

**TINJAUAN PERLENGKAPAN KESELAMATAN JIWA
KM. EXPRESS BAHARI 3B YANG BEROPERASI PADA
TRAYEK PALEMBANG – MUNTOK**

KERTAS KERJA WAJIB



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

**SAMUDRA DYAN BAGUS RAHMANA
NPT. 2003022**

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

**TINJAUAN PERLENGKAPAN KESELAMATAN JIWA
KM. EXPRESS BAHARI 3B PADA TRAYEK
PALEMBANG – MUNTOK**

KERTAS KERJA WAJIB



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

SAMUDRA DYAN BAGUS RAHMANA

NPT. 2003022

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

**TINJAUAN PERLENGKAPAN KESELAMATAN JIWA KM. EXPRESS
BAHARI 3B PADA TRAYEK PALEMBANG – MUNTOK**

Disusun dan Diajukan Oleh :

SAMUDRA DYAN BAGUS RAHMANA
NPT. 2003022

Telah dipresentasikan di depan Panitia Seminar KKW
Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang
Pada tanggal 28 Agustus 2023

Ketua Penguji

Sekretaris

Anggota

Broto Priyono, S.SiT., MT
NIP. 1978116 200003 1 001

Capt. Dimas Pratama Yuda S.SiT., M.H., M.Mar
NIP. 19871216 20220 1 001

Dr. Andri Yulianto, M.T., M.Mar.E
NIP. 19760718 1998 1 001

Mengetahui
Ketua Program Studi
Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

SURNATA, S.SiT., M.M.
NIP. 19660719 198903 1 001

**HALAMAN PERSETUJUAN SEMINAR
KERTAS KERJA WAJIB**

Judul : TINJAUAN PERLENGKAPAN KESELAMATAN JIWA
KM. EXPRESS BAHARI 3B PADA TRAYEK
PALEMBANG - MUNTOK
Nama : SAMUDRA DYAN BAGUS RAHMANA
NPT : 20 03 022
Program Studi : Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk
diseminarkan Palembang, Agustus 2023

Pembimbing I

Pembimbing II

Sri Kelana, S.Or., M.Pd
NIP. 19821115 200912 1 004

Monica Amanda, S.T., M.SC.
NIP.19860918 200812 2 001

Mengetahui
Ketua Program Studi
Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

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

HALAMAN SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : SAMUDRA DYAN BAGUS RAHMANA

NPT : 2003022

Program Studi : Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Adalah pihak I selaku penulis asli karya ilmiah yang berjudul “TINJAUAN PERLENGKAPAN KESELAMATAN JIWA KM. EXPRESS BAHARI 3B PADA TRAYEK PALEMBANG-MUNTOK”, dengan ini menyerahkan karya ilmiah kepada:

Nama : Politeknik Transportasi SDP Palembang

Alamat : Jl. Sabar Jaya no.116, Perajin, Banyuasin 1
Kab. Banyuasin, Sumatera Selatan

Adalah pihak ke II selaku pemegang Hak cipta berupa laporan Tugas Akhir Taruna/i Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan selama batas waktu yang tidak ditentukan.

Demikianlah surat pengalihan hak ini kami buat, agar dapat dipergunakan sebagaimana mestinya

Palembang, 28 Agustus 2023

Pemegang Hak Cipta

Pencipta

()

(SAMUDRA DYAN BAGUS R)

HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : SAMUDRA DYAN BAGUS RAHMANA

NPT : 2003022

Program Studi : D-III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis dengan judul:

TINJAUAN PERLENGKAPAN KESELAMATAN JIWA KM. EXPRESS BAHARI 3B PADA TRAYEK PALEMBANG-MUNTOK

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

Palembang, 28 Agustus 2023

(SAMUDRA DYAN BAGUS RAHMANA)

Tinjauan Perlengkapan Keselamatan Jiwa KM.Express Bahari 3B Yang Beroperasi Pada Trayek Palembang-Muntok

Samudra Dyan Bagus Rahmana (2003022)

Dibimbing oleh: Sri Kelana, S.Or., M.Pd dan
Monica Amanda, S.T., M.SC.

ABSTRAK

Pelabuhan Boom Baru dikelola oleh PT.Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional 2 Palembang, melayani lintasan Palembang-muntok dengan 1 kapal cepat.yaitu KM Express Bahari 3B.Adapun Metodologi penelitian yang digunakan adalah observasi langsung di lapangan, wawancara, Kepustakaan/dokumentasi untuk analisa yang digunakan adalah Gap Analysis dimana perbandingan antara keadaan existing dengan keadaan yang sesuai aturan yang berlaku berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NO: UM.008/9/20/DJPL – 12 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*NonConvention Vessel Standard Indonesian Flagged*) Bab IV Pasal 81.

Berdasarkan analisis tersebut didapatkan kesimpulan bahwa kapal yang beroperasi di lintasan Palembang-Muntok provinsi Sumatera Selatan yaitu KM Express bahari 3B menunjukkan bahwa sudah melengkapi perlengkapan keselamatan jiwa seperti *Lifejacket* sejumlah 260 unit untuk dewasa dan 25 unit untuk anak-anak serta juga di lengkapi lampu, peluit dan *reflective tape* ,*lifebuoy* sejumlah 8 unit *lifebouy* dari 8 unit itu meliputi dari memiliki 3 unit pelampung penolong yang di lengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri dan memiliki 8 unit yang dilengkapi tali apung,*liferaft* sejumlah 5 unit dalam kondisi layak untuk dipakai dan tidak ada yang kadaluarsa ,*linethrowing* sejumlah 1 unit dan dapat digunakan, Isyarat marabahaya meliputi yaitu 8 unit untuk roket parasut isyarat marabahaya,12 unit untuk cerawat tangan merah,dan 4 buah tabung asap oranye dan dapat digunakan,*Search and Rescue Radar Transpoder (SART)* sejumlah 2 unit dan dapat digunakan, Sedangkan *two way radio telephony* sejumlah 2 unit serta dapat digunakan dan *rescue boat* sejumlah 1 unit dapat digunakan akan tetapi tidak memiliki mesin bermotor masih belum sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Kata Kunci : Tinjauan, Kapal, Perlengkapan Keselamatan Jiwa

***Review Of Life Safety Equipment Over Km.Express Bahari 3B On
The Palembang – Muntok Route
South Sumatera Province***

Samudra Dyan Bagus Rahmana (2003022)

Supervised Guided by: Sri Kelana, S.OR., M.Pd and
Monica Amanda, S.T., M.SC.

ABSTRACTION

The Boom Baru Crossing Port is managed by PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional 2 Palembang, serving the Palembang-muntok route with 1 fast boat namely KM.Express Bahari 3B. However, in this operation there are still safety devices that are still not in accordance with regulations. The research methodology used is direct observation in the field, interviews, literature/documentation for the analysis used is the Gap Analysis where the comparison between the existing conditions and the conditions according to the applicable rules is based on the Regulation of the Director General of Sea Transportation NO: UM.008/9/20 /DJPL – 12 concerning Technical Instructions for the Implementation of Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged Chapter IV Article 81.

Based on this analysis, it can be concluded that ships operating on the Palembang-Muntok route, South Sumatra province, namely KM Express bahari 3B, show that they have equipped life safety equipment such as life jackets a total of 260 units for adults and 25 units for children and also equipped with lights, whistles and reflective tape , lifebuoys a total of 8 units of the 8 units include having 3 units of life buoys which are equipped with lights that can turn on themselves and having 8 units equipped with floating ropes, life rafts a total of 5 units suitable for use and nothing expired, linethrowing amount of 1 unit and can be used , distress signals Includes 8 units for distress signal parachute rockets, 12 units for red hand flares, and 4 orange smoke tubes and can be used , Search and Rescue Radar Transpoder (SART) a total of 2 units and can be used, while two way radio telephony and 1 unit of rescue boat that can be used but does not have a motorized engine is still not in accordance with applicable regulations.

Keywords : Review, Ship, Safety Equipment

KATA PENGANTAR

Alhammdulillahirobbil'alamin puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, karena atas berkat dan rahmat-Nya, Penulis dapat menyelesaikan Kertas Kerja Wajib yang berjudul, **“TINJAUAN PERLENGKAPAN KESELAMATAN JIWA KM. EXPREES BAHARI 3B PADA TRAYEK PALEMBANG – MUNTOK”** tepat pada waktu yang telah ditentukan. Kertas Kerja Wajib ini ditulis dan diajukan sebagai salah satu persyaratan untuk menyelesaikan pendidikan pada program Diploma III Management Transportasi Perairan Daratan (MTPD) di Politeknik Transportasi Sungai Danau, dan Penyeberangan Palembang. Penulis menyadari bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak yang langsung maupun tidak langsung telah terlibat dalam Penelitian Kertas Kerja Wajib ini. Oleh karena itu, Penulis mengucapkan Terima Kasih kepada :

1. Bapak Dr. Eko Nugroho Widjatmoko, M.M., M.Mar.E. selaku Direktur Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang.
2. Bapak Sri Kelana, S.Or., M.Pd sebagai Dosen Pembimbing I dan Ibu Monica Amanda S.T sebagai Dosen pembimbing II Kertas Kerja Wajib Terima kasih telah meluangkan waktu untuk bimbingan dan arahan sehingga Kertas Kerja Wajib ini dapat selesai dengan tepat waktu.
3. Wakil Direktur I, Wakil Direktur II dan Wakil Direktur III Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang.
4. Seluruh Civitas Akademika Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang.
5. Orang tua dan keluarga yang memberikan semangat dukungan dan doa yang tak pernah berhenti.
6. Seluruh Manager dan Staf PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional 2 Palembang.
7. Tim PKL PELINDO (Persero) REGIONAL 2 PALEMBANG siddiq,father,dan amanda . Terima kasih 4 bulan yang sangat berharga. Terima kasih telah menambah kisah indah yang tidak akan kulupakan. Maafkan akan kesalahan dan kekhilafan.

8. TonAh Terima kasih 3 tahunnya yang penuh dengan cerita hebat, Terima kasih telah berjuang bersama!
9. Adik asuh SUDIRMAN Angkatan XXXII dan Adik asuh Angkatan XXXIII tetap jaga kebersamaan dan silaturahmi.
10. Adik asuh KONTINGEN Angkatan XXXII dan Adik asuh Angkatan XXXIII tetap jaga kebersamaan dan silaturahmi.
11. IKASDAP Provinsi Sumatera Selatan terima kasih atas semua dukungan moril dan materil selama melaksanakan PKL
12. Pengasuh yang telah menjaga dan mendidik kami. Terima kasih telah megajarkan arti kedisiplinan, kedewasaan, dan pelajaran yang tidak kami dapatkan di tempat lain
13. Terima kasih untuk kak reta dan kak elfansyah telah membimbing alkes
14. Terima kasih kepada bapak ilham Panjang sebagai dospem 3 tulisan
15. Almamater kebanggaan! POLTEKTRANS SDP PALEMBANG.
16. Semua pihak yang terlibat dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini.
Penulis menyadari bahwa Kertas Kerja Wajib ini masih jauh dari sempurna, oleh karena itu di harapkan kritik dan saran yang bersifat membangun untuk dapat menjadi perbaikan, semoga Kertas Kerja Wajib ini bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkannya.

Palembang, 28 Agustus 2023

Samudra Dyan Bagus Rahmana

DAFTAR ISI

HALAMAN SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA	iv
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN	v
KATA PENGANTAR	viii
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
Data Lampiran	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. LATAR BELAKANG	1
B. RUMUSAN MASALAH	3
C. TUJUAN PENELITIAN	3
D. BATASAN PENELITIAN	3
E. MANFAAT PENELITIAN	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI	5
A. TINJAUAN PUSTAKA	5
1. Penelitian Terdahulu	5
2. Landasan Hukum	5
BAB III METODE PENELITIAN	24
A. DESAIN PENELITIAN	24
1. Waktu Dan Lokasi	24
2. Jenis Penelitian	24
3. Jenis Dan Sumber Data	25
4. Bagan Alir Penelitian	25
B. TEKNIK PENGUMPULAN DATA	28
C. Teknik Analisa	20
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN	30

A. GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN	30
B. Analisis	45
C. Pembahasan	68
BAB V PENUTUP	77
A. Kesimpulan	77
B. SARAN	78
DAFTAR PUSTAKA	79
LAMPIRAN	81

DAFTAR TABEL

Tabel 4. 1 Ships Of Particulars KM. Express Bahari 3B	32
Tabel 4. 2 Fasilitas Daratan Terminal Penumpang Boom Baru	33
Tabel 4. 3 Trafik Produktifitas Bulan Maret 2023	42
Tabel 4. 4. Trafik Kapal Penumpang 5 bulan terakhir	43
Tabel 4. 5 Trafik Embarkasi – Dembarkasi 5 tahun terakhir	43
Tabel 4. 6 Hasil Survei Kondisi Peralatan Keselamatan	46
Tabel 4. 7.Hasil Survei Sekoci Penolong (Rescue boat)	53
Tabel 4. 8.Hasil Survei Rakit Penolong (Liferaft)	55
Tabel 4. 9.Hasil Survei Pelampung Penolong (Lifebuoy)	57
Tabel 4. 10.Hasil Survei Baju Penolong (<i>Lifejacket</i>)	59
Tabel 4. 11.Hasil Survei Alat Pelontar Tali (Line Throwing)	61
Tabel 4. 12.Isyarat Marabahaya	63
Tabel 4. 13.Search And Rescue Radar Transponder (SART):	65
Tabel 4. 14.Two way radio telephony	67

DAFTAR GAMBAR

Gambar 3. 1 Bagan Alir Penelitian	26
Gambar 4. 1 Peta Administrasi Kota Palembang	31
Gambar 4. 2 KM Express Bahari 3B Trayek Boom Baru - Muntok	32
Gambar 4. 3 Struktur Organisasi PT.Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional 2 Palembang	35
Gambar 4. 4 Layout Terminal Penumpang Boom Baru Palembang	44
Gambar 4. 5 Peta Jaringan Trayek Boom Baru - Muntok	45
Gambar 4. 6 Sekoci (Rescue boat)	54
Gambar 4. 7 Rakit Penolong (Liferaft)	56
Gambar 4. 8 Pelampung Penolong (lifebuoy)	58
Gambar 4. 9 Baju Penolong (Life Jacket)	60
Gambar 4. 10 Line Throwing	62
Gambar 4. 11 Roket Parasut Isyarat Marabahaya (Roket Parachute Signal)	64
Gambar 4. 12 Cerawat Tangan Merah (Red Hand Flare)	64
Gambar 4. 13 Tabung Asap (Marine Smoke Signal)	65
Gambar 4. 14 Search And Rescue Transponder (SART)	66
Gambar 4. 15 Two way radio telephony	67

Data Lampiran

Lampiran 1 Ship Particular KM.Express Bahari 3B	81
Lampiran 2 Surat Ukur Internasional (1969)	82
Lampiran 3 Persetujuan Rencana Pengoperasian Kapal Pada Trayek Tetap dan Teratur Angkutan Laut Dalam Negeri	83
Lampiran 4 <i>Certificate Of Re-Inspection Inlfatable Liferaft</i>	84
Lampiran 5 Dokumentasi Tim PKL Pelindo Regional 2 Palembang	85
Lampiran 6 Lembar Catatan Mengenai Perlengkapan Sertifikat Keselamatan Kapal Tinggi	89
Lampiran 7 Sertifikat Keselamatan Kapal Kecepatan Tinggi High Speed Craft Safety Certificate	90
Lampiran 8 Jadwal Keberangkatan Kapal	93
Lampiran 9 Tarif Kapal KM.Express Bahari 3B	94
Lampiran 11 Form Survey KM.Express Bahari 3B	

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Sektor transportasi memiliki kontribusi yang sangat penting bagi pembangunan nasional, karena peranannya sebagai penggerak dan pendorong kegiatan pembangunan serta sebagai perekat kesenjangan antar suatu wilayah. Angkutan Penyeberangan merupakan transportasi yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan daerah satu dengan daerah lainnya yang dipisahkan oleh perairan. Pelabuhan Boom Baru merupakan pelabuhan sungai terbesar di wilayah Sumatera Selatan dan sekaligus merupakan tumpuan urat nadi pertumbuhan ekonomi provinsi Sumatera Selatan. Kegiatan bongkar muat didominasi oleh barang curah kering, curah cair, general cargo dan petikemas, disamping juga melayani barang dengan jenis kemasan lain. Pelabuhan Palembang memiliki sub-pelabuhan yang sangat potensial dan terbuka bagi kerjasama investasi, yaitu Pelabuhan Sungai Lais, didukung oleh areal yang cukup luas seluas 200 hektar untuk kegiatan industri. Untuk mengantisipasi peningkatan arus komoditas di masa mendatang, pelabuhan boom baru telah memiliki terminal peti kemas yang dilengkapi dengan berbagai peralatan modern yang mampu menjamin pelayanan kapal dan barang. Ada empat klaster bisnis utama Pelindo, yaitu:

1. Klaster petikemas
2. Klaster non petikemas
3. Klaster logistik & pengembangan daerah pesisir (hinterland)
4. Klaster kelautan, peralatan, dan pelayanan pelabuhan

Pengelompokan klaster bisnis ini dilakukan agar membuat pengembangan bisnis di Pelindo lebih terfokus, meningkatkan kemampuan dan keahlian SDM yang bekerja di setiap klaster, sehingga mampu bekerja dengan lebih efisien dan membuat kepuasan pelanggan meningkat. Jika ini terjadi maka akan membuka pangsa pasar yang lebih luas dan menaikkan keuntungan perusahaan.

Pelabuhan Boom Baru selain melayani kapal barang juga melayani kapal penumpang,,Kapal Penumpang KM Express Bahari 3B milik PT.Pelayaran Sakti Inti Makmur yang beroperasi tujuan Palembang – Muntok merupakan sarana transportasi laut yang disediakan untuk masyarakat Indonesia. Sebagian penghasilan Negara Indonesia terdapat di pelabuhan yang bertujuan untuk memfasilitasi masyarakat Indonesia dalam melakukan perpindahan antar pulau karena mengingat Indonesia merupakan Negara kepulauan yang memiliki banyak pulau, Maka dari itu KM Express Bahari 3B harus tetap meningkatkan peralatan keselamatan di kapal penumpang agar tetap terkendali dan aman bagi penumpang saat terjadi bahaya maupun keadaan cuaca buruk pada saat berlayar di laut.

Kapal cepat Jetfoil Express Bahari melayani penyeberangan dari Palembang–Bangka,,Kapal cepat ini berlayar tiga kali dalam sepekan.Terdapat kejadian kecelakaan di laut bangka yang terjadi pada tanggal 22 Agustus 2013 pukul 13.00 WIB, KM. Express Bahari 8C bertolak dari dermaga pelabuhan Pangkal Balam, Bangka menuju pelabuhan Tanjung Pandan, Belitung terjadi kecelakaan kapal yaitu kebakaran yang menyebabkan kapal tengelam.dengan kejadian tersebut upaya meningkat keselamatan jiwa pada Kapal Penumpang KM Express Bahari 3B Dalam proses membangun aspek keselamatan pengguna jasa, kondisi serta jumlah alat keselamatan menjadi hal yang perlu untuk diperhatikan. Baik itu dari segi kelayakan maupun kelengkapan alat sehingga jika terjadi suatu hal atau keadaan darurat, alat keselamatan tersebut dapat digunakan dengan baik sebagai bentuk terselenggaranya aspek keselamatan penumpang diatas kapal serta dapat meminimalisir korban ketika kecelakaan kapal terjadi.Berdasarkan gambaran diatas maka peneliti dalam Kertas Kerja Wajib (KKW) mengambil judul **“Tinjauan Perlengkapan Keselamatan Jiwa Km. Express Bahari 3B Pada Trayek Palembang – Muntok”**

B. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan dari penelitian yang dilakukan terdapat beberapa permasalahan yang ditemukan, sehingga didapatkan rumusan masalah sebagai berikut :

1. Apakah Jumlah Perlengkapan Keselamatan Penumpang di KM Express Bahari 3B sudah sesuai dengan peraturan yang berlaku?
2. Bagaimana Kondisi Kesesuaian alat keselamatan penumpang di atas Express Bahari 3B Sesuai dengan aturan Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*)?

