

**EVALUASI KELENGKAPAN ALAT KESELAMATAN PADA  
KMP. CITRA NUSANTARA DAN KMP. SATRIA PRATAMA  
PADA LINTASAN KUALA TUNGKAL – TELAGA PUNGGUR**



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

**M. DARU ALAMSYAH**  
**NPM. 22 03 040**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III**  
**MANAJEMEN TRANSPORTASI PERAIRAN DARATAN**  
**POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI DANAU DAN**  
**PENYEBERANGAN PALEMBANG**  
**TAHUN 2025**

**EVALUASI KELENGKAPAN ALAT KESELAMATAN PADA  
KMP. CITRA NUSANTARA DAN KMP. SATRIA PRATAMA  
PADA LINTASAN KUALA TUNGKAL – TELAGA PUNGGUR**



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

**M. DARU ALAMSYAH**

**NPM. 22 03 040**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III  
MANAJEMEN TRANSPORTASI PERAIRAN DARATAN  
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGA DANAU DAN  
PENYEBERANGAN PALEMBANG  
TAHUN 2025**

**EVALUASI KELENGKAPAN ALAT KESELAMATAN PADA KMP.  
CITRA NUSANTARA DAN KMP. SATRIA PRATAMA PADA  
LINTASAN KUALA TUNGKAL – TELAGA PUNGGUR**

Disusun dan Diajukan Oleh:

M. DARU ALAMSYAH

NPM. 22 03 040

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KKW

Pada Tanggal 30 Juli 2025

Menyetujui

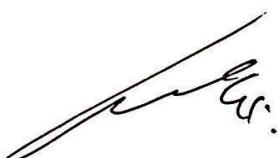
Penguji I



Driaskoro Budi Sidharta, S.T., M.Sc.

NIP. 19780513 200912 1 001

Penguji II



Erli Pujianto, S.E., M.M

NIP. 19880420 201012 1 004

Penguji III



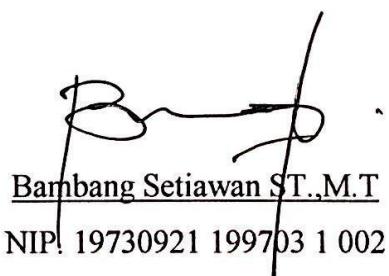
Aulia Ika Atika, M.Pd.

NIP. 19920125 202321 2 036

Mengetahui

Ketua Program Studi

Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan



Bambang Setiawan ST.,M.T  
NIP. 19730921 199703 1 002

**PERSETUJUAN SEMINAR  
KERTAS KERJA WAJIB**

Judul : **EVALUASI KELENGKAPAN ALAT KESELAMATAN PADA KMP. CITRA NUSANTARA DAN KMP. SATRIA PRATAMA PADA LINTASAN KUALA TUNGKAL – TELAGA PUNGGUR**

Nama Taruna/I : M. DARU ALAMSYAH

NPM : 22 03 040

Program Studi : D-III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

Palembang, 27 Juli 2025

Menyetujui

Pembimbing I



Febriansyah, S.T., M.T  
NIP. 19890213 201001 1 002

Pembimbing II



Hartoyo, S.SiT.,M.M  
NIP. 19760422 201012 1 001

Mengetahui

Ketua Program Studi

Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan



Bambang Setiawan, S.T., M.T  
NIP. 19730921 199703 1 002

## **SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA**

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : M. DARU ALAMSYAH

NPM : 22 03 040

Program Studi : Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Adalah **pihak 1** selaku penulis asli karya ilmiah yang berjudul “Evaluasi Kelengkapan Alat Keselamatan Pada KMP. Citra Nusantara dan Kmp. Satria Pratama Pada Lintasan Kuala Tungkal – Telaga Punggur”, dengan ini menyerahkan karya ilmiah ini kepada:

Nama : Politeknik Transportasi SDP Palembang

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

Adalah **pihak ke II** selaku pemegang hak cipta berupa laporan Tugas Akhir Taruna/I Program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan selama batas waktu yang tidak ditentukan

Demikianlah surat pengalihan hak ini kami buat agar dapat dipergunakan sebagaimana semestinya

Palembang, 30 Juli 2025

Pemegang Hak Cipta

Pencipta



Politeknik Transportasi SDP Palembang

M. Daru Alamsyah

## **PERNYATAAN KEASLIAN**

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : M. DARU ALAMSYAH  
NPM : 22 03 040  
Program Studi : Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis dengan judul:

EVALUASI KELENGKAPAN ALAT KESELAMATAN PADA KMP. CITRA  
NUSANTARA DAN KMP. SATRIA PRATAMA PADA LINTASAN KUALA  
TUNGKAL – TELAGA PUNGGUR

