimpulan bahwa jumlah Jaket penolong (*Lifejackets*) untuk anak-anak yang harus disediakan KMP.Nusa Penida, KMP.Nusa Bhakti dan KMP.Nusa Sakti sudah sesuai dengan jumlah penumpang diatas kapal dilihat dari ketersediaannya

#### c. Jaket Penolong Bayi

Pada *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) Tahun 1974 Amandemen 2014 Bab III seksi I peraturan 7, sebagai tambahan setiap kapal penumpang harus membawa *lifejackets* tidak kurang dari 2,5% untuk anak – anak. Ketersediaan *lifejacket* bayi didapat dari jumlah kapasitas penumpang dikalikan 2,5%, maka didapat lah jumlah yang harus disediakan.

Tabel 5. 7 Analisa Ketersediaan Jaket penolong (*Lifejackets*) untuk bayi

No	Nama Kapal	Kapasitas penumpang	Jumlah ABK + Nahkoda	Jumlah Jaket Penolong Yang Harus Disediakan
1	KMP.Nusa Penida	137 orang	22 orang	$159 \times 2,5\% = 5$ unit
2	KMP.Nusa Bhakti	250 orang	21 orang	$271 \times 2,5\% = 7$ unit
3	KMP.Nusa Sakti	135 orang	19 orang	$154 \times 2,5\% = 4$ unit

Hasil analisa diatas maka dapat dilihat perbandingan kondisi tersedia dengan kondisi seharusnya pada Tabel 5.8

Tabel 5. 8 Perbandingan Ketersediaan Jaket Penolong bayi

No	Nama kapal	SOLAS	Tersedia	Keterangan
1	KMP. Nusa Penida	5 unit	Tidak ada	-
2	KMP.Nusa Bhakti	7 unit	Tidak ada	-
3	KMP.Nusa Sakti	4 unit	Tidak ada	-

Hasil analisa diatas jumlah Jaket penolong (*Lifejackets*) untuk bayi pada KMP. Nusa Penida, KMP.Nusa Bhakti dan KMP.Nusa Sakti tidak ada, sedangkan untuk baju penolong (*Lifejackets*) bayi minimal 2,5% dari jumlah seluruh penumpang yang ada dikapal.

Maka didapatkan kesimpulan bahwa jumlah Jaket penolong (*Lifejackets*) untuk bayi yang disediakan KMP. Nusa Penida, KMP.Nusa Bhakti dan KMP.Nusa Sakti belum sesuai dengan jumlah penumpang diatas kapal.

*Lifejackets* harus disimpan ditempat-tempat yang menarik perhatian digeladak atau pada tempat berkumpul. *Lifejackets* untuk para penumpang harus disimpan baik diruang publik, stasiun berkumpul, atau dirute langsung diantara penumpang sehingga distribusi dan pemakaiannya tidak menghalangi gerakan. *Lifejackets* juga harus dilengkapi dengan lampu dan tata cara pemakaiannya.

#### 5.1.4 Pelampung Penolong (*Lifebouy*)

Berdasarkan *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) Tahun 1974 amandemen 2014 Bab III seksi II peraturan 22, *lifebouy* harus didistribusikan agar tersedia dikedua sisi kapal dan jumlah *lifebouy* yang dipersyaratkan. Sebagai tambahan, untuk kapal penumpang yang panjangnya kurang dari 60 m harus membawa minimal 8 pelampung dengan rincian 6 pelampung yang dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri dan 2 pelampung biasa. pada setiap pelampung harus ditandai dengan nama kapal tersebut. yang tertera dalam tabel 5.9

Tabel 5. 9 Kondisi Pelampung Penolong

No	Nama Kapal	Panjang Kapal	Jumlah Tersedia	SOLAS	Keterangan
1	KMP. Nusa Penida	55,90 m	12 Unit	8 Unit	2 buah <i>lifebuoy</i> tidak dilengkapi dengan tali serta terdapat 1 <i>lifebuoy</i> bekas dan rusak yang masih terdapat di atas kapal
2	KMP.Nusa Bhakti	55,00 m	13 unit	8 unit	3 buah <i>lifebuoy</i> tidak dilengkapi dengan tali
3	KMP.Nusa Sakti	48,00 m	13 unit	8 unit	4 buah <i>lifebuoy</i> tidak dilengkapi dengan tali