C. TUJUAN PENELITIAN

Adapun Tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui kondisi jumlah perlengkapan keselamatan penumpang sudah memenuhi syarat sesuai dengan standar peraturan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NO: UM.008/9/20/DJPL-12 tentang Pemberlakuan Standar dan Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) Bab IV Pasal 81 Tentang Perlengkapan penolong kapal penumpang daerah pelayaran terbatas.
2. Untuk mengetahui kesesuaian alat keselamatan seperti sekoci penolong (*rescue boat*), rakit penolong (*Liferaft*), baju penolong (*Lifejacket*), pelampung penolong (*Lifebuoy*), alat pelontar tali, isyarat marabahaya, *Search and rescueradar transponder*(SART) dan *Two way radio telephony* diatas kapal KM. Express Bahari 3B dalam keadaan baik sehingga dapat dipergunakan sebagaimana semestinya.

D. BATASAN PENELITIAN

Pokok permasalahan yang akan dibahas dalam Kertas Kerja Wajib (KKW) ini tidak menyimpang dari fokus penelitian, maka diperlukan adanya pembatasan ruang lingkup. Adapun ruang lingkup penulisan Kertas Kerja Wajib ini adalah sebagai berikut :

1. Lokasi yang diteliti adalah KM. Express Bahari 3B Milik PT. Pelayaran Sakti Inti Makmur di Pelabuhan Boom Baru
2. Hal yang diteliti adalah Alat Keselamatan Penumpang KM. Express Bahari 3B meliputi berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NO: UM.008/9/20/DJPL-12 tentang Pemberlakuan Standar dan Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) Bab IV Pasal 81 Tentang Perlengkapan penolong kapal penumpang daerah pelayaran terbatas. Meliputi 8 aspek yaitu sekoci penolong (*lifeboat*), rakit penolong (*Liferaft*), baju penolong (*Lifejacket*), pelampung penolong (*Lifebuoy*), alat pelontar tali (*Line Throwing*), isyarat marabahaya, *Search and rescue radar transponder (SART)* dan *Two way radio telephony*.

E. MANFAAT PENELITIAN

Adapun manfaat Penelitian ini adalah:

1. Manfaat bagi taruna

Bagi taruna untuk mengaplikasikan Ilmu Pengetahuan yang telah diperoleh selama mengikuti pendidikan pada Program Diploma III Management Transportasi Perairan Daratan serta, memenuhi salah satu persyaratan akhir dalam menyelesaikan Program Diploma III Management Transportasi Perairan Daratan

2. Manfaat Bagi Instansi

Bagi Instansi agar tetap terjaga menurut perundang-undangan yang berlaku pada saat ini agar peralatan keselamatan diatas kapal tersebut tetap lengkap dan aman bagi masyarakat yang akan menumpang atau menggunakan jasa tersebut.

3. Bagi Masyarakat

Pengguna jasa angkutan di KM Express Bahari 3B pada Pelabuhan Boom Baru Palembang dapat menjaga keselamatan dan keamanan pada saat berlayar bila mana terjadi kecelakaan atau bahaya di laut selain itu dapat merasakan peningkatan kenyamanan dari sistem pelayanan penumpang di Pelabuhan dan di masa yang akan datang.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

1. Penelitian Terdahulu

Kajian tentang tinjauan peralatan keselamatan jiwa km. dharma ferry II pada lintasan semarang – ketapang pelabuhan tanjung emas provinsi jawa tengah pernah dilakukan oleh Febrian W (2022) dengan judul penelitian “tentang tinjauan peralatan keselamatan jiwa km. dharma ferry II pada lintasan semarang – ketapang pelabuhan tanjung emas provinsi jawa tengah”. Penelitian ini menggunakan metode GAP Analisis berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NO: UM.008/9/20/DJPL-12 tentang Pemberlakuan Standar dan Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged) Bab IV Pasal 80 Tentang Perlengkapan penolong kapal penumpang daerah pelayaran lokal yaitu :

- a. Sekoci Penolong (*Lifeboat*)
- b. Rakit Penolong (*Liferaft*)
- c. Pelampung Penolong (*Lifebouy*)
- d. Baju Penolong (*Lifejaket*)

2.Landasan Hukum

a. Aspek Legalitas

Dalam mengkaji tinjauan terhadap standar pelayanan penumpang di Pelabuhan Boom Baru Palembang pada KM. Express Bahari 3B atas peraturan yang menjadi acuan sebagai berikut :

- 1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Dalam pasal 5 ayat 1 pelayaran dikuasai oleh Negara dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah sebagaimana dimaksud meliputi :
 - a) Pasal 1 ayat (32) Keselamatan dan Keamanan Pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang

menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.

- 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.
- 2) Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, 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) Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan 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) Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 65 tahun 2009 tentang standar kapal non konvensi (*Non Convention Vessel Standard*) berbendera Indonesia.

- a) Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) adalah standar yang berlaku untuk kapal–kapal domestik yang berlayar di perairan Indonesia.
 - b) Kapal non konvensi adalah kapal yang tidak dicakup oleh Konvensi dan Kode yang diterbitkan oleh Badan Internasional yang berkaitan beserta amandemennya.
 - c) Kapal niaga adalah setiap kapal perahu atau jenis kapal lainnya yang mampu melakukan pelayaran yang digunakan untuk tujuan niaga termasuk kapal penumpang, kapal barang, dinghy, tongkang, dan lain-lain atau suatu struktur yang dirancang untuk dapat mengapung di air yang digunakan untuk tujuan niaga, selain dari pontoon atau dermaga kecil (jetty) terapung yang digunakan untuk sarana jalan lewat atau tempat penyimpanan; atau tempat sandar kapal-kapal kecil; anjungan (rig sejenis konstruksi yang ditempatkan dekat tepian sungai atau tepian pantai selama anjungan tersebut tidak ditunda atau ditambat menjauhi pantai.
- 5) Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 65 tahun 2009 tentang standar kapal non konvensi (*Non Convention Vessel Standard*) berbendera Indonesia Pasal 3 Daerah Pelayaran dan Daerah Operasi Kapal, Daerah Pelayaran Kapal terdiri dari :
- a) Daerah Pelayaran Semua Lautan yang meliputi semua laut di dunia;
 - b) Daerah Pelayaran Kawasan Indonesia (*Near Coastal Voyage*) yang meliputi daerah yang dibatasi oleh garis-garis yang ditarik dari titik Lintang $10^{\circ}00'00''$ Utara di Pantai Barat Malaysia, sepanjang Pantai Malaysia, Singapura, Thailand, Kamboja dan Vietnam Selatan di Tanjung Tiwan dan garis-garis yang ditarik antara Tanjung Tiwan dengan Tanjung Baturampon di Philipina, sepanjang Pantai Selatan Philipina sampai Tanjung San Augustin ke titik lintang $00^{\circ}00'00''$ dan Bujur $140^{\circ}00'00''$ Timur, titik Lintang $02^{\circ}35'00''$ Selatan dan Bujur $141^{\circ}00'00''$ Timur, ditarik ke Selatan hingga ke titik

- 09⁰10'00'' Selatan dan bujur 141⁰00'00'' Timur, ke titik Lintang 10⁰00'00'' Selatan dan Bujur 140⁰00'00'' Timur, ke titik Lintang 10⁰11'00'' Selatan dan Bujur 121⁰00'00'' Timur, ke titik Lintang 09⁰30'00'' Selatan dan Bujur 105⁰00'00'' Timur ke titik Lintang 02⁰00'00'' Utara dan Bujur 094⁰00'00'' Timur, ke titik Lintang 06⁰30'00'' Utara dan Bujur 094⁰00'00'' sampai dengan titik Lintang 10⁰00'00'' Utara di Pantai Barat Malaysia;
- c) Daerah Pelayaran Lokal yang meliputi jarak dengan radius 500 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;
- d) 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;
- 6) Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 65 tahun 2009 tentang standar kapal non konvensional (*Non Convention Vessel Standard*) berbendera Indonesia Pasal 81 Perlengkapan penolong kapal daerah pelayaran terbatas.
- a) Sekoci dan rakit penolong.GT 35 sampai dengan kurang dari 300.
- 1) Dilengkapi rakit penolong kembung (Inflatable Life Raft) kategori D yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 6 klausul 6.4 dan 7.1 dengan kapasitas tidak kurang dari 125% total jumlah pelayar.
 - 2) Dilengkapi dengan 1 (satu) unit sampan bermotor

b) Sekoci penyelamat

Semua ukuran Lihat ayat a. Sekoci dan rakit penolong

c) Pelampung penolong 15 meter atau lebih tetapi kurang dari 45 meter.

1) Pelampung penolong yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 9 klausul 9.1.

2) Paling sedikit 50% dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri dan 2 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung.

d) Baju penolong

Semua Ukuran

1) Baju penolong kategori B yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 10 klausul 10.2 yang dilengkapi lampu, peluit dan pita pemantul cahaya (retro-reflektor tape)

2) Sejumlah 100% total jumlah pelayar untuk dewasa ditambah 5% cadangan.

3) Sejumlah yang mencukupi untuk petugas jaga/pekerja di anjungan, ruang kendali kamar mesin dan ditempat kerja yang jauh dari akomodasi (apabila ada) dan

4) Minimum 10% dari jumlah penumpang, untuk anak-anak.

e) alat pelontar tali

GT kurang dari 175 Dilengkapi dengan 4 (empat) unit tali buangan dengan panjang 30 meter setiap unitnya.

f) Isyarat marabahaya GT 35 sampai dengan kurang dari 300 GT;

1) 2 buah roket parasut isyarat marabahaya yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 13;

2) 4 buah cerawat tangan merah yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 14; dan

- 3) 1 buah tabung asap oranye yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 15;
- g) *Search and rescue radar transponder (SART)*
Dilengkapi dengan 1 unit radar transponder yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab III Seksi 4 klausul 4.2.1.5
- h) *Two way radio telephone* GT lebih besar atau sama dengan 35
Dilengkapi dengan 3 unit *Two way VHF radio telephone* yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Bab III Seksi 4 klausul 4.2.1.6.
- 7) Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NO: UM.008/9/20/DJPL-12 tentang Pemberlakuan Standar dan Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged) Bab IV Pasal 81 Tentang Perlengkapan penolong kapal penumpang daerah pelayaran terbatas yaitu :
- a) Sekoci Penolong (Rescue boat) Dilengkapi dengan 1 (satu) unit sampan bermotor
- b) Rakit Penolong (*Liferaft*)
Dilengkapi rakit penolong kembang (Inflatable Life Raft) kategori D yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 6 klausul 6.4 yang dimana Bisa berupa rakit penolong kembang non-SOLAS tanpa makanan atau isyarat, atau dengan makanan dan isyarat terbatas di dalam rakit penolong sesuai dengan ketentuan Otoritas yang berwenang dan 7.1.1. Unit pelepas kategori A harus digunakan untuk peralatan penyelamatan jiwa sesuai dengan konvensi internasional mengenai hal itu dan amandemennya. 7.1.2. Unit pelepas hidrostatis harus diperiksa secara berkala dan dapat ditunda pemeriksaannya untuk suatu periode seperti yang direkomendasikan oleh pembuat dan disetujui pada saat

produk tersebut dinilai dan diverifikasi sesuai dengan ketentuan Otoritas yang berwenang. 7.1.3. Pemeriksaan harus dilakukan di lokasi penyimpanan di kapal guna memastikan bahwa unit tersebut belum diak- tiskan dan terikat dengan benar. 7.1.4. Unit pelepas hidrostatik harus diganti pada akhir masa gunanya sesuai dengan petunjuk pembuat.

c) Pelampung Penolong (*Lifebouy*)

1) Pelampung penolong yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 9 klausul 9.1.1 Mesin derek harus dirancang sedemikian rupa sehingga memungkinkan pekerjaan dilakukan secara benar-benar aman. Alat ini harus dipasang di tempat yang kuat untuk mencegah lepasnya beban secara tak diinginkan. Mesin derek yang tidak mengunci secara otomatis harus dileng- kapi dengan rem yang bagus untuk menahan tarikan balik. 9.1.2. Mesin derek yang dioperasikan dengan tangan harus dilengkapi dengan alat untuk mencegah luncuran balik (kick back) pada engkol (crank). Mesin- mesin derek yang digerakkan dengan mesin maupun tangan harus dirancang sedemikian rupa sehingga pengendali tenaga penggerak (motive-power control) tidak dapat menggerakkan pen- gendali manual. 9.1.3. Kran, derek dan mesin derek harus dibuat secara teren- cana dengan baik dan dipelihara sesuai instruksi pabrik pembuat. Struktur kapal di tempat terpasangnya alat ini harus diperhitungkan kekuatannya untuk menahan gaya- 9.1.4. Kran, derek dan mesin derek harus dipasang plat pabrik pembuat yang berisi keterangan :

- a) nama pabrik pembuat dan alamatnya;
- b) tahun pembuatan;
- c) seri atau jenis referensi; dan
- d) jika memungkinkan, nomor seri.

9.1.5. Beban maksimal yang diijinkan harus ditandai secara permanen, jelas dan mudah dibaca 9.1.6. Kran, derek dan mesin derek pada kapal baru atau kapal yang ada harus diperiksa secara berkala untuk memverifikasi apakah peralatan masih layak untuk terus digunakan. 9.1.7. Peralatan harus dipasang sedemikian rupa untuk melindungi risiko tubrukan atau kecelakaan. Bagian luar kran atau derek harus memiliki jarak aman 0.5m ke atas, ke bawah dan ke samping antara mereka dan seluruh benda di sekitarnya kecuali jika jarak aman ke samping tidak diperlukan karena sudah di luar area pekerjaan atau area pencapaian. 9.1.8. Kran mekanik harus dicegah dari penggunaan oleh orang yang tidak berwenang. Kran ini hanya mungkin dihidupkan dari posisi kendali kran. Pengendalian harus dari jenis tombol balik otomatis; petunjuk pengoperasian kran mekanik harus jelas dan tidak meragukan. 9.1.9. Alat yang sesuai harus dipasang pada kran atau derek untuk mencegah jatuhnya muatan ketika peralatan tersebut macet, demikian pula alat untuk menghentikan gerakan naik pada saat mengangkat beban dan mencegah risiko akibat kelebihan muatan. Gerakan menurun dari pengerek harus terhenti jika lilitan pada drum kurang dari dua. Daya kekuatan kabel untuk muatan bergerak harus sesuai dengan lima kali muatan kabel yang diijinkan.

2) Paling sedikit 50% dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri dan 2 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung.

d) Baju Penolong (*Lifejacket*)

Baju penolong kategori B yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 10 klausul 10.2 yang dilengkapi lampu, peluit dan pita pemantul cahaya (retro-reflektor tape) 10.2.1. Baju penolong dan baju penolong yang dilengkapi dengan lampu dan peluit 10.2.2. Persyaratan Teknis untuk Baju Penolong Kategori B:

1) Kondisi Umum :

Pembuat harus memastikan bahwa baju penolong memenuhi persyaratan minimum berikut ini sebelum pengajuan gambar rancangan, spesifikasi, dan sampel baju penolong disetujui Otoritas yang berwenang.

2) Data yang Diajukan untuk mendapat persetujuan Permohonan persetujuan untuk baju penolong harus mencakup informasi berikut ini:

- i. nama dan alamat pembuat;
- ii. spesifikasi baju penolong yang harus mendapatkan persetujuan
- iii. rincian gambar yang secara jelas menunjukkan konstruksi / pembuatan baju penolong;
- iv. petunjuk mengenakan baju penolong;
- v. spesifikasi bahan yang digunakan;
- vi. ketentuan rinci kendali mutu, termasuk pemeriksaan produksi, pengambilan dan pemeriksaan sampel hasil akhir;
- vii. hasil pengujian dalam spesifikasi ini; dan
- viii. Sampel baju penolong.

3) Gambar, petunjuk mengenakan, sertifikat pengujian dan spesifikasi material harus diajukan dalam rangkap tiga.

4) Kriteria Persetujuan

Baju penolong harus dirancang sedemikian sehingga memenuhi persyaratan. Baju penolong tersebut harus dibuat sedemikian sehingga semua risiko yang mungkin dari kesalahan pemakaian, selain dari mengenakan secara terbalik telah dieliminasi 10.2.3.Kinerja

- 1) Baju penolong harus dirancang sedemikian sehingga pemakai ketika memasuki air tenang akan berada pada posisi terapung dengan selamat, misalnya, dengan tubuh yang mengapung miring ke belakang dengan sudut tidak kurang dari 20° dan tidak

lebih dari 50° dari vertikal, dengan mulut bebas dari air sekurang-kurangnya 100 mm.

- 2) Baju penolong harus mampu memutar pemakai yang paling lemah dan tidak bertenaga dari posisi muka menghadap ke bawah ke posisi terapung dengan selamat, mulut bebas dari air dalam waktu tidak lebih dari 5 detik.
- 10.2.4. Kendali Mutu Prosedur awal untuk mendapatkan persetujuan pelampung penolong mencakup pertimbangan metode pembuatan dan prosedur kendali mutu yang diterapkan oleh pembuat. Pembuat harus bertanggung jawab untuk memastikan pemenuhan terhadap persyaratan berikut untuk produksi pelampung penolong yang telah disetujui.
- 1) Bahan yang digunakan dalam memproduksi baju penolong harus sama spesifikasinya dengan spesifikasi sampel yang sudah diuji dan diterima. Pembuat harus memberikan bukti tertulis mengenai hal tersebut untuk setiap kelompok bahan yang digunakan dari laboratorium yang terdaftar untuk pengujian terkait
 - 2) Setiap baju penolong harus memiliki rancangan yang sama dengan rancangan yang telah disetujui
 - 3) Pengujian apung seperti tersebut di atas harus dilakukan pada 1 persen sampel dari total produksi atau kelompok, minimal satu baju penolong.
 - 4) Pemeriksaan oleh surveyor dilakukan selama produksi untuk memastikan bahwa hasil produksi sesuai dengan standar. Surveyor dapat meminta bukti spesifikasi bahan yang digunakan pada saat melakukan pemeriksaan dan surveyor harus yakin bahwa mutu kerja memuaskan dan bahwa pemeriksaan berkesinambungan dari produksi dan pengujian apung dilakukan. Paling tidak satu baju penolong dari setiap jenis dalam produksi dipilih secara acak, akan dikenakan pemeriksaan rinci, termasuk jika perlu pemotongan. Pengujian apung mungkin diperlukan.