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, 30 Juli 2025

Pencipta  
  
M. Daru Alamsyah



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**  
**BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN**  
**BADAN LAYANAN UMUM**

**POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU DAN PENYEBERANGAN PALEMBANG**

Jl. Sabar Jaya No. 116  
Palembang 30763

Telp. : (0711) 753 7278  
Fax. : (0711) 753 7263

Email : kepegawaian@poltektranssdp-palembang.ac.id  
Website : www.poltektranssdp-palembang.ac.id



**SURAT KETERANGAN BEBAS PLAGIARISME**  
**Nomor : 36 / PD / 2025**

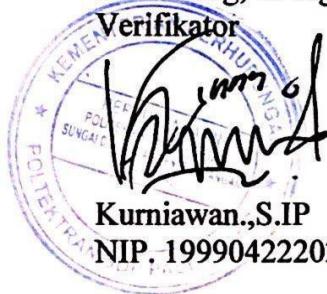
Tim Verifikator Smiliarity Karya Tulis Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang, menerangkan bahwa identitas berikut :

Nama : M. Daru Alamsyah  
NPM : 2203040  
Program Studi : D. III STUDI MTPD  
Judul Karya : EVALUASI KELENGKAPAN ALAT KESELAMATAN  
PADA KMP. CITRA NUSANTARA DAN KMP. SATRIA  
PRATAMA PADA LINTASAN KUALA TUNGKAL –  
TELAGA PUNGGUR.

Dinyatakan sudah memenuhi syarat dengan Uji Turnitin 25% sehingga memenuhi batas maksimal Plagiasi kurang dari 25% pada naskah karya tulis yang disusun. Surat keterangan ini digunakan sebagai prasyarat pengumpulan tugas akhir dan *Clearence Out* Wisuda.

Palembang, 15 Agustus 2025

Verifikator



Kurniawan.,S.IP  
NIP. 199904222025211005



Dipindai dengan CamScanner "The Bridge Starts Here"



## KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Allah Tuhan Yang Maha Esa, karena atas limpahan rahmat dan karunianya saya dapat menyelesaikan laporan penelitian kertas kerja wajib ini yang berjudul, “**EVALUASI KELENGKAPAN ALAT KESELAMATAN PADA KMP. CITRA NUSANTARA DAN KMP. SATRIA PRATAMA PADA LINTASAN KUALA TUNGKAL – TELAGA PUNGGUR.**”

Kertas Kerja Wajib ini ditulis dan diajukan selaku salah satu persyaratan untuk menyelesaikan pendidikan pada Program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan di Poltektrans SDP Palembang. Disamping itu, penulisan Kertas Kerja Wajib ini merupakan realisasi dari pelaksanaan Praktek Kerja Lapangan (PKL) yang dilaksanakan di Pelabuhan Kuala Tungkal Provinsi Jambi.

Dalam pelaksanaan kegiatan dan penulisan Kertas Kerja Wajib ini tidak terlepas dari bantuan dan bimbingan berbagai pihak, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Almarizan dan Ibu Almh. Mintarma dan Ibu Rahmawati selaku kedua orang tua serta kak Jutar, ayuk Amalia, dan kak Okta selaku kakak kandung yang selalu ada untuk doa dan dukungannya.
2. Bapak Dr. Ir. Eko Nugroho Widjatmoko, M.M., IPM., M.Mar.E. selaku Direktur Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang.
3. Bapak Bambang Setiawan, S.T., M.T selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Perairan Daratan.
4. Bapak Febriansyah, S.T., M.T selaku Dosen Pembimbing I yang selalu membimbing dalam proses penyusunan KKW ini.
5. Bapak Hartoyo, S.SiT., M.M selaku Dosen Pembimbing II yang juga selalu memberikan saran dalam penyusunan KKW ini.
6. Seluruh Dosen Poltektrans SDP Palembang yang membantu dalam penyelesaian Kertas Kerja Wajib ini.

7. Seluruh kakak alumni beserta pegawai Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Provinsi Jambi dan Satuan Pelayanan Pelabuhan Kuala Tungkal yang telah merangkul, mendidik dan telah banyak membantu dalam pelaksanaan kegiatan PKL maupun magang.
8. Terima kasih untuk team PATOLA angkatan 33 yang sudah berjuang dari awal sampai akhir dikampus ini.
9. Terima kasih untuk Soel ku Arga, Farhan, Daffa, Tata.
10. Terima kasih untuk teman 1 kamar KARADD Ais Es, Daffa Kiris, Revaldo Hay.
11. Terima kasih rekan Genderang Koprs Sriwijaya dan FOX Tenor serta Mondu.
12. Terima kasih untuk Sasuh dan Adek Asuh Brajo Angkatan 34,35.
13. Di ucapkan terima kasih kepada Notar 23 03 001 yang selalu menjadi penyemangat, pendengar keluh kesah serta selalu memberikan support dalam membantu penulis selama menyusun KKW ini dan selamat berjuang untuk kamu adik asuh tercinta Adillah Putri Ravenia Rasyid.
14. Di ucapkan terima kasih mama dan papa serta orang – orang terdekat yang menjadi keluarga di Maskarebet.
15. Rekan-rekan satu Angkatan XXXIII Abhiseva Nawasena dan adik Tingkat Angkatan XXXIV serta XXXV terima kasih atas bantuan dan doanya.