Hasil analisa diatas jumlah pelampung penolong yang ada di KMP. Nusa Penida saat ini berjumlah 12 unit, KMP.Nusa Bhakti 13 unit dan KMP.Nusa Sakti 8 unit sehingga memenuhi syarat untuk jumlah pelampung yang harus disediakan, berdasarkan peraturan *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) Tahun 1974 Amandemen 2014 seksi peraturan 21 bahwa kapal yang memiliki panjang kurang dari 60 meter minimal memiliki 8 unit pelampung penolong dimana 6 unit pelampung dengan lampu yang dapat menyala sendiri dan 2 unit pelampung biasa, serta peletakan yang mudah di jangkau. Maka didapatkan kesimpulan bahwa kondisi pelampung penolong yang harus disediakan pada KMP.Nusa Penida, KMP.Nusa Bhakti dan KMP.Nusa Sakti belum memenuhi karena masih banyak pelampung yang tidak layak pakai seperti warna yang sudah memudar dan tidak terdapatnya tali ataupun lampu pada pelampung sehingga menyulitkan pengoperasian dalam keadaan darurat.





Gambar 5. 10 Kondisi Eksisting *Lifebuoy* pada KMP.Nusa Penida



Gambar 5. 11 Kondisi Eksisting *Lifebuoy* pada KMP.Nusa Bhakti



Gambar 5. 12 Kondisi Eksisting *Lifebuoy* pada KMP.Nusa Sakti

Pelampung Penolong dengan lampu kapal harus menyediakan setidaknya 6 lampu menyala sendiri untuk dipasang pada Pelampung Penolong di atas KMP.Nusa Penida, KMP.Nusa Bhakti dan KMP.Nusa Sakti

#### 5.1.5 APAR (*Fire Extinguisher*)

Berdasarkan *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) Tahun 1974 amandemen 2014 Bab II seksi II-2 peraturan 10 tentang *Fire Fighting*, Ruang akomodasi, ruang pelayanan dan stasiun kontrol harus dilengkapi dengan alat pemadam api portabel dari jenis yang sesuai dan dalam jumlah yang cukup setidaknya 5 alat pemadam api portabel. salah satu alat pemadam api portabel yang dimaksudkan untuk digunakan di ruang mana pun harus disimpan di dekat pintu masuk ke ruang itu. Alat pemadam kebakaran harus ditempatkan siap digunakan di tempat-tempat yang mudah terlihat, yang dapat dijangkau dengan cepat tanpa gangguan cuaca atau factor eksternal lainnya.

Tabel 5. 10 kondisi APAR (*Fire Extinguisher*)

No	Nama kapal	GT	SOLAS	Tersedia	Keterangan
1	KMP. Nusa Penida	649	Dilengkapi dengan alat pemadam api portabel dari jenis yang sesuai dan dalam jumlah yang cukup minimal 5 unit	ada	Alat pemadam api yang digunakan jenis Dry Chemical Powder 13 unit berukuran 3,5 liter dan 2 unit berukuran 45 kg .1 unit berukuran 16,5 kg dan kadaluarsa Mei 2022
2	KMP.Nusa Bhakti	673	Ditempat yang mudah terlihat, yang dapat dijangkau dengan cepat serta terlindung	ada	Alat pemadam api yang digunakan jenis CO <sub>2</sub> 6kg sebanyak 1 tabung, 1 tabung 20kg Dry Chemical Powder, 7 tabung berukuran 6kg, 5 tabung

No	Nama kapal	GT	SOLAS	Tersedia	Keterangan
			dari gangguan kondisi cuaca, getaran atau factor eksternal lainnya		3,5 kg ,4 tabung jenis busa dengan isi 9 liter Dalam keadaan baik dan kadaluarsa Desember 2022
3	KMP.Nusa Sakti	676		ada	Alat pemadam api CO2 5kg 4 botol, powder 6kg 10 botol, foam 45 liter 1 botol, foam 9 liter 7 botol Dan kadaluarsa Agustus 2021

Hasil analisis data diatas jumlah dan kondisi alat pemadam api yang ada diatas kapal telah memenuhi peraturan *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) Tahun 1974 amandemen 2014 Bab II seksi II-2 peraturan 10 tentang *Fire Fighting*. Pada KMP.Nusa Penida terdapat 16 unit alat pemadam api jinjing dengan berbagai macam ukuran sesuai penempatan diatas kapal dengan keterangan kadaluarsa Mei 2022. Diatas KMP.Nusa Bhakti terdapat 18 unit alat pemadam api jinjing dengan berbagai ukuran dan kadaluarsa desember 2022. Pada KMP.Nusa Sakti terdapat 22 unit alat pemadam api jinjing dengan berbagai ukuran dan kadaluarsa agustus 2021