- 5) Pemberitahuan pendahuluan dengan waktu yang cukup terkait dengan perkiraan produksi baju penolong harus diberikan oleh pembuat ke kantor Otoritas yang berwenang. 10.2.5. Perlindungan terhadap Minyak Baju penolong harus cukup tahan terhadap minyak atau bahan yang terbuat dari minyak. 10.2.6. Kelengkapan Kelengkapan harus dipasang dengan cincin atau loop yang cukup kuat untuk memfasilitasikan proses penyelamatan. 10.2.7. Bahan
- 6) Jika terbuat dari bulu itik, baju penolong harus terbuat dari bahan bulu itik yang 270 gm/m² yang diproof dengan pentachlorophenyl laurate dan harus dibuat menyusut. Dan penyusutan dari segala arah tidak boleh melebihi 1 persen.
- 7) Jika terbuat dari bahan sintetis, standar yang sama harus diperoleh melalui pengujian. Lembaran plastik tunggal yang tidak diperkuat tidak memenuhi syarat.
- 8) Bahan pemantul
- 9). Baju penolong harus dilengkapi dengan bahan pemantul yang disetujui, sebagai berikut, atau material penutup baju penolong harus dari bahan pemantul yang disetujui; atau
- 10). Baju penolong harus dilengkapi dengan pita pemantul yang ditempatkan setinggi mungkin pada baju penolong dan tidak kurang dari enam tempat di sebelah dalam dan enam tempat di sebelah luar dari baju penolong, masing-masing pitanya tidak kurang dari 100 mm panjangnya dan tidak kurang dari 50 mm lebarnya sehingga tidak kurang dari enam pita selalu kelihatan tidak peduli bagaimana baju penolong dikenakan. 10.2.8. Benang dan Jahitan Benang harus sedemikian sehingga benang linen atau benang katun harus tahan sesuai dengan standar kain. Jika bahan penutup terbuat dari bulu itik, benangnya harus mempunyai kekuatan putus tidak kurang dari 53,4N. 10.2.9. Pengencangan Pita pengencang harus memiliki lebar minimal 25 mm. Pita dapat terbuat dari bahan yang sesuai yang sama tahannya dengan kain

baju penolong terhadap serangan jamur. Metode pengencangan pita harus mudah dipahami dan gampang diterapkan. Pengencang besi yang digunakan harus berukuran dan berkekuatan yang konsisten dengan pita pengencang, dan dari bahan yang tahan karat. 10.2.10.Penerangan baju penolong

- 1) Setiap penerangan baju penolong harus:
 - a. memiliki intensitas cahaya yang tidak kurang dari 0,75 kandela;
 - b. memiliki sumber energi yang mampu memberikan intensitas cahaya 0,75 kandela selama 8 jam;
 - c. Kelihatan dalam segmen yang besar di belahan bumi sebelah atas dan mudah untuk ditempelkan pada baju penolong; dan
 - d. dipasang dengan klip dan tali anak pada baju penolong atau Dipasang dengan cara lain yang disetujui oleh Otoritas yang berwenang.
 - 2) Jika penerangan baju penolong berupa penerangan cerlang, selain memenuhi ketentuan di atas, penerangan harus:
 - a. dilengkapi dengan tombol manual;
 - b. tidak dilengkapi dengan lensa atau reflector untuk memusatkan cahaya; dan
 - c. cerlang dengan frekuensi tidak lebih dari 50 kedip per menit dengan intensitas cahaya efektif paling tidak 0,75 kandela.
- 10.2.11.Peluit baju penolong Peluit dengan jenis yang disetujui dipasang pada setiap baju penolong.10.2.12.Baju Penolong kategori B harus memenuhi persyaratan yang ditentukan.

- 1) Sejumlah 100% total jumlah pelayar untuk dewasa ditambah 5% cadangan.
- 2) Sejumlah yang mencukupi untuk petugas jaga/pekerja di anjungan, ruang kendali kamar mesin dan ditempat kerja yang jauh dari akomodasi (apabila ada) dan

3) Minimum 10% dari jumlah penumpang, untuk anak-anak.

e) Alat pelontar tali (*Linethrowing*)

Dilengkapi dengan 4 (empat) unit tali buangan dengan panjang 30 meter setiap unitnya

f) Isyarat marabahaya

1) 2 buah roket parasut isyarat marabahaya yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 13; 13.1.1. disimpan dalam tabung yang tahan air; 13.1.2. mempunyai petunjuk singkat mengenai penggunaan atau diagram yang secara jelas menggambarkan penggunaan roket pelontar cerawat payung yang dicetak pada tabungnya; 13.1.3. mempunyai sarana penyulut sendiri; 13.1.4. dirancang sedemikian rupa sehingga tidak menyebabkan ketidaknyamanan bagi orang yang memegang tabungnya pada waktu digunakan sesuai dengan petunjuk pengoperasiannya. 13.2. Persyaratan khusus 13.2.1. Bila ditembakkan secara vertikal, mampu mencapai ketinggian tidak kurang dari 300 meter. 13.2.2. Menjelang atau pada puncak lontarannya harus melepaskan cerawat berparasut yang dapat :

a) menyala dengan warna merah terang

b) menyala dengan bentuk nyala tetap dengan intensitas cahaya tidak kurang dari 30.000 kandela;

c) mempunyai jangka waktu nyala tidak kurang dari 40 detik;

d) mempunyai kecepatan turun tidak lebih dari 5 meter per detik;

e) tidak merusak payung atau rangkaiannya pada waktu menyala.

2) 4 buah cerawat tangan merah yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 14; dan 14.1.1. tersimpan dalam tabung yang tahan air;

14.1.2. mempunyai petunjuk singkat penggunaan atau diagram yang secara jelas menggambarkan cara penggunaan cerawat tangan yang dicetak pada tabungnya. 14.1.3. mempunyai sarana penyulut sendiri; 14.1.4. dirancang sedemikian rupa sehingga nyaman bagi orang yang memegang tabungnya dan tidak membahayakan sekoci penyelamat, oleh nyala api atau sisa bara sesuai dengan petunjuk pengoperasian pabrik pembuat. 14.1.5. menyala dengan warna merah terang 14.1.6. menyala dengan bentuk nyala yang tetap dengan intensitas cahaya tidak kurang dari 15.000 kandela. 14.1.7. mempunyai jangka waktu nyala tidak kurang dari 1 menit. 14.1.8. terus menerus menyala setelah terendam selama jangka waktu 10 detik pada 100 milimeter di bawah permukaan air; 14.1.9. bersertifikat

- 3) 1 buah tabung asap oranye yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 15; 15.1.1. tersimpan dalam tabung yang tahan air; 15.1.2. tidak meledak saat dinyalakan apabila digunakan sesuai dengan petunjuk pengoperasian dari pembuatnya; 15.1.3. mempunyai petunjuk dan diagram yang secara jelas memberikan gambaran tentang cara penggunaannya yang dicetak pada tabungnya; 15.1.4. memancarkan asap berwarna sangat menyolok dengan kecepatan tetap selama jangka waktu tidak kurang dari 3 menit pada waktu terapung di air yang tenang; 15.1.5. tidak mengeluarkan nyala api selama memancarkan asap; 15.1.6. tidak terbenam di air laut; 15.1.7. terus menerus memancarkan asap pada waktu terendam dalam air selama jangka waktu 10 detik pada 100 milimeter di bawah permukaan air. 15.1.8. bersertifikat

g) *Search and rescue radar transponder (SART)*

Dilengkapi dengan 1 unit radar transponder yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab III Seksi 4 klausul 4.2.1.5 Search and Rescue Transponder (SART)

Radar transponder harus dapat bekerja pada band 9 Ghz dan:

- a. Disimpan pada tempat yang mudah dijangkau untuk digunakan; dan
- b. Salah satunya dapat ditempatkan di pesawat penyelamat.

h) *Two way radio telephony*

Dilengkapi dengan 3 unit *Two way VHF (Very High Frequency) radio telephony* yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Bab III Seksi 4 klausul 4.2.1.6. Komunikasi dua arah Perangkat pesawat telepon radio dua arah harus :

- a. Kedap air;
- b. Memiliki saluran (channel) yang digunakan untuk frekuensi bahaya (channel 6, 13, 15, 16, 17 dan 67);
- c. Dilengkapi dengan baterai yang selalu terisi penuh dengan kapasitas baterai yang dapat digunakan secara terus menerus sekurang-kurangnya 8 jam;
- d. Mencantumkan nama panggilan kapal, nomor saluran (channel) dan fungsi tombol lain yang tertulis jelas secara permanen; dan
- e. Memiliki daya pancar 0,25 Watt sampai dengan 1,00 (satu) Watt ;

b. Aspek Teoritis

1) Transportasi

Fidel Miro (2005 : 87), menyatakan 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) Kapal Penyeberangan

Menurut AbuBakar dkk(2012), bahwa Kapal Penyeberangan adalah sebagai salah satu moda transportasi yang cukup berkembang di Indonesia merupakan bagian dari sistem Transportasi Nasional yang memiliki karakteristik tersendiri.

Kapal Penyeberangan berdasarkan fungsinya terbagi atas 3 (tiga):

- a) Kapal Penyeberangan yang memuat Penumpang.
- b) Kapal Penyeberangan yang memuat Kendaraan.
- c) Kapal Penyeberangan yang memuat Penumpang dan Kendaraan.

3) Panjang dan Lebar Kapal

Menurut Triatmodjo (2013), panjang kapal dihitung dari ujung haluan sampai ujung belakang buritan sedangkan lebar kapal adalah jarak maksimum antara dua sisi kapal.

4) Alat Keselamatan Di Kapal

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

5) Perlengkapan Keselamatan

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

6) Baju Penolong (*Lifejacket*)

Menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NCVS, 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 :

- a) Baju penolong kategori B yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 10 klausul 10.2 yang dilengkapi lampu, peluit dan pita pemantul cahaya (*retro-reflektor tape*)
 - b) Sejumlah 100 persen total jumlah pelayar untuk dewasa ditambah 5 persen cadangan.
 - c) Sejumlah yang mencukupi untuk petugas jaga/pekerja di anjungan, ruang kendali kamar mesin dan ditempat kerja yang jauh dari akomodasi (apabila ada) dan
 - d) Minimum 10 persen dari jumlah penumpang, untuk anak-anak
- 7) Pelampung Penolong (*Lifebuoy*)

Menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NCVS, Mengatakan bahwa pelampung yang menyelamatkan nyawa dirancang untuk dilempar kepada seseorang didalam air. Syarat pelampung penolong :

- a) Pelampung penolong yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 9 klausul 9.1.
 - b) Paling sedikit 50% dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri dan 2 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung
- 8) Sekoci Penolong (*Lifeboat*)

Menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NCVS, Mengatakan bahwa sekoci merupakan perahu keselamatan yang digunakan untuk meninggalkan kapal apabila kapal dalam keadaan darurat. Berikut syarat-syarat yang harus dipenuhi untuk kelayakan sekoci penolong, antara lain Dilengkapi dengan 1 (satu) unit sampan bermotor

- 9) Rakit Penolong (*Liferaft*)

Mohamad Rahju (2019), Mengatakan bahwa *Liferaft* merupakan

alat keselamatan kapal berbentuk kapsul kembang yang penempatan posisinya ada di bagian boat dek kapal. Berikut merupakan syarat-syarat dari rakit penolong :

a) Dilengkapi rakit penolong kembang (*Inflatable Life Raft*) kategori D yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 6 klausul 6.4 dan 7.1 dengan kapasitas tidak kurang dari 125% total jumlah pelayar.

b) Dilengkapi dengan 1 (satu) unit sampan bermotor.

10) Alat pelontar tali (*Line throwing*)

Adalah alat pelontar tali penolong atau pelempar tali penghubung antara kapal yang menolong dengan kapal yang ditolong.

11) Isyarat marabahaya

Adalah isyarat visual yang gunanya bilamana kapal yang butuh bantuan melihat kapal penyelamat, isyarat ini dapat dilihat oleh mata pada siang hari digunakan isyarat asap, pada malam hari dapat menggunakan cerawat tamgan, atau roket pelontar.

12) *Search and rescue radar transponder (SART)*

SART adalah alat *transmitter responder* tahan air yang dirancang khusus untuk keadaan darurat di laut untuk mengetahui keberadaan kapal yang mungkin hilang atau keberadaannya tidak diketahui. Jadi dengan bantuan alat ini kita bisa mendeteksi titik koordinat kapal yang kita tumpangi maupun kapal lain yang ada sekitar kita.

13) *Two way radio telephony*

Merupakan alat komunikasi yang biasa digunakan saat kondisi darurat di atas kapal. Adapun alat ini biasanya berjumlah 3 buah yang masing-masing digunakan oleh ketua operator, ketua penyelamatan, dan Kepala Engine Departement.

- 14) Buku Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) Bab 4 Tentang Perlengkapan Keselamatan (*Life – Saving Appliances*).

BAB III

METODE PENELITIAN

A. DESAIN PENELITIAN

1. Waktu Dan Lokasi

Penelitian akan dilaksanakan ketika penulis melaksanakan praktek kerja lapangan selama 4 bulan terhitung mulai tanggal 1 Maret 2023 sampai dengan tanggal 1 Juli 2023. Dengan tujuan agar penulis bisa menjawab dan melakukan observasi secara langsung tentang rumusan masalah yang ada. Sehingga penulis bisa memperoleh kesimpulan atas semua masalah yang ada dalam penelitian ini.

Penulis akan melaksanakan penulisan ini di Pelabuhan Boom Baru, Provinsi Sumatera Selatan guna memenuhi persyaratan untuk menyelesaikan Pendidikan Diploma Tiga Manajemen Transportasi Perairan Daratan.

2. Jenis Penelitian

Jenis Penelitian yang digunakan adalah Penelitian Kualitatif. Dan Kuantitatif, Penelitian ini lebih menggunakan Gap Analysis. Dalam penelitian kualitatif proses dan makna lebih banyak ditonjolkan dengan menggunakan landasan teori sebagai panduan untuk fokus pada penelitian berdasarkan fakta yang ada di lapangan. Peran dari landasan teori teramat penting demi menambahkan gambaran umum secara luas mengenai latar penelitian dan sebagai bahan sebuah pembahasan dari hasil penelitian. Dalam penelitian kualitatif, peneliti harus ikut serta dalam kondisi atau peristiwa yang diteliti, hal ini karena hasil dari penelitian kualitatif membutuhkan analisis yang mendalam dari peneliti.

Adapun Analisa yang digunakan berupa evaluaso serta analisis mengenai load factor, produktivitas pelabuhan 5 bulan terakhir, jumlah peralatan keselamatan penumpang.

3. Jenis Dan Sumber Data

a. Data Primer

Menurut (Suryabrata, 2008), data primer adalah data yang langsung dikumpulkan oleh peneliti (atau petugas-petugasnya) dari sumber pertamanya.

- 1) Jumlah peralatan keselamatan penumpang di kapal sekoci penolong sekoci penolong (*Rescue boat*), rakit penolong (*Liferaft*), baju penolong (*Lifejacket*), pelampung penolong (*Lifebuoy*) alat pelontar tali, isyarat marabahaya, *Search and rescue radar transponder (SART)* dan *Two way radio telephony*.
- 2) Dokumentasi peralatan keselamatan penumpang
- 3) Data produktivitas penumpang dan kendaraan 30 hari

b. Data Sekunder

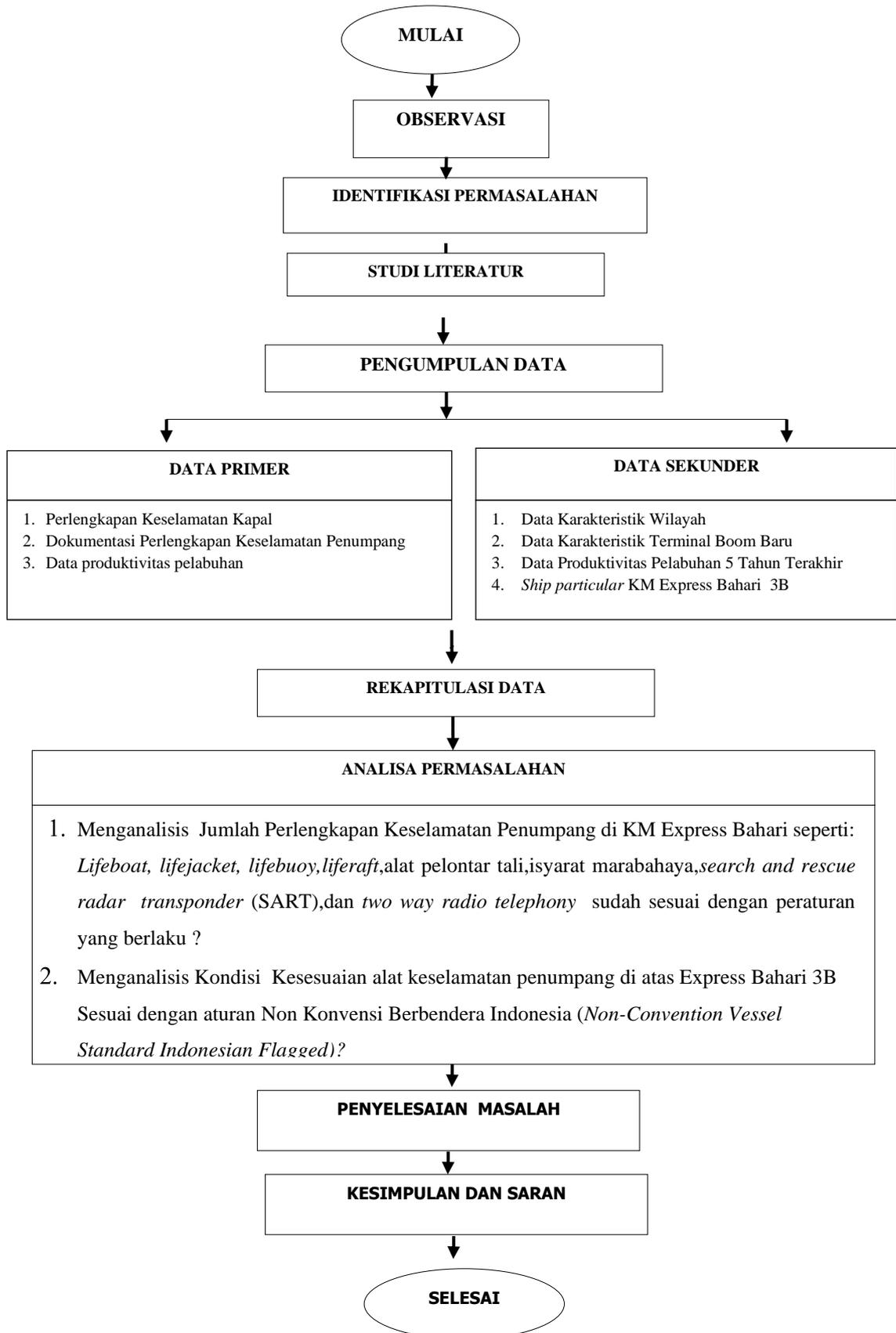
Menurut (Sugiyono, Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D, 2014), data sekunder yaitu sumber data yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misalnya lewat orang lain atau lewat dokumen.

- 1) Sarana dan prasarana Terminal Penumpang Pelabuhan Boom Baru Palembang
- 2) Produktivitas penumpang dan kendaraan 5 bulan terakhir (rendal)
- 3) Ship particular KM Express Bahari 3B

4. Bagan Alir Penelitian

Untuk mencapai penelitian yang lebih terarah dan mencapai target, maka disusunlah kerangka penelitian. Kerangka penelitian menjadikan dasar atau rencana yang akan menjadi panduan utama dalam melakukan penelitian dengan berbagai macam metode penelitian, maupun data-data apa aja yang harus diambil serta diolah.