Penulis menyadari bahwa didalam tugas akhir ini masih banyak kekurangan, oleh karena itu penulis mengharapkan saran dan kritik yang bersifat membangun demi perbaikan tugas akhir ini. Semua bantuan dan bimbingan serta doa restu yang telah diberikan kepada penulis mendapat balasan dari Allah SWT. Kiranya tugas akhir ini bermanfaat bagi penulis khususnya dan bagi para pembaca pada umumnya.

Palembang, Juli 2025

Penulis

M. Daru Alamsyah

NPM. 22 03 040

**EVALUASI KELENGKAPAN ALAT KESELAMATAN PADA KMP.  
CITRA NUSANTARA DAN KMP. SATRIA PRATAMA PADA LINTASAN  
KUALA TUNGKAL – TELAGA PUNGGUR**

M. Daru Alamsyah (2203040)

Dibimbing oleh: Febriansyah, S.T., M.T, dan Hartoyo, S.SiT.,MM

**ABSTRAK**

Keselamatan pelayaran merupakan aspek penting yang harus dipenuhi dalam setiap operasional kapal, khususnya pada kapal penyeberangan. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi kelengkapan alat keselamatan yang tersedia pada KMP. Citra Nusantara dan KMP. Satria Pratama yang beroperasi pada lintasan Kuala Tungkal – Telaga Punggur, Provinsi Jambi. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif melalui observasi langsung, dokumentasi, serta wawancara dengan pihak operator kapal. Analisis dilakukan menggunakan metode *gap analysis*, yaitu membandingkan antara kondisi aktual alat keselamatan di atas kapal dengan standar yang telah ditetapkan dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP 988/AP.402/DRJD/2021.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat beberapa alat keselamatan pada kedua kapal yang belum sepenuhnya memenuhi ketentuan standar, baik dari segi jumlah, kondisi, maupun kelengkapan item pendukungnya. Oleh karena itu, diperlukan perbaikan serta peningkatan kepatuhan terhadap regulasi yang berlaku guna menjamin kesiapan alat keselamatan dalam menghadapi keadaan darurat.

**Kata kunci:** alat keselamatan, kapal penyeberangan, *gap analysis*, evaluasi, Kuala Tungkal – Telaga Punggur

**EVALUATION OF SAFETY EQUIPMENT COMPLETENESS ON KMP.  
CITRA NUSANTARA AND KMP. SATRIA PRATAMA OPERATING ON  
THE KUALA TUNGKAL – TELAGA PUNGGUR ROUTE**

M. Daru Alamsyah (2203040)

Supervised by: Febriansyah, S.T., M.T, and Hartoyo, S.SiT.,MM

**ABSTRACT**

Maritime safety is a crucial aspect that must be fulfilled in every ship operation, especially for ferry vessels. This study aims to evaluate the completeness of safety equipment available on board KMP. Citra Nusantara and KMP. Satria Pratama, which operate on the Kuala Tungkal – Telaga Punggur route in Jambi Province. The research employs a qualitative descriptive method through direct observation, documentation, and interviews with the ship operators. Data analysis uses the gap analysis method by comparing the actual condition of safety equipment on board with the standards set in the Regulation of the Director General of Land Transportation Number: KP 988/AP.402/DRJD/2021.

The results show that several safety equipment items on both vessels do not fully comply with the required standards, in terms of quantity, condition, and completeness of supporting components. Therefore, improvements and increased compliance with existing regulations are necessary to ensure the readiness of safety equipment in emergency situations.