Gambar 5. 13 Kondisi  
Eksisting *Fire Ekstinguisher* pada KMP.Nusa Penida



Gambar 5. 14 Kondisi  
Eksisting *Fire Ekstinguisher* pada KMP.Nusa Bhakti



Gambar 5. 15 Kondisi  
Eksisting *Fire Extinguisher* pada KMP.Nusa Sakti

## 5.2 Usulan Pemecahan Masalah

### 5.2.1. Usulan Pemecahan Masalah Sekoci (*Lifeboat*)

Terkait dengan data diatas pada KMP.Nusa Penida,KMP. Nusa Bhakti dan KMP.Nusa Sakti bahwa kondisi *lifeboat* perlu dilakukan perawatan terutama pada dewi-dewi sekoci dan diberikan minyak gemuk (*grease*) sebagai pelumas dan juga mengganti tali sling yang sudah berkarat dengan tali sling yang baru sehingga mudah digunakan pada saat keadaan darurat.

### 5.2.2. Usulan Pemecahan Masalah Rakit Penolong (*Liferaft*)

Pada KMP.Nusa Penida, KMP.Nusa Bhakti dan KMP.Nusa Sakti kondisi Rakit Penolong (*liferaft*) serta komponen pendukungnya alat pelepas hidrostatik harus di cek secara rutin 6 bulan sekali, sehingga Rakit Penolong (*liferaft*) dalam keadaan baik, bebas masa *Expired* dan selalu dalam kondisi siap pakai.

### 5.2.3. Usulan Pemecahan Masalah Baju Penolong (*Lifejacket*)

- a. Berdasarkan data diatas maka pemilik kapal KMP.Nusa Penida perlu mengganti *lifejacket* yang dilengkapi dengan peluit dan lampu serta melakukan perawatan terhadap *lifejacket* agar tidak berjamur sehingga layak untuk dipakai saat keadaan darurat sehingga perlu membuat

jadwal perawatan *lifejacket* secara berkala. Pemilik kapal juga harus menambahkan *lifejacket* untuk bayi sebanyak 2.5% dari total jumlah penumpang yaitu 5 unit *lifejacket* untuk bayi

- b. Pemilik KMP.Nusa Bhakti perlu menambah *lifejacket* yang kurang sebanyak 29 buah,dikarenakan jumlah yang tersedia hanya 256 unit sedangkan 285 yang harus ada diatas kapal.dan menambahkan *lifejacket* untuk bayi sebanyak 7 unit, pemilik kapal juga harus sangat memperhatikan kelayakan *lifejacket* karena beberapa *lifejacket* terlihat tidak layak pakai seperti tali pengait pada *lifejacket* banyak yang rusak atau tidak bisa dikaitkan sehingga tidak optimal jika digunakan dalam keadaan darurat diatas air.
- c. Pada KMP.Nusa Sakti perlu penambahan *lifejacket* bayi sebanyak 4 unit dan menambahkan peluit serta lampu otomatis bagi *lifejacket* yang terbilang rusak serta melakukan perawatan terhadap *lifejacket* agar tidak berjamur sehingga layak untuk dipakai saat keadaan darurat sehingga perlu membuat jadwal perawatan *lifejacket* secara berkala

#### 5.2.4. Usulan Pemecahan Masalah Pelampung Penolong (*Lifebouy*)

- a. Berdasarkan data diatas bahwa kondisi *lifebouy* di KMP.Nusa Penida tidak sesuai dengan aturan dimana *lifebouy* tidak memiliki tali apung,tali sudah lapuk, tidak memiliki lampu menyala sendiri, maka pemilik kapal perlu melakukan penambahan kelengkapan *lifebouy* sejumlah 8 unit dimana 6 *Lifebouy* yang dilengkapi dengan lampu menyala sendiri saat terendam di air dan 2 unit dilengkapi dengan tali apung.
- b. Pemilik kapal KMP. Nusa Bhakti perlu membuat jadwal perawatan *Lifebouy* secara berkala, karena seluruh *lifebouy* harus memiliki warna yang mencolok, dan diberi tanda nama kapal serta pelabuhan

pendaftaran, karena terlihat kondisi *lifebuoy* pada KMP.Nusa Bhakti telah pudar dan perlu diganti dengan yang lebih layak