Hal itu dimaksudkan agar diperoleh pemecahan masalah dan penulis juga dapat memberikan kesimpulan dan saran terkait penelitian tersebut.. Adapun bagan alir penelitian adalah sebagai berikut :



Gambar 3. 1 Bagan Alir Penelitian

B. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Untuk mendapatkan data sebagai bahan acuan dan perbandingan dalam penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini digunakan beberapa metode pendataan disesuaikan dengan kondisi dan lokasi dimana objek penelitian berada. Terdapat beberapa metode yang digunakan dalam proses pengumpulan data yaitu:

1. Metode Observasi

Metode Observasi melakukan pengamatan secara langsung kondisi yang sebenarnya di lapangan mengenai kondisi Pelabuhan bom baru. Data yang telah didapatkan tersebut lalu dicatat agar dapat digunakan sebagai data untuk menganalisa permasalahan yang ada secara tepat, akurat dan pasti. Adapun survey dan pengamatan yang dilakukan antara lain:

- a. Perlengkapan Keselamatan Kapal
- b. Dokumentasi Perlengkapan Keselamatan Penumpang
- c. Data produktivitas pelabuhan
 - 1) Naik turun penumpang
 - 2) Bongkar Muat Kapal
 - 3) Kedatangan dan Keberangkatan Kapal

2. Metode Instiusional

Data-data yang dikumpulkan dari berbagai instansi yang terkait. Berikut instansi dan data yang diperoleh:

- a. Data Karakteristik Wilayah

Adapun data karakteristik wilayah di dapat dari data BPS antara lain:

 - 1) Data karakteristik wilayah Kota Palembang
 - 2) Karakteristik penduduk Kota Palembang
- b. Data Karakteristik Terminal Boom Baru di dapat dari PT.Pelabuhan Indonesia (Persero)Regional 2 Palembang antara lain :
 - 1) Data layout pelabuhan
 - 2) Struktur organisasi

- c. Data Produktivitas Pelabuhan 5 Tahun Terakhir dari PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional 2 Palembang
 - 1) Naik turun penumpang
 - 2) Bongkar muat kapal
 - 3) Kedatangan dan Keberangkatan Kapal
- d. *Ship particular* KM Express Bahari 3B

C. Teknik Analisa

Teknik analisis data merupakan teknik yang digunakan untuk melakukan proses penyederhanaan data ke dalam bentuk yang lebih mudah dibaca dan diinterpretasikan (Moleong, 2017). Dalam penelitian ini digunakan metode analisa berupa *GAP Analysis*

GAP Analysis adalah tools analisis yang dirancang untuk mengukur perbedaan antara keadaan aktual (*actual state*) atau kinerja organisasi pada selang waktu tertentu dan keadaan yang diinginkan atau potensial di masa depan (Franklin, 2006).

Adapun Metode analisa yang digunakan dalam melakukan penelitian berupa Gap Analysis sebagai perbandingan antara keadaan existing dengan keadaan yang diharapkan dan sebagai metode analisa yang digunakan dalam memecahkan permasalahan yang terjadi di Pelabuhan Boom Baru maka dilakukan analisis Kondisi serta jumlah alat keselamatan penumpang pada KM. Express Bahari 3B di lintasan Palembang-muntok berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NO: UM.008/9/20/DJPL-12 tentang Pemberlakuan Standar dan Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) Bab IV Pasal 81 Tentang Perlengkapan penolong kapal penumpang daerah pelayaran Terbatas sebagai berikut :

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

1. Kondisi Wilayah

a. kondisi geografis

Secara geografis Kota Palembang terletak antara 2°52' sampai 3°5' Lintang Selatan dan 104°37' sampai 104°52' Bujur Timur. Pada Tahun 2007 Kota Palembang dibagi 16 kecamatan dan 107 kelurahan. Pada Tahun 2018, berdasarkan SK Nomor 136/4123/BAK, terbentuk Kecamatan Jakabaring yang merupakan pemekaran dari Kecamatan seberang Ulu I dan Kecamatan Ilir timur Tiga yang merupakan pemekaran dari Kecamatan Ilir timur II, sehingga saat ini wilayah administrasi Kota Palembang terbagi menjadi 18 kecamatan dan 107 kelurahan.

a. Batas Administrasi

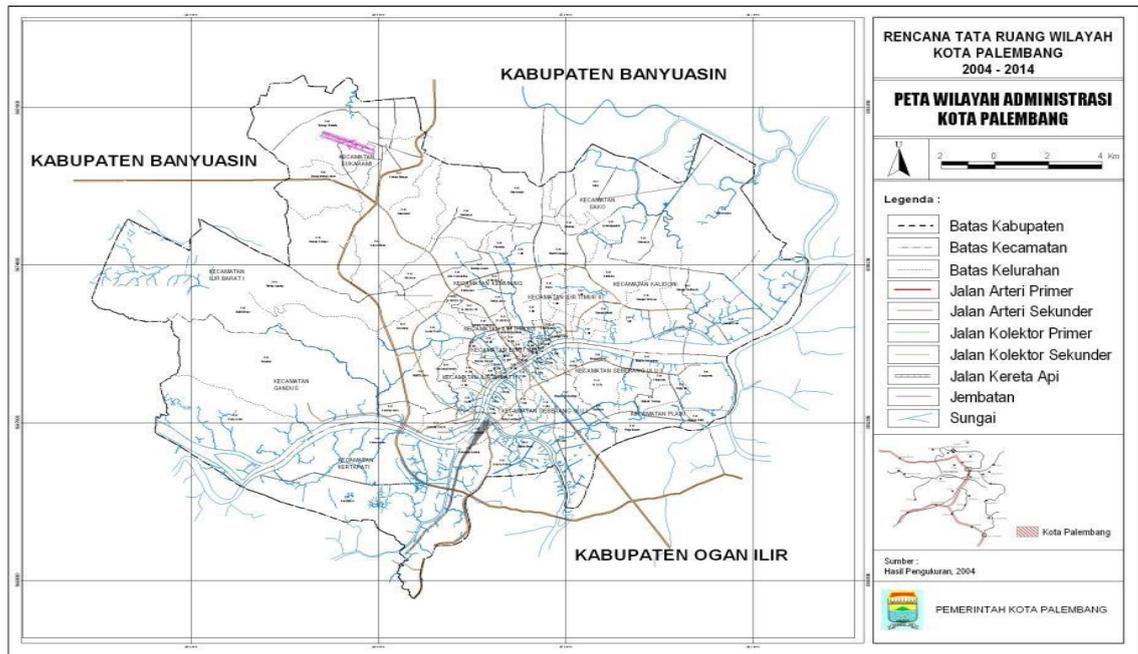
Provinsi Sumatera selatan dengan batas - batas administratif:

Sebelah Utara : Banyuasin

Sebelah Timur : Banyuasin

Sebelah Selatan: berbatasan dengan Kabupaten Muara Enim dan
Kabupaten Ogan Ilir

Sebelah Barat : Banyuasin



Gambar 4. 1 Peta Administrasi Kota Palembang

Sumber : Kota Palembang dalam angka 2022

2. sarana

Sarana adalah segala sesuatu yang dapat dipakai sebagai alat dalam mencapai maksud dan tujuan, terutama dalam kegiatan pelayanan terhadap pengguna jasa. Kondisi sarana sangat penting untuk diperhatikan khususnya kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Boom Baru. Kapal tersebut merupakan kapal cepat yang melakukan kegiatan pelayaran dari pelabuhan Boom baru ke pelabuhan Muntok sehingga kondisinya

harus tetap dipelihara. Di Pelabuhan Boom Baru terdapat 1 kapal penyeberangan untuk trayek Boom Baru – Muntok dengan pola 1 kapal yang beroperasi 3 kali dalam seminggu.



Gambar 4. 2 KM Express Bahari 3B Trayek Boom Baru - Muntok

Sumber : Tim PKL PT Pelabuhan Indonesia (PERSERO) Regional 2 Palembang

Tabel 4. 1 Ships Of Particulars KM. Express Bahari 3B

NAMA KAPAL	EXPRESS BAHARI 3B
CALL SIGN	TB 4528
MMSI	
TANDA SELAR	GT 149 NO,1031/GGa
NAMA PEMILIK KAPAL	PT.PELAYARAN SAKTI INTI MAKMUR
KLASIFIKASI	KLASIFIKASI
JENIS KAPAL	PASSANGER FERRY
BENDERA KAPAL	INDONESIA
KONSTRUKSI KAPAL	FIBERGLASS
UKURAN KAPAL	
PANJANG (LOA)	33,30 METER
LEBAR (BREADTH)	05,10 METER
TINGGI (DEPTH)	02,30 METER
TANGKI	
TANGKI MINYAK	
TANGKI MINTAK HARIAN	
TANGKI AIR	

KAPASITAS MUATAN PENUMPANG	208 ORANG
MESIN	2 X CAT C 32 ACERT 1400 HP
DIBANGUN OLEH	PT.SUKSES BAHARI NUSANTARA
TANGGAL PELETAKAN LUNAS	
TANGGAL PELUNCURAN	
PELABUHAN PENDAFTARAN	

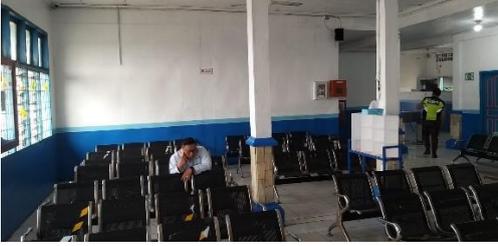
Sumber : PT.Pelayaran Sakti Inti Makmur

3. PRASARANA

Untuk menunjang kegiatan di Pelabuhan tentunya di perlukan prasarana yang baik. Pada Pelabuhan tersedia beberapa fasilitas untuk jalannya kegiatan yang rutin dilakukan seperti pelayanan terhadap penumpang dan kendaraan yaitu fasilitas daratan. Adapun fasilitas daratan yang tersedia di Terminal Penumpang BOOM BARU sebagai berikut:

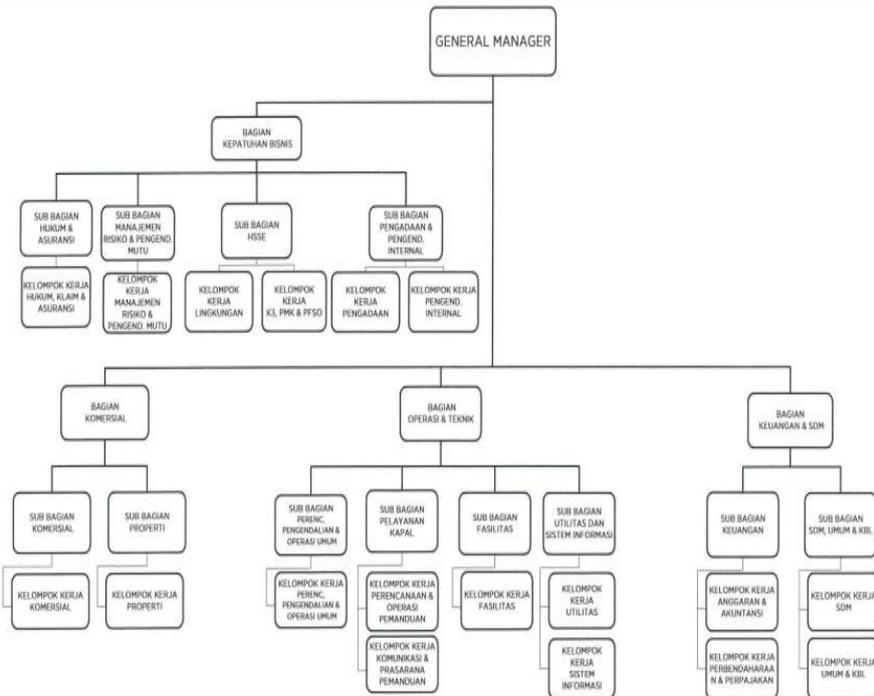
Tabel 4. 2 Fasilitas Daratan Terminal Penumpang Boom Baru

No	JENIS FASILITAS DARATAN	GAMBAR
1	Lapangan Parkir Pengantar/Penjemput	
2	Lapangan Parkir Kendaraan Penumpang	

No	JENIS FASILITAS DARATAN	GAMBAR
3	Mushola	
4	Toilet	
5	Ruang tunggu penumpang	
6	Kantin	

Sumber : Tim PKL PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional 2 Palembang

4. Struktur Organisasi



Gambar 4. 3 Struktur Organisasi PT.Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional 2 Palembang

Sumber : PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional 2 Palembang

1) *General Manager*

a) Fungsi dan Tugas Pokok

Menyelenggarakan dan melaksanakan pengelolaan penyediaan, pengusahaan dan pemasaran usaha jasa-jasa pelayanan petikemas dan kegiatan usaha terkait lainnya di daerah lingkungan kerja operasi.

b) Wewenang

- (1) Menandatangani dokumen yang berkaitan dengan tugas *General Manager*.
- (2) Meminta data dan laporan memberikan pembinaan serta mengarahkan para *manager* dan bawahan lainnya.
- (3) Menilai karya pegawai yang menjadi bawahannya secara periodik
- (4) Memberikan teguran dan pembinaan kepada bawahannya atas pelanggaran, sesuai dengan prosedur yang berlaku.
- (5) Melakukan koordinasi kerja, unit-unit kerja internal dan eksternal yang terkait dalam pelaksanaan tugas.
- (6) Melakukan komunikasi kerja timbal balik dengan atasan atau bawahan serta pihak lain yang berkaitan dengan pelaksanaan tugas.
- (7) Memantau peliputan media masa terhadap berbagai masalah yang menyangkut kepelabuhan.

c) Tanggung Jawab

- (1) Pelaksanaan tugas kepada Direksi PT Pelindo.
- (2) Target RKAP (Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan) yang telah ditetapkan.
- (3) Keamanan bukti-bukti serta arsip-arsip yang disimpan di tempat

arsip sentral dan Asset yang dikelolanya.

2) DGM (*Deputi General Manager*) Kepatuhan Bisnis

a) Fungsi dan Tugas Pokok

- (1) Menyelenggarakan perusahaan jasa pelayanan kapal dan bongkar muat petikemas di dermaga, gudang dan lapangan.
- (2) Menyelenggarakan pengamanan, keselamatan dan kesehatan kerja di lingkungan Pelindo.
- (3) Menyelenggarakan pengendalian kelancaran kegiatan operasi kapal, lapangan dan gudang, sarana dan prasarana serta sumber daya manusianya.

b) Tanggung Jawab

- (1) Kebenaran dokumen bukti usaha pelayanan kapal, gudang dan lapangan, sesuai dengan sistem dan prosedur yang telah ditetapkan.
- (2) Kelancaran, ketepatan waktu dan kebenaran pelaksanaan tugas Divisi Operasi.
- (3) Keamanan dan kebersihan fasilitas operasi pelayanan kapal, operasi gudang dan lapangan penumpukan.
- (4) Target RKAP yang telah ditetapkan.
- (5) Hasil PKP (Penilaian Kerja Pegawai) bawahannya secara obyektif.

3) DGM (*Deputi General Manager*) Operasi dan Teknik

a) Fungsi dan Tugas Pokok

- (1) Menyelenggarakan pengoperasian dan pemeliharaan peralatan dan instalasi pelabuhan di lingkungan Pelindo.
- (2) Menyelenggarakan program pembangunan (investasi) dan

pemeliharaan terhadap aktiva tetap (meliputi fasilitas tambahan dermaga, kolam pelabuhan di depan dermaga Pelindo, jalan, gedung, gudang lapangan dan alur pelayaran) di dalam daerah lingkungan kerja Pelindo.

- (3) Menyelenggarakan program kebersihan dan keindahan serta pemantauan dan pengelolaan lingkungan di dalam daerah lingkungan kerja Pelindo.

b) Wewenang

- (1) Menandatangani dokumen yang berkaitan dengan tugas Divisi Teknik.
- (2) Mengusulkan kebutuhan sarana dan prasarana untuk Pelindo.
- (3) Mengusulkan kebutuhan sumber daya baik SDM maupun sarana dan prasarana untuk kepentingan di lingkungan Divisi Teknik.
- (4) Menolak/ mengembalikan pengajuan program pembangunan, perbaikan berat dan pemeliharaan terhadap aktiva tetap yang ternyata tidak sesuai dengan anggaran biaya.

c) Tanggung Jawab

- (1) Kebenaran dokumen, keamanan dan keselamatan atas pelaksanaan pemeliharaan/ perbaikan bangunan dan peralatan fasilitas pelabuhan.
- (2) Keamanan, keselamatan, kebersihan dan kelancaran operasi peralatan fasilitas pelabuhan.
- (3) Keamanan dan keselamatan tenaga mekanik dan operator peralatan.
- (4) Terhadap target RKAP yang telah ditetapkan.

4) DGM (*Deputi General Manager*) Keuangan dan SDM (Sumber Daya Manusia)

a) Fungsi dan Tugas Pokok

- (1) Menyelenggarakan ketatausahaan keuangan.
- (2) Menyelenggarakan administrasi kas/ bank, nota penjualan, utang - piutang, perpajakan, lalu lintas keuangan, persediaan, penghapusan aktiva tetap dan dokumentasi bukti-bukti kekayaan perusahaan.
- (3) Mengkoordinasi penyusunan rencana kerja manajemen dan anggaran perusahaan (RKAP) serta pelaporannya secara periodik.

b) Wewenang

- (1) Menandatangani dokumen yang berkaitan dengan tugas Divisi Keuangan.
- (2) Mengembalikan dokumen yang sah, belum lengkap dan atau tidak sesuai dengan anggaran/ ketentuan yang berlaku untuk segera disempurnakan.
- (3) Menilai karya pegawai yang menjadi bawahannya secara periodik dan memberikan rekomendasi kepada atasan langsung.
- (4) Memberikan peringatan kepada unit-unit kerja terkait bila terjadi pengeluaran yang melebihi anggaran.
- (5) Menyelesaikan complain dari pihak pengguna jasa.

c) Tanggung Jawab

- (1) Target RKAP; kelengkapan dan kesesuaian dengan peraturan; kebenaran perhitungan dan kode rekening pembukuan.
- (2) Keamanan dan kerahasiaan bukti-bukti transaksi pembukuan, hasil analisa dan evaluasi keuangan, dokumen-dokumen, surat berharga dan surat-surat penting lainnya.
- (3) Mata anggaran, kelengkapan data-data alokasi biaya yang dikeluarkan melalui PPA (Proses Pemakaian Anggaran).
- (4) Kebenaran analisa dan evaluasi keuangan yang telah dibuat.

5) DGM (Deputi General Manager) Komersil

a) Fungsi dan Tugas Pokok

- (1) Menyelenggarakan administrasi kepegawaian, ke rumahtangga dan ketatausahaan Pelindo.
- (2) Menyelenggarakan kegiatan hubungan masyarakat dan penyelesaian hukum.
- (3) Menyelenggarakan pengadaan, penyimpanan, pengamanan dan pemeliharaan sistem operasi, program aplikasi dan paket program serta penyajian data informasi Pelindo.

b) Wewenang

- (1) Menandatangani dokumen yang berkaitan dengan tugas Divisi Umum.
- (2) Menolak/ mengembalikan pengajuan penggunaan anggaran, kas kecil, dan biaya-biaya lainnya yang ternyata terdapat kesalahan.
- (3) Menilai karya pegawai yang menjadi bawahannya secara periodik dan memberikan rekomendasi kepada atasan langsung.
- (4) Memberikan teguran dan pembinaan kepada bawahannya atas pelanggaran, sesuai dengan prosedur yang berlaku.
- (5) Melakukan koordinasi kerja dengan unit-unit kerja eksternal lain yang terkait dalam pelaksanaan tugas.
- (6) Mengusulkan kebutuhan SDM, sarana dan prasarana untuk menunjang kelancaran kerja.

c) Tanggung Jawab

- (1) Kebenaran terhadap dokumen, kelancaran, keamanan dan kebersihan yang berkaitan dengan kepegawaian, kerumahtangga, ketatausahaan, kehumasan, hukum dan sistem informasi.