- c. Pada KMP.Nusa Sakti tidak sesuai dengan aturan dimana *lifebouy* tidak memiliki tali apung, tali sudah lapuk, tidak memiliki lampu menyala sendiri, maka pemilik kapal perlu melakukan penambahan kelengkapan *lifebouy* sejumlah 8 unit dimana 6 *Lifebouy* yang dilengkapi dengan lampu menyala sendiri saat terendam di air dan 2 unit dilengkapi dengan tali apung.

#### 5.2.5 Usulan Pemecahan Masalah Alat Pemadam Api Ringan (*Fire Ekstinguisher*)

- a. Pada KMP.Nusa Penida kondisi APAR sudah terletak pada tempat yang mudah dijangkau namun masi harus diberi tempat yang melindungi APAR tersebut dari gangguan cuaca, getaran dan faktor eksternal lainnya.
- b. Diatas KMP.Nusa Bhakti kondisi APAR sudah terletak pada tempat yang mudah dijangkau dan memiliki tmpat khusus namun pemilik kapal harus tetap melakukan pengecekan, karena beberapa tempat APAR sudah ada yang rusak, seperti penutup yang terlepas.
- c. Pemilik KMP.Nusa Sakti sebaiknya mengecek kembali kadaluarsa APAR yang ada, karena Sebagian besar APAR yang ada di KMP.Nusa Sakti sebentar lagi akan kadaluarsa sehingga perlu diganti dengan yang baru demi tercapainya keselamatan pelayaran saat terjadi kebakaran

### 5.3 Perbandingan dan Manfaat Antara Sistem Yang Ada Dengan Kondisi Yang Sedang Direncanakan

#### A. Kondisi Saat Ini

Berikut dibawah ini tabel perbandingan kondisi saat ini peralatan keselamatan penumpang yang ada pada kapal yang diteliti:

Tabel 5. 11 Kondisi Eksisting Peralatan Keselamatan Penumpang di KMP. Nusa Penida

No	Alat Keselamatan Penumpang	Jumlah (Unit)	SOLAS	Kondisi Eksisting
1	Sekoci ( <i>lifeboat</i> )	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kapal yang memiliki GT &gt; 500, harus memiliki 2 unit Sekoci</li> <li>Dewi-dewi sekoci bisa dioperasikan dan dalam kondisi bisa dipakai.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sekoci yang terdapat di KMP. Nusa Penida terdapat 1 unit memiliki kapasitas 5 orang</li> <li>Tali sling pada dewi-dewi sudah lapuk</li> </ul>
2	Rakit Penolong ( <i>liferaft</i> )	10	<ul style="list-style-type: none"> <li>rakit penolong menampung kapasitas keseluruhan yang akan mengakomodasi sedikitnya 25% dari jumlah seluruh orang diatas kapal Dilengkapi dengan alat pelepas hidrostatis, mudah dioperasikan dan dalam kondisi baik.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rakit penolong yang terdapat pada KMP. Nusa Penida terdapat 10 unit dengan kapasitas 20 orang</li> <li>Kondisi <i>liferaft</i> baik dan tertulis kadaluarsa Mei 2022</li> </ul>
3	Jaket Penolong ( <i>life jacket</i> )	253	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jumlah pelayar diatas kapal + 10% untuk anak-anak + 5% untuk cadangan</li> <li>Dilengkapi dengan peluit, light reflector dan lampu dan diletakkan di tempat-tempat yang mudah dijangkau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Terdapat 253 Unit jaket penolong (<i>life jacket</i>) untuk Dewasa</li> <li>Terdapat 100 unit jaket penolong anak-anak</li> </ul>



5.11 Tabel Lanjutan

No	Alat Keselamatan Penumpang	Jumlah (Unit)	SOLAS	Kondisi Eksisting
				<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tidak dilengkapi dengan peluit dan lampu menyala sendiri</li> <li>• Tidak dilengkapi pelampung untuk bayi 2.5% dari total penumpang diatas kapal</li> <li>• -Lemari penyimpanan <i>Life jacket</i> yang lapuk</li> </ul>
4	Pelampung Penolong ( <i>lifebouy</i> )	12	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dilengkapi Tali (30m),</li> <li>• Lampu minimal ½ jumlah keseluruhan <i>Lifebuoy</i>, dan</li> <li>• Dilengkapi 2 isyarat asap.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 <i>Lifebouy</i> memiliki lampu</li> <li>• 8 <i>lifebouy</i> biasa</li> <li>• 2 <i>lifebouy</i> tidak dilengkapi tali</li> <li>• Tidak ada <i>Lifebouy</i> dengan isyarat asap</li> </ul>
5	APAR ( <i>Fire Ekstinguisher</i> )	16	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Memiliki minimal 5 alat pemadam api jinjing</li> <li>• Diletakan pada tempat yang strategis, mudah dijangkau</li> <li>• Terhindar dari gangguan cuaca, getaran, dan factor eksternal lainnya</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Memiliki 16 buah alat pemadam api jinjing dengan berukuran beragam</li> <li>• Diletakan di dekat jalur keluar masuk ruang penumpang</li> <li>• tidak memiliki tempat khusus agar terhindar dari cuaca buruk ataupun gangguan dari factor eksternal lainnya.</li> </ul>

Tabel 5. 12 Kondisi Eksisting Peralatan Keselamatan Penumpang di KMP. Nusa Bhakti

No	Alat Keselamatan Penumpang	Jumlah (Unit)	SOLAS	Kondisi Eksisting
1	Sekoci ( <i>lifeboat</i> )	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kapal yang memiliki GT &gt; 500, harus memiliki 2 unit Sekoci</li> <li>• Dewi-dewi sekoci bisa dioperasikan dan dalam kondisi bisa dipakai.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sekoci yang terdapat di KMP. Nusa Bhakti terdapat 1 unit memiliki kapasitas 5 orang</li> <li>• Tali sling pada dewi-dewi sudah lapuk</li> </ul>
2	Rakit Penolong ( <i>liferaft</i> )	10	<ul style="list-style-type: none"> <li>• rakit penolong menampung kapasitas keseluruhan yang akan mengakomodasi sedikitnya 25% dari jumlah seluruh orang diatas kapal Dilengkapi dengan alat pelepas hidrostatik, mudah dioperasikan dan dalam kondisi baik.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rakit penolong yang terdapat pada KMP. Nusa Bhakti terdapat 10 unit dengan kapasitas 20 orang</li> <li>• Kondisi <i>liferaft</i> baik dan tidak expired tertulis kadaluarsa Mei 2022</li> </ul>

No	Alat Keselamatan Penumpang	Jumlah (Unit)	SOLAS	Kondisi Eksisting
3	Jaket Penolong ( <i>life jacket</i> )	256	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jumlah pelayar diatas kapal + 10% untuk anak-anak + 5% untuk cadangan</li> <li>• Dilengkapi dengan peluit, light reflector dan lampu dan diletakkan di tempat-tempat yang mudah dijangkau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Terdapat 256 Unit jaket penolong (<i>life jacket</i>) untuk Dewasa</li> <li>• Terdapat 24 unit jaket penolong anak-anak</li> <li>• <i>Lifejacket</i> dewasa kurang 29 unit</li> <li>• Tidak dilengkapi dengan peluit</li> <li>• Tidak dilengkapi pelampung untuk bayi 2.5% dari total penumpang diatas kapal</li> <li>• Beberapa pelampung terlihat berjamur</li> </ul>
4	Pelampung Penolong ( <i>lifebouy</i> )	13	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dilengkapi Tali (30m),</li> <li>• Lampu minimal ½ jumlah keseluruhan <i>Lifebuoy</i>, dan</li> <li>• Dilengkapi 2 isyarat asap.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 <i>Lifebouy</i> memiliki lampu</li> <li>• 8 <i>lifebouy</i> biasa</li> <li>• 3 <i>lifebouy</i> tidak dilengkapi tali</li> <li>• Tidak ada <i>Lifebouy</i> dengan isyarat asap</li> </ul>
5	APAR ( <i>Fire Ekstinguisher</i> )	18	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Memiliki minimal 5 alat pemadam api jinjing</li> <li>• Diletakan pada tempat yang strategis, mudah dijangkau</li> <li>• Terhindar dari gangguan cuaca, getaran, dan factor eksternal lainnya</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Memiliki 18 unit alat pemadam api jinjing dengan ukuran yang beragam</li> <li>• Diletakan di dekat jalur keluar masuk ruang penumpang</li> <li>• Tempat penyimpanan APAR beberapa terlihat rusak</li> </ul>