- (2) Target RKAP yang telah ditetapkan.
- (3) Keamanan bukti-bukti serta arsip-arsip yang disimpan di tempat arsip sentral.
- (4) Pengelolaan ATK/ blangko/ URT Divisi Umum.
- (5) Penerapan sistem administrasi perkantoran yang sangat penting peranannya dalam membantu kelancaran pelaksanaan tugas manajemen;
- (6) Penyelesaiannya pembuatan surat perjanjian sesuai.

5. Data-data produktivitas kapal

Data Produktifitas Angkutan 30 Hari

Tabel 4. 3 Trafik Produktifitas Bulan Maret 2023

Tanggal	KEBERANGKATAN			KEDATANGAN			Ket
	DEWASA	ANAK	TOTAL	DEWASA	ANAK	TOTAL	
01 Maret 2023	54	0	54	67	4	71	
03 Maret 2023	67	0	67	125	16	141	
06 Maret 2023	77	0	77	65	5	70	
08 Maret 2023	67	0	67	44	-	44	
10 Maret 2023	62	0	62	105	3	108	
13 Maret 2023	134	0	134	99	3	102	
15 Maret 2023	62	0	62	65	3	68	
17 Maret 2023	66	0	66	92	2	94	
20 Maret 2023	98	0	98	96	3	99	
22 Maret 2023	104	0	104	62	3	65	
24 Maret 2023	50	0	50	50	4	54	
27 Maret 2023	60	0	60	75	1	76	
29 Maret 2023	0	0	0	0	0	0	Off
31 Maret 2023	82	0	82	74	5	79	
Jumlah	983	0	983	1,019	52	1,071	

Sumber : PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional 2 Palembang

1. Data Produktifitas Angkutan 5 bulan terakhir

Tabel 4. 4. Trafik Kapal Penumpang 5 bulan terakhir

NO	BULAN	PENUMPANG	
		KEBERANGKATAN	KEDATANGAN
1	JANUARI	1,914	1,784
2	FEBRUARI	969	1,005
3	MARET	983	1,071
4	APRIL	3,731	4,549
5	MEI	1,375	1,250
	Rata-rata	8,972	9,659

Sumber : PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional 2 Palembang

3.Data Produktifitas Angkutan selama 5 tahun terakhir

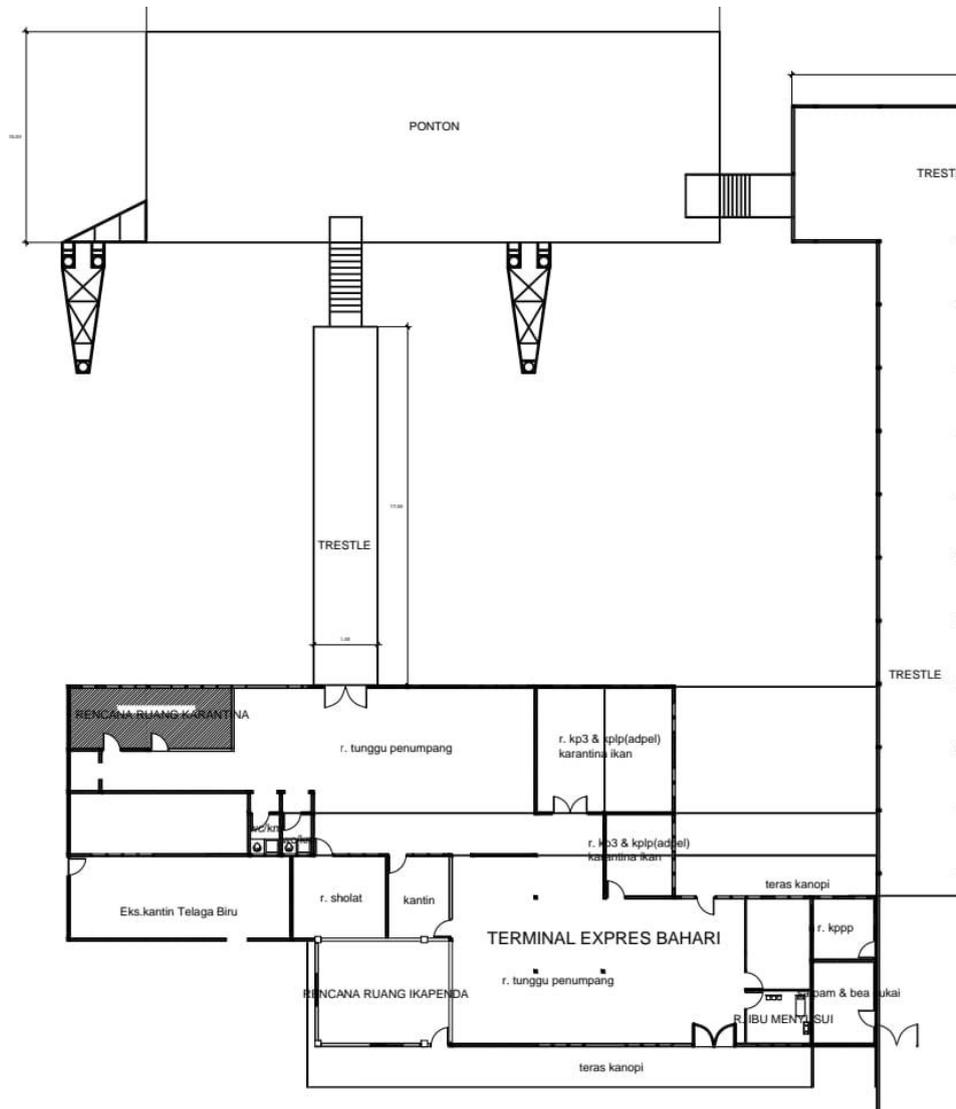
Tabel 4. 5 Trafik Embarkasi – Demarkasi 5 tahun terakhir

NO	TAHUN	PENUMPANG	
		KEBERANGKATAN	KEDATANGAN
1	2018	6.774	6.981
2	2019	8.743	8.563
3	2020	9.895	9.663
4	2021	12.553	13.136
5	2022	24,871	25,179
	Rata-rata	62,836	63,519

Sumber : PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional 2 Palembang

F..Prasarana Transportasi

Prasarana merupakan faktor penunjang dalam kegiatan terhadap pelayanan pada pelaksanaan kegiatan angkutan di Terminal Penumpang Boom Baru Palembang



Gambar 4. 4 Layout Terminal Penumpang Boom Baru Palembang

Sumber : PT Pelabuhan Indonesia (Persero) REGIONAL 2 PALEMBANG

2. Jaringan Transportasi Penyeberangan

a. Lintas Penyeberangan

Pelabuhan Penyeberangan Boom baru melayani 1 trayek penyeberangan yang melayani trayek untuk Boom baru – Muntok, dengan jarak tempuh 66.18 mil dan dengan waktu tempuh 3 jam 30 menit.



Gambar 4. 5 Peta Jaringan Trayek Boom Baru - Muntok

Sumber : Google Earth

B. Analisis

1. Penyajian Data

Dari hasil survei yang telah dilaksanakan terkait pada perlengkapan keselamatan jiwa yakni sekoci penolong (*lifeboat*), rakit penolong (*liferaft*), pelampung penolong (*lifebuoy*), baju penolong (*Lifejacket*), alat pelontar tali (*line Throwing*), isyarat marabahaya, *Search and rescue radar transponder*(SART) way radio telephony didapatkan data sebagai berikut :

Tabel 4. 6 Hasil Survei Kondisi Peralatan Keselamatan

NO	Perlengkapan Keselamatan	Kondisi	Dokumentasi
1	SEKOCI (<i>Rescue boat</i>)	Dilengkapi dengan 1 (satu) unit sampan tapi tidak punya motor	
2	ILR(<i>Inflatable Life Raft</i>)	Semua ilr dalam kondisi layak untuk dipakai tidak ada yang kadaluarsa	

NO	Perlengkapan Keselamatan	Kondisi	Dokumentasi
3	Pelampung Penolong (<i>lifebuoy</i>)	Ada 6 unit dari acuan nya yang mana terdapat pelampung penolong di kapal express bahari 3b yaitu 8 unit pelampung pada express bahari 3B.dan juga memiliki pelampung penolong yang dilengkapi lampu yang menyala sendiri 3 unit dan memiliki 8 unit yang dilengkapi tali apung	
4	Baju Penolong (<i>Lifejacket</i>)	-Layak -tertata dengan rapi, untuk penempatan mudah dijangkau oleh penumpang dariruang tunggu	

NO	Perlengkapan Keselamatan	Kondisi	Dokumentasi
5	<p><i>Alat Pelontar Tali</i> (<i>Line throwing</i>)</p>	<p>Di lengkapi 1 line throwing dengan lontar tali bisa sampai 250 m</p>	
6	<p>Isyarat marabahaya Meliputi : 1.roket parasut isyarat marabahaya (<i>Roket Parachute Signal</i>).</p>	<p>Untuk roket parasut isyarat marabahaya (roket parachute signal mempunyai 8 unit</p>	

NO	Perlengkapan Keselamatan	Kondisi	Dokumentasi
			
	<p>2. cerawat tangan merah (<i>Red Hand Flare</i>).</p>	<p>Untuk cerawat tangan merah (<i>Red Hand Flare</i>) mempunyai 12 unit</p>	

NO	Perlengkapan Keselamatan	Kondisi	Dokumentasi
			
	<p>3. tabung asap oranye (<i>Marine Smoke Signal</i>).</p>	<p>Untuk tabung asap oranye (<i>Marine Smoke Signal</i>) mempunyai 4 Unit</p>	

NO	Perlengkapan Keselamatan	Kondisi	Dokumentasi
			
7	Search And Rescue Radar Transponder (SART)	Untuk <i>Search And Rescue Radar Transponder</i> (SART) mempunyai 2 Unit	

NO	Perlengkapan Keselamatan	Kondisi	Dokumentasi
			
8	<i>Two way radio telephony</i>	<p>Jumlah yang tersedia hanya 2 dari kesesuaian aturannya harusnya 3 jadi Kurangnya 1 unit <i>two way radio telephony</i> tidak sesuai dengan aturan</p>	

2. Analisis Perlengkapan

Perlengkapan Keselamatan Pada KM. Express Bahari 3B dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NO: UM.008/9/20/DJPL-12 Tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) Bab IV Pasal 81 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Terbatas.

a. Sekoci Penolong (*Rescue boat*)

Menurut Hendrawan (2019:57), sekoci penolong merupakan salah satu fasilitas keselamatan yang berupa barang mekanik yang dilengkapi motor tempel, karena merupakan barang mekanik maka perlu pemeliharaan secara rutin sebagaimana pemeliharaan kendaraan bermotor pada umumnya agar fungsi mekaniknya berjalan dengan baik pada saat digunakan KM. Express Bahari 3B memiliki berat sebesar 149 GT. Mengacu pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NO: UM.008/9/20/DJPL-12 Tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) Bab IV Pasal 81 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Terbatas bahwa kapal dengan GT 35 sampai dengan kurang dari 300 harus memenuhi beberapa ketentuan dalam aspek Sekoci Penolong (*Rescue boat*) dapat dilihat pada Tabel 4.7 berikut :

Tabel 4. 7.Hasil Survei Sekoci Penolong (*Rescue boat*)

PERSYARATAN SESUAI NCVS	KONDISI EXISTING	PERBEDAAN
Dilengkapi dengan 1 (satu) unit sampan bermotor	Dilengkapi dengan 1 (satu) unit sampan akan tetapi tidak bermotor	Tidak sesuai dengan aturan yang berlaku

Dari hasil survei pada Tabel 4.7 dapat dilihat bahwa sekoci penolong di KM.Express Bahari 3B belum memenuhi syarat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NO: UM.008/9/20/DJPL-12 Tentang

Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) Bab IV Pasal 81 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Terbatas dan ini merupakan hasil dari suvey di lapangan di gambar 4.6.



Gambar 4. 6 Sekoci (*Rescue boat*)

Sumber : TIM PKL PT .Pelindo (Persero) Regional 2 Palembang

b. Rakit Penolong (Liferaft)

Menurut Hendrawan (2019:57), fasilitas keselamatan umumnya hanya dipergunakan pada saat darurat terjadi kecelakaan, perawatan *liferaft* umumnya dilaksanakan setiap 1 (satu) tahun sekali. Untuk lebih memastikan kondisi barang berfungsi sebagaimana mestinya maka perlu adanya pemeriksaan berkala setiap satu bulan, baik secara teknis maupun perlengkapan yang terdapat didalamnya.

KM. Express Bahari 3B memiliki berat sebesar 149 GT. Mengacu pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NO:

UM.008/9/20/DJPL–12 Tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) Bab IV Pasal 81 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Terbatas. bahwa kapal dengan GT 35 sampai dengan kurang dari 300 harus memenuhi beberapa ketentuan dalam aspek Rakit Penolong (*Liferaft*) sebagai berikut:

Tabel 4. 8.Hasil Survei Rakit Penolong (*Liferaft*)

PERSYARATAN SESUAI NCVS	KONDISI EXISTING	PERBEDAAN
Dilengkapi rakit penolong kembang (Inflatable Life Raft) kategori D yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 6 klausul 6.4 dan 7.1 dengan kapasitas tidak kurang dari 125% total jumlah pelayar.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Terdapat 5 unit rakit penolong dengan kapasitas 65 orang/unit. Jadi, kapasitas yang tersedia = $5 \times 65 = 325$ 2. Jumlah total pelayar adalah 248 (238 penumpang maksimal + 10 crew kapal). Kapasitas dibutuhkan = $248 \times 125\% = 310$ 	sesuai dengan aturan yang berlaku.

Dari hasil survei diatas dapat dilihat bahwa rakit penolong di KM. Express Bahari 3B memenuhi syarat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NO: UM.008/9/20/DJPL-12 Tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) Bab IV Pasal 81 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Terbatas dan ini merupakan hasil dari suvey di lapangan di gambar 4.7.



Gambar 4. 7 Rakit Penolong (*Liferaft*)

Sumber : TIM PKL PT .Pelindo (Persero) Regional 2 Palembang

c. Pelampung Penolong (*Lifebuoy*)

Menurut Hendrawan (2019:57), *lifebuoy* termasuk barang yang relatif jarang digunakan maka perlu dilakukan pemeriksaan tiap satu bulan, baik kondisi, fungsi maupun jumlahnya, hal ini menjaga kemungkinan pada waktu kondisi darurat ada barang barang tidak berfungsi secara sempurna atau jumlahnya berkurang karena adanya tindakan pencurian.

KM.Express Bahari 3B memiliki panjang 30.30 meter. Mengacu pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NO: UM.008/9/20/DJPL-12 Tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal

Non Konvensi Berbendera Indonesia (Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged) Bab IV Pasal 81 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Terbatas, aturan mengenai pelampung penolong (*Lifebuoy*) diatur berdasarkan LOA (Long Over All) kapal.

Tabel 4. 9. Hasil Survei Pelampung Penolong (*Lifebuoy*)

PERSYARATAN SESUAI NCVS		KONDISI EXISTING	PERBEDAAN
1) Pelampung penolong yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 9 klausul 9.1.	6 unit	1. Memiliki 8 unit pelampung pada express bahari 3B.	sesuai dengan aturan yang berlaku.
2) Paling sedikit 50% dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri dan 2 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung.		2. memiliki 3 unit pelampung penolong yang dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri dan memiliki 8 unit yang dilengkapi tali apung	

Dari hasil survei diatas dapat dilihat bahwa pelampung penolong di KM. Express Bahari 3B belum memenuhi syarat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NO: UM.008/9/20/DJPL– 12 Tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) Bab IV Pasal 81 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Terbatas dan ini merupakan hasil dari suvey di lapangan di gambar 4.8.



Gambar 4. 8 Pelampung Penolong (*lifebuoy*)

Sumber : TIM PKL PT .Pelindo (Persero) Regional 2 Palembang

d. Baju Penolong (*Lifejacket*)

Menurut Hendrawan (2019:57), *Lifejacket* termasuk barang yang relatif jarang digunakan maka perlu dilakukan pemeriksaan tiap satu bulan, baik kondisi, fungsi maupun jumlahnya, hal ini menjaga kemungkinan pada waktu kondisi darurat ada barang barang tidak berfungsi secara sempurna atau jumlahnya berkurang karena adanya tindakan pencurian.

Mengacu pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NO: UM.008/9/20/DJPL-12 Tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non- Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) Bab IV Pasal 81 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Terbatas, baju penolong atau jaket penolong (*Lifejacket*) diatur untuk semua ukuran kapal, harus memenuhi ketentuan sebagai berikut:

Tabel 4. 10.Hasil Survei Baju Penolong (*Lifejacket*)

PERSYARATAN SESUAI NCVS	KONDISI EXISTING	PERBEDAAN
<p>1) Baju penolong kategori B yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 10 klausul 10.2 yang dilengkapi lampu, peluit dan pita pemantul cahaya (retro-reflektor tape)</p> <p>2) Sejumlah 100% total jumlah pelayar untuk dewasa ditambah 5% cadangan.</p> <p>3) Sejumlah yang mencukupi untuk petugas jaga/pekerja di anjungan, ruang kendali kamar mesin dan ditempat kerja yang jauh dari akomodasi (apabila ada) dan</p> <p>4) Minimum 10% dari jumlah penumpang, untuk anak-anak.</p>	<p>1.Tersedia 60 unit baju penolong anak-anak</p> <p>Diketahui :</p> <p>Jumlah penumpang maksimal = 248</p> <p>Jawab :</p> <p>Kebutuhan Baju Penolong Anak-Anak</p> <p>= Jumlah penumpang maksimal x 10%</p> <p>= 248 x 10%</p> <p>= 25 unit yang dibutuhkan (minimal)</p> <p>2. Tersedia 300 unit baju penolong dewasa.</p> <p>Diketahui :</p> <p>Jumlah pelayar keseluruhan adalah 248 (238 jumlah maksimal penumpang + 10 crew kapal).</p> <p>Jawab :</p> <p>Kebutuhan Baju Penolong Dewasa</p> <p>= (Total penumpang maksimal + crew kapal) x (100% + 5%)</p> <p>= 248x (100% + 5%)</p> <p>= 248 x 105%</p> <p>= 260,4</p>	<p>1.Untuk baju penolong anak anak dan untuk baju penolong dewasa dilengkapi lampu,peluit dan pita pemantul cahaya(retro-reflektor tape) sesuai dengan aturan yang berlaku.</p> <p>2.Untuk baju penolong dewasa untuk jumlah sesuai dengan aturan yang belaku</p> <p>3.untuk jumlah pelampung petugas jaga/pekerja sudah sesuai dengan aturan</p> <p>4.jumlah baju penolong anak anak sesuai dengan aturan yang berlaku</p>

Dari hasil survei pada Tabel 4.10 dapat dilihat bahwa baju penolong di KM. Express Bahari 3B memenuhi syarat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NO: UM.008/9/20/DJPL- 12 Tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) Bab IV Pasal 81 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Terbatas dan ini merupakan hasil dari suvey di lapangan di gambar 4.9.



Gambar 4. 9 Baju Penolong (*Life Jacket*)

Sumber : TIM PKL PT .Pelindo (Persero) Regional 2 Palembang

e. Alat Pelontar Tali (Line Throwing)

KM. Express Bahari memiliki berat sebesar 149 GT. Mengacu pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NO : UM.008/9/20/DJPL-12 Tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) Bab IV Pasal 81 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Terbatas bahwa kapal dengan GT kurang dari 175 harus memenuhi beberapa ketentuan dalam aspek Alat Pelontar Tali (*Line Throwing*) sebagai berikut :

Tabel 4. 11. Hasil Survei Alat Pelontar Tali (*Line Throwing*)

PERSYARATAN SESUAI NCVS	KONDISI EXISTING	PERBEDAAN
Dilengkapi dengan 4 (empat) unit tali buangan dengan panjang 30 meter setiap unitnya.	Memiliki 1 unit line throwing dengan panjang 250 m	sesuai dengan aturan yang berlaku.