Tabel 5. 13 Kondisi Eksisting Peralatan Keselamatan Penumpang di  
KMP. Nusa Sakti

No	Alat Keselamatan Penumpang	Jumlah (Unit)	SOLAS	Kondisi Eksisting
1	Sekoci ( <i>lifeboat</i> )	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kapal yang memiliki GT &gt; 500, harus memiliki 2 unit Sekoci</li> <li>Dewi-dewi sekoci bisa dioperasikan.dan dalam kondisi bisa dipakai.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sekoci yang terdapat di KMP. Nusa Sakti terdapat 1 unit memiliki kapasitas 5 orang</li> <li>Tali sling pada dewi-dewi sudah lapuk</li> </ul>
2	Rakit Penolong ( <i>liferaft</i> )	10	<ul style="list-style-type: none"> <li>rakit penolong menampung kapasitas keseluruhan yang akan mengakomodasi sedikitnya 25% dari jumlah seluruh orang diatas kapal Dilengkapi dengan alat pelepas hidrostatis, mudah dioperasikan dan dalam kondisi baik.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rakit penolong yang terdapat pada KMP. Nusa Sakti terdapat 10 unit dengan kapasitas 20 orang</li> <li>Sticker petunjuk pada beberapa <i>liferaft</i> pudar dan tertulis kadaluarsa Desember 2021</li> </ul>
3	Jaket Penolong ( <i>life jacket</i> )	241	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jumlah pelayar diatas kapal + 10% untuk anak-anak + 5% untuk cadangan</li> <li>Dilengkapi dengan peluit,light reflector dan lampu dan diletakkan di tempat-tempat yang mudah dijangkau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Terdapat 241 Unit jaket penolong (<i>life jacket</i>) untuk Dewasa</li> <li>Terdapat 22 unit jaket penolong anak-anak</li> <li>Tidak dilengkapi dengan peluit dan lampu menyala sendiri</li> <li>Tidak dilengkapi pelampung untuk bayi 2.5% dari total penumpang diatas kapal</li> </ul>

No	Alat Keselamatan Penumpang	Jumlah (Unit)	SOLAS	Kondisi Eksisting
4	Pelampung Penolong (lifebouy)	13	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dilengkapi Tali (30m),</li> <li>• Lampu minimal <math>\frac{1}{2}</math> jumlah keseluruhan <i>Lifebuoy</i>, dan</li> <li>• Dilengkapi 2 isyarat asap.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 <i>Lifebouy</i> memiliki lampu</li> <li>• 8 <i>lifebouy</i> biasa</li> <li>• 3 <i>lifebuoy</i> tidak dilengkapi tali</li> <li>• Tidak ada <i>Lifebouy</i> dengan isyarat asap</li> </ul>
5	APAR ( <i>Fire Extinguisher</i> )	22	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Memiliki minimal 5 alat pemadam api jinjing</li> <li>• Diletakan pada tempat yang strategis, mudah dijangkau</li> <li>• Terhindar dari gangguan cuaca, getaran, dan factor eksternal lainnya</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Memiliki 22 unit alat pemadam api jinjing dengan berbagai jenis dan ukuran</li> <li>• Diletakan di dekat jalur keluar masuk ruang penumpang</li> <li>• Kondisi APAR sebentar lagi akan kadaluarsa</li> </ul>

## B. Kondisi Rencana

### 1. Sekoci Penyelamat

- a. Hasil analisa didapat bahwa KMP.Nusa Penida, KMP.Nusa Bhakti dan KMP.Nusa Sakti harus mengganti Sekoci Penyelamat dengan Sekoci Penyelamat yang baru, yang memiliki peluncur berupa dewi – dewi yang layak dan kapasitas yang besar serta melakukan pemeriksaan rutin.

### 2. Rakit Penolong (*Inflatable Liferaft*)

- a. Pada analisa KMP.Nusa Penida ,KMP.Nusa Bhakti dan KMP.Nusa Sakti melakukan pemeriksaan rutin terhadap rakit penolong agar pemakaian tidak kadaluarsa.

### 3. Jaket Penolong (*Lifejackets*)

KMP.Nusa Penida

- a. Dari hasil analisa dikapal KMP. Nusa Penida harus melengkapi jaket penolong bayi 5 unit dan dilengkapi dengan peluit dan *light reflector*.
- b. Setiap jaket penolong (*Lifejackets*) harus ditempatkan pada tempat yang mudah dijangkau oleh penumpang dan awak kapal yang berada dikapal, apabila tempat penyimpanan rusak harus adanya perbaikan agar dapat menyimpan *lifejacket* dengan baik selama berlayar.
- c. Mengganti penyimpanan pelampung dengan yang lebih layak agar pelampung dapat tersimpan dengan baik sehingga tidak berjamur

#### KMP.Nusa Bhakti

- a. Dari hasil analisa dikapal KMP. Nusa Bhakti harus memiliki 319 unit jaket penolong (*Lifejackets*) yang terdiri dari 285 unit untuk dewasa dan 27 unit untuk anak-anak dan 7 unit untuk bayi serta dilengkapi dengan peluit dan *light reflector*.
- b. Memastikan pelampung lengkap memiliki peluit dan lampu otomatis
- c. Melakukan pengecekan berkala agar pelampung tetap layak pakai dan tidak berjamur

#### KMP.Nusa Sakti

- a. Dari hasil analisa dikapal KMP. Nusa Sakti harus melengkapi jaket penolong bayi 4 unit dan dilengkapi peluit dan *light reflector*.
- b. Setiap jaket penolong (*Lifejackets*) harus ditempatkan pada tempat yang mudah dijangkau oleh penumpang dan awak kapal yang berada dikapal, apabila tempat penyimpanan rusak harus adanya perbaikan agar dapat menyimpan *lifejacket* dengan baik selama berlayar

#### 4. Pelampung Penolong

- a. Pada KMP. Nusa Penida, KMP.Nusa Bhakti dan KMP.Nusa Sakti harus menambahkan 8 unit pelampung dengan rincian 6 pelampung dengan lampu yang dapat menyala bila terendam dalam air dan 2 pelampung biasa.
- b. Kondisi pelampung penolong yang direncanakan terbuat dari mutu bahan yang baik, memiliki konstruksi dan daya apung yang baik, diberi warna mencolok serta lulus uji coba produksi.

## BAB VI

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 6.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil Implementasi kelengkapan alat keselamatan di KMP.Nusa Penida, KMP.Nusa Bhakti dan KMP.Nusa Sakti yang beroperasi di Pelabuhan Padangbai dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Kondisi alat keselamatan diatas KMP.Nusa Penida, KMP.Nusa Bhakti dan KMP.Nusa Sakti
  - a) Sekoci yang tersedia perlu perawatan kelayakan
  - b) Rakit penolong dengan kondisi baik dan tidak *expired*
  - c) Baju penolong yang ada terlihat kurang layak dan belum ada baju penolong pada masing-masing kapal untuk bayi yaitu sesuai peraturan 2,5% dari jumlah penumpang. Pada KMP.Nusa Bhakti baju penolong dewasa perlu penambahan 29 unit untuk mencapai kesesuaian pada peraturan
  - d) Pelampung penolong yang terdapat diatas kapal beberapa tidak layak dan tidak dilengkapi tali sehingga kurang optimal jika digunakan dalam keadaan darurat.
  - e) Alat Pemadam Api yang ada diatas kapal dengan keadaan baik namun perlu dilakukan perbaikan pada tempat penyimpanan APAR tersebut serta diperhatikan *next intention* pada masing-masing APAR
  
2. Kondisi eksisting alat keselamatan diatas KMP Nusa Penida, KMP. Nusa Bakti dan KMP. Nusa Sakti hanya Rakit Penolong dan APAR yang memenuhi peraturan internasional *Safety Of Life At Sea (SOLAS)* sedangkan untuk kondisi eksisting pelampung penolong, baju penolong dan sekoci belum memnuhi peraturan karena masih tidak layak untuk dipakai sehingga tidak optimal jika digunakan dalam keadaan darurat.