Dari hasil survei pada Tabel 4.11 dapat dilihat bahwa alat pelontar tali di KM. Express Bahari 3B sesuai dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NO: UM.008/9/20/DJPL– 12 Tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) Bab IV Pasal 81 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Terbatas dan ini merupakan hasil dari suvey di lapangan di gambar 4.10



Gambar 4. 10 *Line Throwing*

Sumber : TIM PKL PT .Pelindo (Persero) Regional 2 Palembang
f. Isyarat Marabahaya

KM. Express Bahari 3B memiliki berat sebesar 149 GT. Mengacu pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NO: UM.008/9/20/DJPL-12 Tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) Bab IV Pasal 81 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Terbatas bahwa kapal dengan GT 35 sampai dengan kurang dari 300 harus memenuhi beberapa ketentuan dalam aspek Isyarat Marabahaya sebagai berikut :

Tabel 4. 12.Isyarat Marabahaya

PERSYARATAN SESUAI NCVS	KONDISI EXISTING	PERBEDAAN
1) 2 buah roket parasut isyarat marabahaya (<i>Roket Parachute Signal</i>) yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi13;	1.Memiliki 8 buah roket parasut isyarat marabahaya (<i>Roket Parachute Signal</i>).	1.sesuai dengan aturan yang berlaku.
2) 4 buah cerawat tangan merah (<i>Red Hand Flare</i>) yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 14; dan	2.memiliki 12 buah cerawat tangan merah (<i>Red Hand Flare</i>).	2.sesuai dengan aturan yang berlaku
3) 1 buah tabung asap oranye (<i>Marine Smoke Signal</i>) yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi15;	3.memiliki 4 buah tabung asap oranye(<i>Marine Smoke Signal</i>)).	3.sesuai dengan aturan yang berlaku

Dari hasil survei pada Tabel 4.12 dapat dilihat bahwa isyarat marabahaya di KM. Epress Bahari 3B telah memenuhi syarat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NO: UM.008/9/20/DJPL-12 Tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) Bab IV Pasal 81 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Terbatas dan ini merupakan hasil dari suvey di lapangan di gambar 4.11,4.12,4.13.



Gambar 4. 11 Roket Parasut Isyarat Marabahaya (*Roket Parachute Signal*)

Sumber : TIM PKL PT .Pelindo (Persero) Regional 2 Palembang



Gambar 4. 12 Cerawat Tangan Merah (*Red Hand Flare*)

Sumber : TIM PKL PT .Pelindo (Persero) Regional 2 Palembang



Gambar 4. 13 Tabung Asap (*Marine Smoke Signal*)

Sumber : TIM PKL PT .Pelindo (Persero) Regional 2 Palembang

g. *Search And Rescue Radar Transponder (SART)*

KM.Express Bahari 3B memiliki berat sebesar 149 GT. Mengacu pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NO: UM.008/9/20/DJPL-12 Tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) Bab IV Pasal 81 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Terbatas bahwa kapal dengan GT lebih besar dan sama dengan 35 harus memenuhi beberapa ketentuan dalam aspek *Search And Rescue Radar Transponder (SART)* sebagai berikut

Tabel 4. 13.*Search And Rescue Radar Transponder (SART)*:

PERSYARATAN SESUAI NCVS	KONDISI EXISTING	PERBEDAAN
Dilengkapi dengan 1 unit radar transponder yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab III Seksi 4 klausul 4.2.1.5	Memiliki 2 unit Radar Transponder	sesuai dengan aturan yang berlaku.

Dari hasil survei pada Tabel 4.11 dapat dilihat bahwa *Search And Rescue Radar Transponder (SART)* di KM Express Bahari 3B telah memenuhi syarat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NO: UM.008/9/20/DJPL-12 Tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non

Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) Bab IV Pasal 81 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Terbatas dan ini merupakan hasil dari suvey di lapangan di gambar 4.14.



Gambar 4. 14 *Search And Rescue Transponder (SART)*

Sumber : TIM PKL PT .Pelindo (Persero) Regional 2 Palembang

h.Two way radio telephony

KM. Express Bahari 3B memiliki berat sebesar 149 GT. Mengacu pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NO: UM.008/9/20/DJPL-12 Tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) Bab IV Pasal 81 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Terbatas bahwa kapal dengan GT lebih besar dan sama dengan 35 harus memenuhi beberapa ketentuan dalam aspek *Two way radio telephony* sebagai berikut

Tabel 4. 14. *Two way radio telephony*

PERSYARATAN SESUAI NCVS	KONDISI EXISTING	PERBEDAAN
Dilengkapi dengan 3 unit <i>Two way radio telephony</i> yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Bab III Seksi 4 klausul 4.2.1.6.	Memiliki 2 unit <i>two way radio telephony</i>	Belum sesuai dengan aturan yang berlaku.

Dari hasil survei pada Tabel 4.14 dapat dilihat bahwa *Two way radio telephony* di KM. Express Bahari 3B belum memenuhi syarat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NO: UM.008/9/20/DJPL-12 Tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) Bab IV Pasal 81 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Terbatas dan ini merupakan hasil dari suvey di lapangan di gambar 4.15.



Gambar 4. 15 *Two way radio telephony*

Sumber : TIM PKL PT .Pelindo (Persero) Regional 2 Palembang

C. Pembahasan

Menurut Sitepu (2017), untuk mengoptimalkan perawatan perlengkapan keselamatan yaitu dengan perawatan sekoci penolong (*Rescue boat*), rakit penolong (*liferaft*), pelampung penolong (*lifebuoy*), baju penolong (*Lifejacket*) dilaksanakan secara periodik seperti pemeriksaan berkala mingguan, bulanan, dan tahunan.

1. Perbandingan Kesesuaian Jumlah Dengan Aturan NCVS (*Non Convetion Vessel Standard*) dan Kesesuaian Jumlah Saat Ini.

Berdasarkan data di atas terkait kondisi eksisting perlengkapan keselamatan jiwa di atas KM. Express Bahari 3B pada trayek Boom baru – Muntok Provinsi Sumatera Selatan, maka dapat dilakukan perbandingan antara kondisi eksisting perlengkapan keselamatan jiwa dengan kondisi yang direncanakan.

Tabel 4. 15 Perbandingan Kesesuaian Jumlah Dengan Aturan NCVS (*Non Convetion Vessel Standard*) dan Kesesuaian Jumlah Saat Ini

URAIAN	KESESUAIAN JUMLAH DENGAN ATURAN NCVS	KESUSAIAAN JUMLAH SAAT INI
Sekoci Penolong (<i>Rescue boat</i>)	Wajib dilengkapi dengan 1 (satu) unit sampan bermotor	Dilengkapi dengan 1 unit Sekoci Penolong (<i>Lifeboat</i>) namun dalam kondisi tidak di lengkapi dengan sampan bermotor
Rakit Penolong (<i>Liferaft</i>)	1. Dilengkapi rakit penolong kembang (<i>Inflatable Life Raft</i>) kategori D yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 6 klausul 6.4 dan 2. 7.1 dengan kapasitas tidak kurang dari 125% total jumlah pelayar.	1. Terdapat 5 unit rakit penolong dengan kapasitas 65 orang/unit. Jadi, kapasitas yang tersedia = $5 \times 65 = 325$ 2. Jumlah total pelayar adalah 248 (238 penumpang maksimal + 10 crew kapal). Kapasitas dibutuhkan = $248 \times 125\% = 310$

URAIAN	KESESUAIAN JUMLAH DENGAN ATURAN NCVS		KESUSAIAAN JUMLAH SAAT INI
Pelampung Penolong (<i>Lifebuoy</i>)	6 unit	1. Paling sedikit 50% dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri dan 2.2 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung.	1. Memiliki 8 unit pelampung pada express bahari 3B. 2. memiliki 3 unit dengan dilengkapi lampu menyala sendiri dan memiliki 8 unit yang dilengkapi tali apung
Baju Penolong (<i>Lifejacket</i>)	1. Sejumlah 100% total jumlah pelayar untuk dewasa ditambah 5% cadangan.		1. Tersedia 60 unit baju penolong anak-anak Diketahui : Jumlah penumpang maksimal = 248 Jawab : Kebutuhan Baju Penolong Anak-Anak = Jumlah penumpang maksimal x 10% = 248 x 10% = 25 unit yang dibutuhkan (minimal)

URAIAN	KESESUAIAN JUMLAH DENGAN ATURAN NCVS	KESUSAIAAN JUMLAH SAAT INI
	<p>2. Minimum 10% dari jumlah penumpang, untuk anak-anak.</p> <p>3. Sejumlah yang mencukupi untuk petugas jaga/pekerja di anjungan, ruang kendali kamar mesin dan ditempat kerja yang jauh dari akomodasi (apabila ada) dan</p> <p>4) Minimum 10% dari jumlah penumpang, untuk anak-anak.</p>	<p>2. Tersedia 300 unit baju penolong dewasa.</p> <p>Diketahui :</p> <p>Jumlah pelayar keseluruhan adalah 248 (238 jumlah maksimal penumpang + 10 crew kapal).</p> <p>Jawab :</p> <p>Kebutuhan Baju Penolong Dewasa</p> $= (\text{Total penumpang maksimal} + \text{crew kapal}) \times (100\% + 5\%)$ $= 248 \times (100\% + 5\%)$ $= 248 \times 105\%$ $= 260,4$ $= 260$
<p>Alat Pelontar Tali (<i>Line Throwing</i>)</p>	<p>Dilengkapi dengan 4 (empat) unit tali buangan dengan panjang 30 meter setiap unitnya.</p>	<p>Memiliki 1 line throwing dengan panjang 250 m</p>
<p>Isyarat Marabahaya Meliputi :</p> <p>1.roket parasut isyarat marabahaya (<i>Roket Parachute Signal</i>).</p> <p>2. cerawat tangan merah (<i>Red Hand Flare</i>).</p>	<p>1) 2 buah roket parasut isyarat marabahaya yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 13;</p> <p>2) 4 buah cerawat tangan merah yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 14; dan</p>	<p>1. Memiliki 8 buah roket parasut isyarat marabahaya (<i>Roket Parachute Signal</i>).</p> <p>2. memiliki 12 buah cerawat tangan merah (<i>Red Hand Flare</i>).</p>

URAIAN	KESESUAIAN JUMLAH DENGAN ATURAN NCVS	KESUSAIAAN JUMLAH SAAT INI
3. tabung asap oranye (<i>Marine Smoke Signal</i>).	3) 1 buah tabung asap oranye yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 15;	3. memiliki 4 buah tabung asap oranye (<i>Marine Smoke Signal</i>).
<i>Search And Rescue Radio Transponder (SART)</i>	Dilengkapi dengan 1 unit radar transponder yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab III Seksi 4 klausul 4.2.1.5	Memiliki 2 unit
<i>Two way radio telephony</i>	Dilengkapi dengan 3 unit Two way VHF radio telephony yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Bab III Seksi 4 klausul 4.2.1.6.	Memiliki 2 unit two way VHF radio telephony

2. Perbandingan Kesesuaian Kondisi Dengan Aturan NCVS (*Non Convention Vessel Standard*) dan Kesesuaian Kondisi Saat Ini

Berdasarkan data di atas terkait kondisi eksisting perlengkapan keselamatan jiwa di atas KM. Express Bahari 3B pada trayek Boom baru – Muntok Provinsi Sumatera Selatan, maka dapat dilakukan perbandingan antara kondisi eksisting perlengkapan keselamatan jiwa dengan kondisi yang direncanakan.

Tabel 4. 15 Perbandingan Kesesuaian Kondisi Dengan Aturan NCVS (*Non Convention Vessel Standard*) dan Kondisi Saat Ini

URAIAN	KESESUAIAN JUMLAH DENGAN ATURAN NCVS	KONDISI SAAT INI
Sekoci Penolong (<i>Rescue boat</i>)	Wajib dilengkapi dengan 1 (satu) unit sampan bermotor	Dilengkapi dengan 1 unit Sekoci Penolong (<i>Lifeboat</i>) dan dapat digunakan namun dalam kondisi tidak dilengkapi dengan sampan bermotor

URAIAN	KESESUAIAN JUMLAH DENGAN ATURAN NCVS		KONDISI SAAT INI
<p>Rakit Penolong <i>(Liferaft)</i></p>	<p>1. Dilengkapi rakit penolong kembang (Inflatable Life Raft) kategori D yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 6 klausul 6.4 dan 2. 7.1 dengan kapasitas tidak kurang dari 125% total jumlah pelayar.</p>		<p>Semua ilr dalam kondisi layak untuk dipakai dan tidak ada yang kadaluarsa</p>
<p>Pelampung Penolong <i>(Lifebuoy)</i></p>	<p>6 unit</p>	<p>1. Pelampung penolong yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 9 klausul 9.1. 2. Paling sedikit 50% dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri dan 2 unit lainnya dilengkapi</p>	<p>pelampung pada express bahari 3B di lengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri dan di lengkapi tali apung</p>

URAIAN	KESESUAIAN JUMLAH DENGAN ATURAN NCVS		KONDISI SAAT INI
		dengan tali apung	
<p>Baju Penolong <i>(Lifejacket)</i></p>	<p>1. Sejumlah 100% total jumlah pelayar untuk dewasa ditambah 5% cadangan. 2. Minimum 10% dari jumlah penumpang, untuk anak-anak. 3. Sejumlah yang mencukupi untuk petugas jaga/pekerja di anjungan, ruang kendali kamar mesin dan ditempat kerja yang jauh dari akomodasi (apabila ada) dan 4) Minimum 10% dari jumlah penumpang, untuk anak-anak.</p>		<p>1. Layak digunakan 2. tertata dengan rapi, untuk penempatan mudah dijangkau oleh penumpang dari ruang tunggu 3. Dilengkapi lampu. 4. Dilengkapi peluit. 5. Semua dilengkapi <i>reflective tape</i>.</p>
<p>Alat Pelontar Tali <i>(Line Throwing)</i></p>	<p>Dilengkapi dengan 4 (empat) unit tali buangan dengan panjang 30 meter setiap unitnya.</p>		<p>Memiliki 1 line throwing dengan panjang 250 m</p>
<p>Isyarat Marabahaya Meliputi : 1. roket parasut isyarat marabahaya <i>(Roket Parachute Signal)</i>.</p>	<p>1) 2 buah roket parasut isyarat marabahaya yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera</p>		<p>1. Memiliki 8 buah roket parasut isyarat marabahaya <i>(Roket Parachute Signal)</i>.</p>

URAIAN	KESESUAIAN JUMLAH DENGAN ATURAN NCVS	KONDISI SAAT INI
2. cerawat tangan merah (<i>Red Hand Flare</i>). 3. tabung asap oranye (<i>Marine Smoke Signal</i>).	Indonesia Bab IV Seksi 13; 2) 4 buah cerawat tangan merah yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 14; dan 3) 1 buah tabung asap oranye yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 15;	2. memiliki 12 buah cerawat tangan merah (<i>Red Hand Flare</i>). 3. memiliki 4 buah tabung asap oranye (<i>Marine Smoke Signal</i>).
<i>Search And Rescue Radio Transponder (SART)</i>	Dilengkapi dengan 1 unit radar transponder yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab III Seksi 4 klausul 4.2.1.5	Memiliki 2 unit yang bisa digunakan
<i>Two way radio telephony</i>	Dilengkapi dengan 3 unit <i>Two way radio telephony</i> yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Bab III Seksi 4 klausul 4.2.1.6.	Memiliki 2 unit <i>two way radio telephony</i> yang bisa digunakan

Tujuan dari perbandingan kondisi saat ini dengan kondisi aturan ncvs (Non Convention Vessel Standard) yaitu dapat mengetahui perlengkapan yang perlu dibenahi, diganti, dipertahankan, ataupun ditambah sesuai dengan aturan yang berlaku agar perlengkapan

keselamatan tetap terjaga dan terawat dengan baik. Sehingga dapat meningkatkan keselamatan kapal apabila kapal mengalami kecelakaan. Menurut Pasyah et al. (2020), untuk menghindari terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan selama pelayaran, maka sistem keamanan harus diutamakan dengan selalu mengontrol kondisi *Life-Saving Appliances* diatas kapal.

Usulan kesesuaian Perlengkapan Keselamatan Pada KM. Express Bahari 3B dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NO: UM.008/9/20/DJPL-12 Tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) Bab IV Pasal 81 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Terbatas :

a) Sekoci Penolong (*Rescue boat*)

Perlu ditambahkan motor penggerak dengan kekuatan 40pk unit sampan bermotor karena dengan di tambahkan motor penggerak 1 unit sekoci penolong agar dapat sesuai dengan aturan yang berlaku.

b) Rakit Penolong (*liferaft*)

Untuk kondisi *liferaft* dalam keadaan kondisi yang baik dengan masa exp *liferaft* pada bulan september 2023.

c) Pelampung Penolong (*lifebuoy*)

Dari segi jumlah dan kondisi telah sesuai dengan ketentuan yang berlaku

d) Baju Penolong (*Lifejacket*)

Untuk penyimpanan baju penolong sudah tertata dan mudah dijangkau.

e) Alat Pelontar Tali (*line throwing*)

Telah sesuai dengan ketentuan yang berlaku untuk ukuran

talinya (*line throwing*).

f) Isyarat Marabahaya

Dari segi jumlah dan kondisi telah sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

g) *Search And Rescue Radar Transponder (SART)*

Dari segi jumlah dan kondisi telah sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

h) *Two way radio telephony*

Dari segi jumlah dan kondisi belum sesuai dengan ketentuan yang berlaku mesti di tambahkan two way radio telephony dengan daya pancar 0,25 Watt sampai dengan 1,00 (satu) Watt agar dapat sesuai dengan ketentuan berlaku.

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisa kondisi dan jumlah perlengkapan keselamatan jiwa di atas KM. Express Bahari 3B yang didapatkan, penulis mendapatkan kesimpulan sebagai berikut :

1. Jumlah perlengkapan keselamatan jiwa di atas KM. Express Bahari 3B, belum sesuai dengan peraturan standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) yaitu: kondisi sekoci penolong (*Rescue boat*) yang tidak memiliki mesin bermotor, *two way radio telephony* kurang 1 unit Kemudian pada *Lifejacket* sejumlah 300 unit untuk dewasa dan 60 unit untuk anak-anak, *lifebuoy* sejumlah 8 unit, *liferaft* sejumlah 5 unit, *linethrowing* sejumlah 1 unit, Isyarat marabahaya meliputi yaitu 8 unit untuk roket parasut isyarat marabahaya, 12 unit untuk cerawat tangan merah, dan 4 buah tabung asap oranye, *Search and Rescue Radar Transponder* (SART) sejumlah 2 unit sesuai dengan aturan yang berlaku.
2. Kondisi perlengkapan keselamatan jiwa di atas KM. Express Bahari 3B, belum sesuai dengan peraturan standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) yaitu: kondisi sekoci penolong (*Rescue boat*) dapat digunakan akan tetapi tidak memiliki mesin bermotor, *two way radio telephony* dapat di gunakan, Kemudian pada *liferaft* dalam kondisi layak untuk dipakai dan tidak ada yang kadaluarsa, *lifebouy* memiliki lampu yang dapat menyala sendiri serta di lengkapi tali apung, *Lifejacket* untuk yang anak- anak dan dewasa seluruhnya di lengkapi lampu, peluit dan *reflective tape*, alat pelontar kondisi layak pakai, isyarat marabahaya kondisi layak pakai, *Search And Rescue Radio*

(SART) dengan kondisi yang dapat di gunakan.

B. SARAN

Dari kesimpulan diatas, maka penulis memberikan saran dalam upaya peningkatan pengawasan terhadap kondisi serta jumlah perlengkapan keselamatan jiwa di atas KM.Express bahari 3B sebagai berikut :

1. Pengelola KM. Express Bahari 3B perlu melengkapi perlengkapan keselamatan jiwa dan menambahkan item perlengkapan keselamatan jiwa yaitu sekoci penolong yang diaturan NCVS (*Non Convention Vessel Standard*) di lengkapi dengan 1 unit sampan bermotor dan *two way radio telephony* yang di aturan NCVS (*Non Convention Vessel Standard*) harus di lengkapi 3 unit *two way radio telephony*,sekoci penolong dan *two way radio telephony* di tambahkan sesuai aturan agar jumlah serta kondisi perlengkapan keselamatan memenuhi aturan yang berlaku
2. Mualim II KM.Express Bahari 3B perlu membuat jadwal perawatan dan pemeriksaan mingguan, bulanan, tahunan terhadap perlengkapan keselamatan agar kondisinya terpantau dengan keadaan baik dan layak digunakan kapanpun serta melaporkan ke pihak perusahaan agar ada tindak lanjut perbaikan atau penambahan perlengkapan keselamatan jiwa.

DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar, Iskandar Dkk. (2012). *Transportasi Penyeberangan*. Raja Grafindo Persada.
- Batti, Pieter. (2000). *Keselamatan Pelayaran dan Pencegahan Pencemaran dari Kapal*. Konsultasi Buana Maritim Nusantara.
- Buku Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) Bab IV Tentang Pelengkapan Keselamatan. Kementerian Perhubungan Laut Tahun 2009.
- Franklin, M. (2006). *Performance GAP Analysis*. ASTD Press.
- Hendrawan, Andi. (2019). Analisa Indikator Keselamatan Pelayaran Pada Kapal Niaga. *Saintara*, 03(02), 53-59.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 65 Tahun 2009 Tentang Standar Kapal (*Non-Convention Vessel Standard*).
- Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NO: UM.008/9/20/DJPL-12 tentang Pemberlakuan Standar dan Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*)
- Miro, Fidel. (2005). *Perencanaan Transportasi*. Erlangga.
- Moleong, L. (2017). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Mutholib, A. (2013). Kajian Fasilitas Keselamatan Kapal Pada Lintas Penyeberangan 35 Ilir – Muntok. *Transportasi*, 25(5), 140–146.
- Pasyah, A. Chalid, Fitriah, D, & Adhitya, R. (2020). Analisis Kesesuaian Alat Keselamatan Jiwa Sesuai Dengan Solas 1974/1978 *As Amended Pada Kapal-Kapal Cement Carrier* Di PT. Pelayaran Tonasa Lines. *Ilmiah Nasional*, 13(01), 26-28.

- Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) Tahun 2012.
- Rahju, Mohamad. (2019). *Analisa Persyaratan kebutuhan Inflatable Liferaft Di Kapal Motor Penumpang Mutiara Alas III*. Politeknik Perkapalan Negeri Surabaya
- Sugiyono. (2014). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D* (10th ed). Alfabeta
- Sugiyono. (2015). *Sumber Data Data Primer Data Sekunder*. Alfabeta.
- Suryabrata, S. (2008). *Metodologi Penelitian* (1 ed.). Raja Grafindo Persada
- Triatmodjo. 2013. *Panjang dan Lebar kapal*. Jakarta.
- Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tentang Pelayaran.

LAMPIRAN

Lampiran 1 Ship Particular KM.Express Bahari 3B

SHIP PARTICULLARS	
NAMA KAPAL	EXPRESS BAHARI 3B
CALL SIGN	YB 4528
MMSI	
TANDA SELAR	GT 149 No.1031/GGa
NAMA PEMILIK KAPAL	PT PELAYARAN SAKTI INTI MAKMUR
KLASIFIKASI	KLASIFIKASI
JENIS KAPAL	PASSANGER FERRY
BENDERA KEBANGSAAN	INDONESIA
KONSTRUKSI KAPAL	FIBERGLASS
UKURAN KAPAL	
PANJANG (LOA)	33,30 METER
LEBAR (BREADTH)	05,10 METER
TINGGI (DEPTH)	02,30 METER
TANGKI	
TANGKI MINYAK	
TANGKI MINYAK HARIAN	
TANGKI AIR	
KAPASITAS MUATAN PENUMPANG	208 ORANG
MESIN	2 X CAT C 32 ACERT 1400 HP
DIBANGUN OLEH	PT SUKSES BAHARI NUSANTARA
TANGGAL PELETAKAN LUNAS	
TANGGAL PELUNCURAN	
PELABUHAN PENDAFTARAN	

Lampiran 2 Surat Ukur Internasional (1969)

REPUBLIK INDONESIA
REPUBLIC OF INDONESIA

SURAT UKUR INTERNASIONAL (1969)
INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE (1969)
NO. 1 1031/03a.

Dikeluarkan berdasarkan ketentuan-ketentuan Konvensi Internasional Tentang Pengukuran Kapal, 1969, oleh Pemerintah Republik Indonesia.
Issued under the provision of International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, under the authority of the government of the Republik of Indonesia.

Nama Kapal <i>Name of Ship</i>	Nomor atau Huruf Pengenal <i>Distinctive Number or Letters</i>	Tempat Pendaftaran <i>Port of Registry</i>	Tanggal *) <i>* Date</i>
" EXPRESS BAHARI - 3B "	YB - 452B	-	TBH 2004.

* Tanggal peletakan lunas atau pada tahap pembangunan serupa itu (Pas. 2(6)), atau tanggal dimana kapal mengalami perubahan atau perombakan besar (Pas. 3(2)(b)).
* *Date on which the keel was laid or the ship was at a similar stage of construction (article 2(6)), or date on which the ship underwent alterations or modifications of major character (article 3(2)(b)), as appropriate.*

UKURAN-UKURAN POKOK
MAIN DIMENSIONS

Panjang (pasal 2 (8)) <i>Length (article 2(8))</i>	Lebar (Peraturan 2(3)) <i>Breadth (Reg. 2(3))</i>	Ukuran dalam terbesar di tengah kapal hingga Geladak teratas. (Peraturan 2(2)) <i>Moulded Depth amidships to upper Deck (Regulation 2(2))</i>
30,30 meter	5,10 meter	2,30 meter

ISI KAPAL ADALAH
THE TONNAGES OF THE SHIP ARE :

TONASE KOTOR - 149 -
GROSS TONNAGE

TONASE BERSIH - 45 -
NET TONNAGE

Dengan ini diterangkan bahwa tonase kapal ini telah ditentukan sesuai ketentuan-ketentuan dalam Konvensi Internasional Tentang Pengukuran Kapal 1969.
This is to certify that the tonnages of this ship have been determined in accordance with the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969.

Nomor dan tanggal pengesahan : PY.671/14/6/DII.05, Tgl 19 Mei 2005.

Dikeluarkan di Tanjungpinang Tanggal 9 Mei 2005.- 20
Issued at date

An. MENTERI PERHUBUNGAN
Or. MINISTER OF COMMUNICATION
ADMINISTRATOR PELAYANAN TANJUNGPINANG

Capt. Drs. H. H. THAMRIN. MM
NIP. 120143941.-

DKP II - 22

U 223 0504

Lampiran 3 Persetujuan Rencana Pengoperasian Kapal Pada Trayek Tetap dan Teratur Angkutan Laut Dalam Negeri

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
GEDUNG KARYA LANTAI 17 S.D. 21**

Jl. MEDAN MERDEKA BARAT NO. 8
JAKARTA - 10110

TEL: 3813020, 3505000, 3813089, 3447917, 3842440
PST: 4213, 4227, 4209, 4135

TEL: 3844492, 3458549
FAX: 3811786, 3845430, 3507576

AL.101/2000/13779/12550/23
Jakarta, 19 Januari 2023

Nomor
Klasifikasi
Lampiran
Perihal

Persetujuan Rencana Pengoperasian Kapal pada Trayek Tetap dan Teratur Angkutan Laut Dalam Negeri

Yth.
Kepada
Direktur
PT. PELAYARAN SAKTI INTI
MAKMUR
Jl. Rajawali B-8 RT.016 RW.005
Kel.9 Ilir, Kec. Ilir Timur II
Palembang
di
Pontianak - -

- Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut. Pasal 10 ayat 1 dan menunjuk surat Saudara No. 02/SIM-PERLA/2023 tanggal 13 Januari 2023 perihal laporan pengoperasian kapal liner angkutan laut dalam negeri.
- Sehubungan dengan butir 1 (satu) di atas, dengan ini disampaikan bahwa kapal Saudara telah dicatat sebagai armada niaga nasional dan dioperasikan pada trayek tetap dan teratur dengan data kapal sebagai berikut.

a. Nama Kapal	: EXPRESS BAHARI 3B
b. Nomor Pendaftaran	: 2005 DDa No. 1876/L
c. Type	: Passenger Ship / Kapal Penumpang
d. Isi Kotor (GT)/Bobot Mati (DWT)	: 149 / 238.4
e. Tenaga Penggerak (HP)	: 1400
f. Kapasitas Angkut	: 0
g. Status Kepemilikan Kapal	: Milik
h. Kode Trayek	: IDBRU, IDMUO
i. Pelabuhan Pangkal	: -
j. Susunan Trayek	: Boom Baru/Palembang, Muntok
k. Urgensi	: Penumpang Umum
l. Nomor dan Tanggal SIUPAL	: B XXV-747/AL.58 Tanggal 11 3 2002
m. Nomor dan Tanggal Spesifikasi Kapal	: AL.005/2000/887/722/17 15 Maret 2017
- Sehubungan dengan perihal tersebut diatas, Saudara wajib
 - Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 93 Tahun 2013 pasal 46 ayat (2).
 - Persyaratan nautis teknis dan keselamatan pelayaran sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
 - Melaporkan realisasi perjalanan kapal (voyage report) per semester.
 - Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tidak bertanggung jawab terhadap perjanjian pengangkutan yang dibuat oleh pemilik barang dengan pengangkut.
 - Regulasi dan Peraturan yang ditetapkan, khususnya dalam pengangkutan MINERBA (Mineral dan Batubara).
 - Bagi pemilik barang / perusahaan pelayaran (pengoperasi kapal) yang mengangkut barang jenis minerba (mineral dan batubara) dan tidak mempunyai izin dari Dirjen Perhubungan Laut Cq. Dir. Keppel, maka tidak diizinkan untuk melakukan kegiatan bongkar muat di terminal khusus yang telah ditetapkan.
 - Untuk pengangkutan barang berbahaya / limbah berbahaya harus dilengkapi dengan rekomendasi dari instansi yang berwenang.
 - Tidak diperkenankan menyalahgunakan BBM menurut peraturan yang berlaku.
- Rencana pengoperasian kapal ini diajukan untuk 6 (enam) bulan terhitung mulai tanggal 28 Januari 2023 s.d tanggal 27 Juli 2023.
- Demikian disampaikan untuk dapat digunakan sebagaimana mestinya.

Tembusan Yth.

- Direktur Jenderal Perhubungan Laut;
- Kepala Kantor Kesyahbandaran Utama Setempat;
- Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Setempat;
- Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Setempat;



AN. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT
U.b
KEPALA SUBDIREKTORAT ANGKUTAN LAUT
DALAM NEGERI DIT. LALA

Ttd.

Lampiran 4 Certificate Of Re-Inspection Inflatable Liferaft



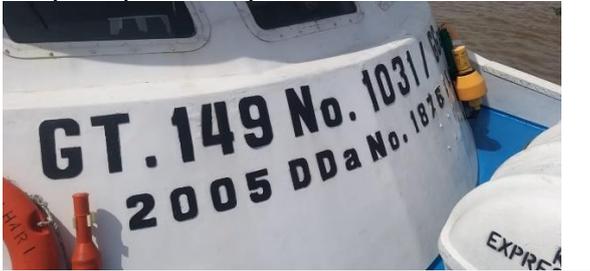
CV. MULTI NIAGA
SERVICING, REPAIRING LIFERAFT & LIFEBOAT
 REFILLING, INSPECTION FIRE EXTINGUISHER & FIXED SYSTEM
 MARINE SAFETY EQUIPMENT
 Jl. Barada Burhanuddin No. 43 Palembang 30118 - Sumatera Selatan
 Telp : 0711-711130 Fax : 0711-718471
 E-mail : niagamulti@gmail.com



CERTIFICATE OF RE-INSPECTION
This is to certify that the liferaft detailed below has been surveyed, controlled and tested in compliance with requirement from
 and the manufacture and in accordance with IMO resolution : A 761(83) Solas 74/96

INFLATABLE LIFERAFT

Lampiran 5 Dokumentasi Tim PKL Pelindo Regional 2 Palembang

<p>Gambar KM.Express Bahari 3B</p> 	<p>Pelampung KM.Express Bahari 3B</p> 
<p>Tampak depan KM.Express Bahari 3B</p> 	<p>Uji coba alat SART Pada radar</p> 
<p>Tampak Buritan KM.Express Bahari 3 B</p> 	<p>Gambar Sekoci (Rescue boat)</p> 
<p>Gambar Two way radio telephony</p> 	<p>Gambar tabung asap oranye marine smoke signal</p> 

Gambar liferaft



Gambar keterangan Liferaft



Gambar Lifejacket



Gambar Lifejacket



Gambar Cerawat tangan merah (Red Hand Flare)



Gambar Search and rescue Transponder (SART)



Gambar *Lifejacket* dewasa



Gambar *Lifejacket* anak-anak



Prinsipal dimation

PRINCIPAL DIMENTION	
Type	: Passengers Ferry
Material	: FRP
Length Over All (LOA)	: 33,80 m
Breadth (B)	: 5,25 m
Depth (D)	: 2,30 m
Main Engine	: CATT C32, 2 x 1400 hp
Aux. Engine	: ISUZU, 2 x 70 kva
SCALE	

Gambar Raket Parasut Isyarat Marabahaya (Raket Parachute Signal)



Gambar Exp Smoke signal



Gambar exp line throwing



Lampiran 6 Lembar Catatan Mengenai Perlengkapan Sertifikat Keselamatan Kapal Tinggi

**LEMBAR CATATAN MENGENAI PERLENGKAPAN
SERTIFIKAT KESELAMATAN KAPAL KECEPATAN TINGGI
RECORD OF EQUIPMENT FOR HIGH SPEED CRAFT SAFETY CERTIFICATE**

Lembar catatan ini harus dilengkapi secara permanen pada
Sertifikat Keselamatan Kapal Kecepatan Tinggi
This Record shall be permanently attached to the High Speed Craft Safety Certificate

1. **Data Kapal**
Particulars of ship

Nama Kapal / Name of Craft: EXPRESS BAHARI – 3B

Model dan Nomor Lambung Pembuat / Manufactures Model and Hull Number: MONOHULL (FRP)

Tanda Panggilan / Distinctive Number of Letters: YB 4528

Tanda Panggilan* / IMO Number: -

Kategori : Kategori A Kapal Penumpang/Kategori B Kapal Penumpang/Kapal**
*Category A Passenger Craft/Category B Passenger Craft/Cargo-Craft***

Tipe Kapal : Bantalan Udara/Kapal Permukaan/Hidrofil/Lambung Tunggal/Lambung Ganda Lainnya
(benkan keterangan)**
*Craft Type Air-cushion /Surface-Effect-Ship/Hydrofoil/Monohull/Multi Hull/Other (give details)***
LAMBUNG TUNGGAL

Jumlah Penumpang sesuai sertifikat / Number of passengers for which certified: 238 ORANG

Jumlah Minimum orang dengan kualifikasi yang disyarat untuk mengoperasikan instalasi radio / Minimum number of persons with required qualifications to operate the radio installations: 1 (ONE) GOC

2. **Keterangan tentang sarana penyelamatan diri**
Deatails of life-saving appliances

1. Jumlah pelayar yang dapat ditampung oleh sarana penyelamatan diri yang tersedia <i>Total number of persons for which life-saving appliances are provided</i>	248
2. Jumlah sekoci penolong <i>Total number of lifeboats</i>	--

* Sesuai dengan skema Nomor Pengenal IMO yang disahkan oleh Organisasi dengan Resolusi A 600 (15)
In accordance with the IMO Shi identification Number Scheme adopted by the Organization by Resolution A 600 (15)

** Coret yang tidak perlu
Delete as appropriate

1

Lampiran 7 Sertifikat Keselamatan Kapal Kecepatan Tinggi *High Speed Craft Safety Certificate*

REPUBLIK INDONESIA
Republic of Indonesia

SERTIFIKAT KESELAMATAN KAPAL KECEPATAN TINGGI
HIGH SPEED CRAFT SAFETY CERTIFICATE
Sertifikat ini harus dilengkapi dengan Lembar Catatan mengenai Perlengkapan
This Certificate should be supplemented by a Record of Equipment

No. AL 503/1 / 1 /KSOP PLG-23 Perpanjangan

Diterbitkan menurut ketentuan
Issued under the provisions of the
ROBA INTERNASIONAL TENTANG KESELAMATAN KAPAL KECEPATAN TINGGI
INTERNATIONAL CODE OF SAFETY FOR HIGH SPEED CRAFT
(Resolution MSC 97 (73))

Berdasarkan wewenang Pemerintah
Under the authority of The Government of
REPUBLIK INDONESIA
THE REPUBLIC OF INDONESIA

Data Data Kapal
Particulars of Craft

Nama Kapal <i>Name of Craft</i>	EXPRESS BAHARI – 3B
Model dan Nomor lambung Pembuat <i>Manufacturer's Model and Hull Number</i>	MONOHULL (FRP)
Tanda Pencapaian <i>Distinctive Number of letters</i>	YB 4526
Notasi IMO²² <i>IMO Number²²</i>	—
Peletakan Pendaftaran <i>Port of Registry</i>	PALEMBANG
Tonnase Kotor <i>Gross Tonnage</i>	GT. 149
Bantangan garis air sesuai sarat pada markah sarat haluan <i>Design waterline corresponding to draught at draught marks forward</i>	1,10 M , buritan 1,40 M <i>ft</i>
Kategori <i>Category</i>	Kategori A Kapal Penumpang/Kategori B Kapal Penumpang/Kapal Barang*** <i>Category A Passenger Craft/Category B Passenger Craft/Cargo-Craft***</i>
Tipe Kapal <i>Craft Type</i>	Kapal Berbantalan Udara/Kapal Permukaan/Hidrofil/Lambung Tunggal <i>Air cushion vessel/surface effect ship/hydrofoil/monohull</i> Lambung Ganda/Lainnya LAMBUNG TUNGGAL (berikan keterangan)*** <i>Monohull/Other</i> <i>(give detail)***</i>
Tanggal peletakan lunas atau pada tingkat pembangunan kapal yang serupa <i>Date on which keel was laid or craft was at a similar stage of construction</i>	TAHUN 2004
Atau tanggal dimulainya perubahan besar <i>Or on which a major conversion was commenced</i>	

²² Sebagai peringat, data kapal dapat ditempatkan secara melintang dalam kotak-kotak
Alternatively, particulars of the craft may be placed horizontally in boxes

²³ Sesuai dengan nomor identifikasi kapal dari IMO yang disahkan oleh Organisasi dengan Resolusi A 600 (15)
In accordance with the IMO ship identification number scheme adopted by the Organization by Resolution A 600 (15)