## 6.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas maka saran yang dapat diusulkan penulis dalam upaya meningkatkan pengawasan terhadap kondisi dan jumlah perlengkapan keselamatan di KMP.Nusa Penida, KMP.Nusa Bhakti dan KMP.Nusa Sakti sebagai berikut:

1. Pemilik KMP.Nusa Penida, KMP.Nusa Bhakti dan KMP.Nusa Sakti perlu memperbaharui peralatan keselamatan berupa sekoci, baju penolong, pelampung penolong dan alat pemadam api agar jumlah dan kondisi peralatan tersebut sesuai dengan peraturan *Safety Of Life At Sea (SOLAS)*
2. Nakhoda KMP.Nusa Penida, KMP.Nusa Bhakti dan KMP.Nusa Sakti perlu membuat jadwal perawatan dan pemeriksaan setiap 1 bulan sekali terhadap peralatan keselamatan jiwa agar kondisi peralatan keselamatan jiwa dan alat pemadam api terpantau dalam keadaan baik dan layak digunakan.



# *LAMPIRAN*

*Ship Particular* KMP. Nusa Penida

<b>KMP. NUSA PENIDA</b>		
<b>DATA KAPAL</b>		
1	Nama Kapal	KMP. NUSA PENIDA
2	Type Kapal	RORO (Roll On Roll Off)
3	Lintas Penyeberangan	Padangbai - Lembar
4	Jarak Lintas	38 Mil
5	Tahun Pembangunan	1983
6	Galangan Pembangunan	PT. Kodja Bahari
7	Material Lambung	Baja
8	Klasifikasi	BKI
9	Docking Tahunan Terakhir	Maret 2020
10	Rencana Docking Berikut	Maret 2021
<b>SHIP PARTICULAR</b>		
1	Panjang Keseluruhan (LOA)	55.90 Meter
2	Panjang antara garis tegak (LBP)	50.50 Meter
3	Lebar (B)	10.00 Meter
4	Tinggi Geladak Utama (D)	3.80 Meter
5	Tinggi Sarat (d)	3.70 Meter
6	Tonnage (GT)	649 GT
7	Kapasitas Penumpang (sesuai SKKP)	137 Orang
8	Kapasitas Kendaraan (Campuran)	22 Unit
9	Jumlah Awak Kapal (Sesuai Sijil)	22 Orang

*Ship Particular* KMP. Nusa Bhakti

<b>KMP. NUSA BAKTI</b>		
<b>DATA KAPAL</b>		
1	Nama Kapal	KMP. NUSA BAKTI
2	Type Kapal	RORO (Roll On Roll Off)
3	Lintas Penyeberangan	Padangbai - Lembar
4	Jarak Lintas	38 Mil
5	Tahun Pembangunan	1983
6	Galangan Pembangunan	PT. Kodja Galangan I
7	Material Lambung	Baja
8	Klasifikasi	BKI
9	Docking Tahunan Terakhir	Juni 2020
10	Rencana Docking Berikut	Juni 2021
<b>SHIP PARTICULAR</b>		
1	Panjang Keseluruhan (LOA)	55.00 Meter
2	Panjang antara garis tegak (LBP)	47.45 Meter
3	Lebar (B)	14.00 Meter
4	Tinggi Geladak Utama (D)	3.80 Meter
5	Tinggi Sarat (d)	2.50 Meter
6	Tonnage (GT)	673 GT
7	Kapasitas Penumpang (sesuai SKKP)	250 Orang
8	Kapasitas Kendaraan (Campuran)	25 Unit
9	Jumlah Awak Kapal (Sesuai Sijil)	21 Orang

*Ship Particular* KMP. Nusa Sakti

<b>KMP. NUSA SAKTI</b>		
<b>DATA KAPAL</b>		
1	Nama Kapal	KMP. NUSA SAKTI
2	Type Kapal	RORO (Roll On Roll Off)
3	Lintas Penyeberangan	Padangbai - Lembar
4	Jarak Lintas	38 Mil
5	Tahun Pembangunan	1985
6	Galangan Pembangunan	Jepang
7	Material Lambung	Baja
8	Klasifikasi	BKI
9	Docking Tahunan Terakhir	
10	Rencana Docking Berikut	
<b>SHIP PARTICULAR</b>		
1	Panjang Keseluruhan (LOA)	48.00 Meter
2	Panjang antara garis tegak (LBP)	53.76 Meter
3	Lebar (B)	11 Meter
4	Tinggi Geladak Utama (D)	3.85 Meter
5	Tinggi Sarat (d)	3.80 Meter
6	Tonnage (GT)	676 GT
7	Kapasitas Penumpang (sesuai SKKP)	135 Orang
8	Kapasitas Kendaraan (Campuran)	20 Unit
9	Jumlah Awak Kapal (Sesuai Sijil)	19 Orang