²⁴ Untuk informasi lebih lanjut, kunjungi
For further information, visit

B 001199

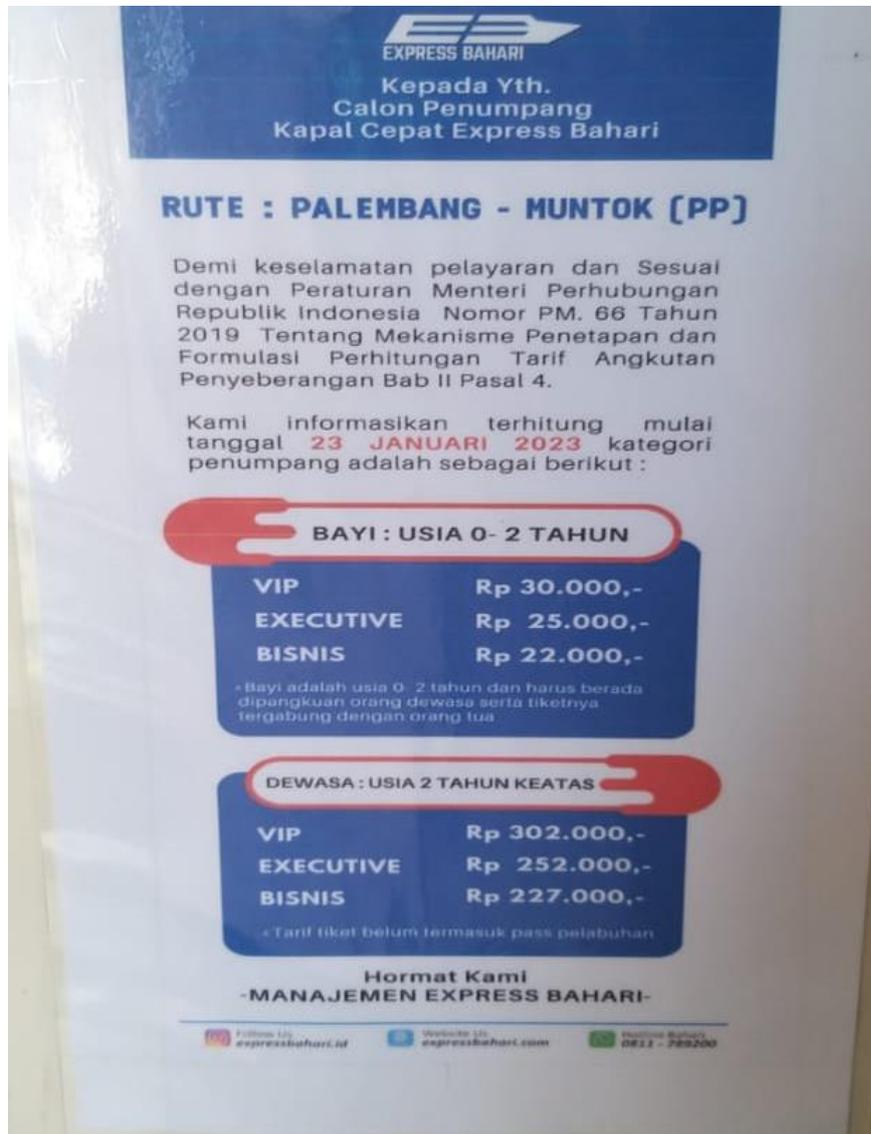
2.1.	Jumlah pelayar yang dapat ditampung oleh sekoci tersebut <i>Total number of persons accommodate by them</i>	--
2.2.	Jumlah sekoci penolong tertutup sebagian yang memenuhi Aturan III/42 SOLAS <i>Number of partially enclosed lifeboats complying with SOLAS Regulation III/42</i>	--
2.3.	Jumlah sekoci penolong tertutup penuh yang memenuhi Aturan III/42 SOLAS <i>Number of totally enclosed lifeboats complying with SOLAS Regulation III/42</i>	--
2.4.	Sekoci penolong lain <i>Other lifeboats</i>	--
2.4.1	Jumlah <i>Number</i>	--
2.4.2	Tipe <i>Type</i>	--
3.	Jumlah sekoci penyelamat <i>Number of rescue boats</i>	--
3.1.	Jumlah sekoci yang termasuk dalam jumlah seluruh sekoci penolong tersebut diatas <i>Number of boats which are included in the total lifeboats shown above</i>	--
4.	Rakit Penolong yang memenuhi aturan III/38 sampai dengan 40 dari SOLAS yang dilengkapi dengan sarana peluncur yang cocok <i>Liferaft complying with SOLAS regulation III/38 to 40 for which suitable means of launching are provided</i>	FITTED
4.1.	Jumlah rakit penolong <i>Number of liferafts</i>	
4.2.	Jumlah pelayar yang dapat ditampung oleh rakit tersebut <i>Number of persons accommodated by them</i>	5
5.	Rakit penolong terbuka yang dapat dibalik (Annex 10 Kode) <i>Open reversible liferaft (Annex 10 of the Code)</i>	$(4 \times 65) + (1 \times 50) = 310$
6.1.	Jumlah rakit penolong <i>Number of liferafts</i>	FITTED
6.2.	Jumlah pelayar yang dapat ditampung oleh rakit tersebut <i>Number of persons accommodated by them</i>	1
6.	Jumlah system evakuasi pelayaran <i>Number of Marine Evacuation System (MES)</i>	12
		--

6.1.	Jumlah pelayar yang dapat dilayani oleh system tersebut <i>Number of persons accommodated by them</i>	--
7.	Jumlah pelampung penolong <i>Numbers of lifebuoys</i>	8
8.	Jumlah baju penolong <i>Numbers of life jacket</i>	300
8.1.	Jumlah yang cocok untuk orang dewasa <i>Numbers suitable for adults</i>	240
8.2.	Jumlah yang cocok untuk anak-anak <i>Numbers of suitable for children</i>	60
9.	Baju cebur <i>immersion suits</i>	--
9.1.	Jumlah total <i>Total number</i>	--
9.2.	Jumlah baju yang memenuhi persyaratan sebagai jaket penolong <i>Number of suits complying with the requirements for lifejackets</i>	--
10.	Jumlah baju anti cuaca <i>Numbers of non-exposure suits</i>	--
10.1.	Jumlah total <i>Total number</i>	--
10.2.	Jumlah baju yang memenuhi persyaratan sebagai baju penolong <i>Number of suits complying with the requirements for life jackets</i>	--
11.	Instalasi radio yang digunakan pada sarana penyelamatan <i>Radio installations used in life-saving appliances</i>	--
11.1.	Jumlah transponder radar <i>Number of radar transponders</i>	2
11.2.	Jumlah perangkat telefon radio VHF dua arah <i>Number of two-way VHF radiotelephone apparatus</i>	2

Lampiran 8 Jadwal Keberangkatan Kapal

SENIN	PLM - MTK MTK - PLM	07.30 WIB 12.00 WIB
SELASA		OFF
RABU	PLM - MTK MTK - PLM	07.30 WIB 12.00 WIB
KAMIS		OFF
JUMAT	PLM - MTK MTK - PLM	07.30 WIB 12.00 WIB
SABTU		OFF
MINGGU		OFF

Lampiran 9 Tarif Kapal KM.Express Bahari 3B



The poster features the Express Bahari logo at the top, followed by the title 'Kepada Yth. Calon Penumpang Kapal Cepat Express Bahari'. The main heading is 'ROUTE : PALEMBANG - MUNTOK (PP)'. Below this, there is a paragraph explaining the fare structure based on government regulations. The fare categories are divided into 'BAYI : USIA 0- 2 TAHUN' and 'DEWASA : USIA 2 TAHUN KEATAS'. Each category has a table of fares for VIP, EXECUTIVE, and BISNIS classes. A note specifies that baby fares are for children under 2 years old who must be accompanied by an adult. The bottom of the poster includes contact information for Express Bahari, such as their website and phone number.

EXPRESS BAHARI
Kepada Yth.
Calon Penumpang
Kapal Cepat Express Bahari

ROUTE : PALEMBANG - MUNTOK (PP)

Demi keselamatan pelayaran dan Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM. 66 Tahun 2019 Tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan Bab II Pasal 4.

Kami informasikan terhitung mulai tanggal **23 JANUARI 2023** kategori penumpang adalah sebagai berikut :

BAYI : USIA 0- 2 TAHUN

VIP	Rp 30.000,-
EXECUTIVE	Rp 25.000,-
BISNIS	Rp 22.000,-

* Bayi adalah usia 0- 2 tahun dan harus berada dipangkuan orang dewasa serta tiketnya tergabung dengan orang tua

DEWASA : USIA 2 TAHUN KEATAS

VIP	Rp 302.000,-
EXECUTIVE	Rp 252.000,-
BISNIS	Rp 227.000,-

* Tarif tiket belum termasuk pass pelabuhan

**Hormat Kami
-MANAJEMEN EXPRESS BAHARI-**

Follow Us @ [expressbahari.id](https://www.expressbahari.id) Website Us @ [expressbahari.com](https://www.expressbahari.com) Hotline Bahari 0811 - 789200

Lampiran 10 Form Survey KM.Express Bahari 3B

Form Survey KM.Express Bahari 3B

No	Perlengkapan Keselamatan	Jumlah	Kondisi
1	Sekoci	Dilengkapi dengan 1 unit Sekoci Penolong (<i>Lifeboat</i>) namun dalam kondisi tidak di lengkapi dengan sampan bermotor	Dilengkapi dengan 1 unit Sekoci Penolong (<i>Lifeboat</i>) namun dalam kondisi tidak di lengkapi dengan sampan bermotor
2	Rakit Penolong ((<i>Liferaft</i>))	Terdapat 5 unit rakit penolong dengan kapasitas 65 orang/unit. Jadi, kapasitas yang tersedia = $5 \times 65 = 325$	Terdapat 5 unit rakit penolong dengan kapasitas 65 orang/unit. Jadi, kapasitas yang tersedia = $5 \times 65 = 325$
3	Pelampung Penolong (<i>Lifebuoy</i>)	1 Memiliki 8 unit pelampung pada express bahari 3B 2) 8 unit itu meliputi dari memiliki 3 unit pelampung penolong yang di lengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri dan memiliki 8 unit yang dilengkapi tali apung	1 Memiliki 8 unit pelampung pada express bahari 3B 2) 8 unit itu meliputi dari memiliki 3 unit pelampung penolong yang di lengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri dan memiliki 8 unit yang dilengkapi tali apung
4	Baju Penolong (<i>Lifejacket</i>)	1. Tersedia 60 unit baju penolong anak-anak Diketahui : Jumlah penumpang maksimal = 248 Jawab : Kebutuhan Baju Penolong Anak-Anak = Jumlah penumpang maksimal x 10%	1. Tersedia 60 unit baju penolong anak-anak Diketahui : Jumlah penumpang maksimal = 248 Jawab : Kebutuhan Baju Penolong Anak-Anak = Jumlah penumpang

		<p>= 248 x 10%</p> <p>= 25 unit yang dibutuhkan (minimal)</p> <p>2. Tersedia 300 unit baju penolong dewasa. Diketahui : Jumlah pelayar keseluruhan adalah 248 (238 jumlah maksimal penumpang + 10 crew kapal).</p> <p>Jawab :</p> <p>Kebutuhan Baju Penolong Dewasa = (Total penumpang maksimal + crew kapal) x (100% + 5%) = 248x (100% + 5%) = 248 x 105% = 260,4 =260</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dilengkapi lampu. 2. Dilengkapi peluit. 3. Semua dilengkapi <i>reflective tape</i>. 	<p>maksimal x 10%</p> <p>= 248 x 10%</p> <p>= 25 unit yang dibutuhkan (minimal)</p> <p>2. Tersedia 300 unit baju penolong dewasa. Diketahui :</p> <p>Jumlah pelayar keseluruhan adalah 248 (238 jumlah maksimal penumpang + 10 crew kapal).</p> <p>Jawab :</p> <p>Kebutuhan Baju Penolong Dewasa = (Total penumpang maksimal + crew kapal) x (100% + 5%) = 248x (100% + 5%) = 248 x 105% = 260,4 =260</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Dilengkapi lampu. 5. Dilengkapi peluit. 6. Semua dilengkapi <i>reflective tape</i>.
5	Alat Pelontar Tali (<i>Linethrowing</i>)	Memiliki 1 line throwing dengan panjang 250 m	Memiliki 1 line throwing dengan panjang 250 m

6	<p>Isyarat Marabahaya</p> <p>Meliputi :</p> <p>1.roket parasut isyarat marabahaya (<i>Roket Parachute Signal</i>).</p> <p>2. cerawat tangan merah (<i>Red Hand Flare</i>).</p> <p>3. tabung asap oranye(<i>Marine Smoke Signal</i>).</p>	<p>1.Memiliki 8 buah roket parasut isyarat marabahaya (<i>Roket Parachute Signal</i>).</p> <p>2.memiliki 12 buah cerawat tangan merah (<i>Red Hand Flare</i>).</p> <p>3.memiliki 4 buah tabung asap oranye(<i>Marine Smoke Signal</i>).</p>	<p>1.Memiliki 8 buah roket parasut isyarat marabahaya (<i>Roket Parachute Signal</i>).</p> <p>2.memiliki 12 buah cerawat tangan merah (<i>Red Hand Flare</i>).</p> <p>3.memiliki 4 buah tabung asap oranye(<i>Marine Smoke Signal</i>).</p>
7	<i>Search And Rescue Radio Transponder (SART)</i>	Memiliki 2 unit	Memiliki 2 unit
8	<i>Two way radio telephony</i>	Memiliki 2 unit <i>two way radio telephony</i>	Memiliki 2 unit <i>two way radio telephony</i>

Mengetahui

Ajt

(Aji Jansel)
2nd officer

Pasal 81

Perlengkapan penolong kapal penumpang daerah pelayaran terbatas

a. Sekoci dan rakit penolong.

Batasan Gross tonnage	Sekoci dan rakit penolong
GT lebih besar atau sama dengan 500	<ol style="list-style-type: none"> 1) Dilengkapi rakit penolong kembang (<i>Inflatable Life Raft</i>) kategori C yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 6 klausul 6.3 dan 7.1 dengan kapasitas 125% total jumlah pelayar. 2) Dilengkapi dengan 1 (satu) unit sekoci penyelamat kategori B yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 4 klausul 4.2 pada setiap sisinya.
GT 300 sampai dengan kurang dari 500	<ol style="list-style-type: none"> 1) Dilengkapi rakit penolong kembang (<i>Inflatable Life Raft</i>) kategori D yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 6 klausul 6.4 dan 7.1 dengan kapasitas tidak kurang dari 125% total jumlah pelayar. 2) Dilengkapi dengan 1 (satu) unit sampan bermotor
GT 35 sampai dengan kurang dari 300	<ol style="list-style-type: none"> 1) Dilengkapi rakit penolong kembang (<i>Inflatable Life Raft</i>) kategori D yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 6 klausul 6.4 dan 7.1 dengan kapasitas tidak kurang dari 125% total jumlah pelayar. 2) Dilengkapi dengan 1 (satu) unit sampan bermotor
GT 7 sampai dengan kurang dari 35	Dilengkapi rakit penolong tegar (<i>Rigid Life Raft</i>) yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 6 klausul 6.5 atau alat apung yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 8 dengan kapasitas tidak kurang dari 125% total jumlah pelayar.
GT kurang dari 7	Alat apung sederhana yang dapat menampung 100% total jumlah pelayar.

b. Sekoci penyelamat

Batasan Gross tonnage	Sekoci penyelamat (<i>rescue boat</i>)
Semua ukuran	Lihat ayat a. Sekoci dan rakit penolong

c. Pelampung penolong

Batasan Panjang	Pelampung penolong	
240 meter atau lebih	30 unit	<ol style="list-style-type: none"> 1) Pelampung penolong yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 9 klausul 9.1. 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>), 4 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung.
180 meter atau lebih tetapi kurang dari 240 meter	24 unit	<ol style="list-style-type: none"> 1) Pelampung penolong yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 9 klausul 9.1. 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>), 4 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung.
120 meter atau lebih tetapi kurang dari 180 meter	18 unit	<ol style="list-style-type: none"> 1) Pelampung penolong yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 9 klausul 9.1. 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>), 4 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung.

60 meter atau lebih tetapi kurang dari 120 meter	12 unit	<ol style="list-style-type: none"> 1) Pelampung penolong yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 9 klausul 9.1. 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.
45 meter atau lebih tetapi kurang dari 60 meter	8 unit	<ol style="list-style-type: none"> 1) Pelampung penolong yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 9 klausul 9.1. 2) Paling sedikit 50% dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri, dan 2 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung.
15 meter atau lebih tetapi kurang dari 45 meter	6 unit	<ol style="list-style-type: none"> 1) Pelampung penolong yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 9 klausul 9.1. 2) Paling sedikit 50% dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri dan 2 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung.
Kurang dari 15 meter	4 unit	<ol style="list-style-type: none"> 1) Pelampung penolong yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 9 klausul 9.1. 2) Minimal 2 unitnya dilengkapi dengan tali apung.

d. Baju penolong

Batasan Ukuran Kapal	Baju penolong
Semua Ukuran	<ol style="list-style-type: none"> 1) Baju penolong kategori B yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 10 klausul 10.2 yang dilengkapi lampu, peluit dan pita pemantul cahaya (retro-reflektor tape) 2) Sejumlah 100% total jumlah pelayar untuk dewasa ditambah 5% cadangan. 3) Sejumlah yang mencukupi untuk petugas jaga/pekerja di anjungan, ruang kendali kamar mesin dan ditempat kerja yang jauh dari akomodasi (apabila ada) dan 4) Minimum 10% dari jumlah penumpang, untuk anak-anak.

e. Alat pelontar tali

Batasan Gross tonnage	Alat pelontar tali (<i>line throwing apparatus</i>)
GT lebih besar atau sama dengan 500	Sarana pelontar tali yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 16 dengan 4 unit proyektil dan tali;
GT 300 sampai dengan kurang dari 500	Sarana pelontar tali yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 16 dengan 3 unit proyektil dan tali;
GT 175 sampai dengan kurang dari 300	Sarana pelontar tali yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 16 dengan 2 unit proyektil dan tali;
GT kurang dari 175	Dilengkapi dengan 4 (empat) unit tali buangan dengan panjang 30 meter setiap unitnya.

f. Isyarat marabahaya

Batasan Gross tonnage	Isyarat marabahaya (<i>pyrotechnic</i>)
GT lebih besar dan sama dengan 300	<ol style="list-style-type: none"> 1) 4 buah roket parasut isyarat marabahaya yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 13; 2) 4 buah cerawat tangan merah yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 14; dan 3) 2 buah tabung asap oranye yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 15;
GT 35 sampai dengan kurang dari 300	<ol style="list-style-type: none"> 1) 2 buah roket parasut isyarat marabahaya yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 13; 2) 4 buah cerawat tangan merah yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 14; dan 3) 1 buah tabung asap oranye yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 15;
GT kurang dari 35	4 buah roket parasut isyarat marabahaya yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 13;

g. *Search and rescue radar transponder (SART)*

Batasan Gross tonnage	<i>Search and rescue radar transponder</i>
GT lebih besar dan sama dengan 35	Dilengkapi dengan 1 unit radar transponder yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab III Seksi 4 klausul 4.2.1.5
GT kurang dari 35	Tidak diwajibkan

h. *Two way radio telephony*

Batasan Gross tonnage	<i>Two way radio telephony</i>
GT lebih besar atau sama dengan 35	Dilengkapi dengan 3 unit <i>Two way VHF radio telephony</i> yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Bab III Seksi 4 klausul 4.2.1.6.
GT kurang dari 35	Tidak diwajibkan