**Keywords:** safety equipment, ferry vessel, gap analysis, evaluation, Kuala Tungkal – Telaga Punggur

## **DAFTAR ISI**

|   |      |
|---|------|
| Halaman Judul                                     | i    |
| Halaman Pengesahan                                | ii   |
| Halaman Persetujuan Seminar                       | iii  |
| Halaman Surat Pengalihan Hak Cipta                | iv   |
| Halaman Pernyataan Keaslian                       | v    |
| Kata Pengantar                                    | vi   |
| Abstrak / Abstract (Bahasa Indonesia dan Inggris) | viii |
| Daftar Isi  | x    |
| Daftar Tabel                                      | xii  |
| Daftar Gambar                                     | xv   |
| Daftar Lampiran                                   | xvii |
| <b>BAB I PENDAHULUAN</b>                          | 1    |
| A. Latar Belakang                                 | 1    |
| B. Rumusan Masalah                                | 3    |
| C. Tujuan Penelitian                              | 3    |
| D. Batasan Masalah                                | 4    |
| E. Manfaat Penelitian                             | 4    |
| <b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI</b> | 6    |
| A. Tinjauan Pustaka                               | 6    |
| 1. Penelitian Terdahulu                           | 6    |
| 2. Teori pendukung yang relevan                   | 7    |
| B. Landasan Teori                                 | 8    |
| 1. Landasan Hukum                                 | 8    |
| 2. Landasan Teori                                 | 16   |
| <b>BAB III METODE PENELITIAN</b>                  | 21   |
| A. Desain Penelitian                              | 21   |
| 1. Waktu Dan Lokasi Penelitian                    | 21   |
| 2. Jenis Penelitian                               | 21   |
| 3. Instrumen Penelitian                           | 21   |
| 4. Jenis Dan Sumber Data                          | 22   |
| 5. Bagan Alir Penelitian                          | 23   |

|   |           |
|---|-----------|
| B. Metode Pengumpulan Data              | 25        |
| 1. Data Primer                          | 25        |
| 2. Data Sekunder                        | 26        |
| C. Teknik Analisis Data                 | 27        |
| <b>BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN</b>   | <b>37</b> |
| A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian      | 37        |
| 1. Kondisi Geografis                    | 37        |
| 2. Batas Administrasi                   | 38        |
| 3. Kependudukan                         | 38        |
| 4. Sarana dan Prasarana Transportasi    | 39        |
| 5. Instansi Pembina Transportasi        | 60        |
| 6. Produktivitas Angkutan Penyeberangan | 64        |
| B. Analisis Data                        | 67        |
| C. Pembahasan                           | 88        |
| <b>BAB V PENUTUP</b>                    | <b>94</b> |
| A. Kesimpulan                           | 94        |
| B. Saran                                | 95        |
| <b>DAFTAR PUSTAKA</b>                   | <b>97</b> |
| <b>LAMPIRAN</b>                         | <b>99</b> |

## DAFTAR TABEL

|  | Halaman |
|--|---------|
| Tabel 2. 1 Penelitian Terdahulu  | 6       |
| Tabel 3. 1 Persyaratan Umum Sekoci Penolong ( <i>Lifeboat</i> )  | 30      |
| Tabel 3. 2 Persyaratan Umum Sekoci Penyelamat ( <i>Rescueboat</i> )  | 31      |
| Tabel 3. 3 Persyaratan Umum Pelampung Penolong ( <i>Lifebuoy</i> )   | 31      |
| Tabel 3. 4 Persyaratan Umum Rakit Penolong ( <i>Liferaft</i> )   | 32      |
| Tabel 3. 5 Persyaratan Umum <i>Portable Two-way VHF Radio Telephony</i>  | 33      |
| Tabel 3. 6 Persyaratan Umum Isyarat Marabahaya ( <i>Pyrotechnic</i> )  | 34      |
| Tabel 3. 7 Persyaratan Umum Alat Pelontar Tali ( <i>Line Throwing</i> )  | 35      |
| Tabel 3. 8 Persyaratan Umum Jaket Penolong ( <i>Lifejacket</i> )   | 35      |
| Tabel 3. 9 Persyaratan Umum <i>Search and Rescue Radar Transponder</i> (SART)  | 36      |
| Tabel 4. 1 Luas Wilayah Perkecamatan di Kabupaten Tanjung Jabung Barat   | 37      |
| Tabel 4. 2 Batas Administrasi Kabupaten Tanjung Jabung Barat   | 38      |
| Tabel 4. 3 Penduduk dan Laju Pertumbuhan Penduduk Menurut Kecamatan di<br>Kabupaten Tanjung Jabung Barat, 2025   | 39      |
| Tabel 4. 4 Ship Particular KMP. Citra Nusantara  | 40      |
| Tabel 4. 5 Ship Particular KMP. Satria Pratama   | 42      |
| Tabel 4. 6 Ship Particular KMP. Sembilang  | 43      |
| Tabel 4. 7 Ship Particular KMP. Senangin   | 44      |
| Tabel 4. 8 Data Lintasan Kapal   | 46      |
| Tabel 4. 9 Fasilitas Sisi Daratan  | 55      |
| Tabel 4. 10 Fasilitas Sisi Perairan  | 59      |
| Tabel 4. 11 Data Produktivitas Kedatangan dan Keberangkatan 5 Tahun Terakhir<br>Lintasan Kuala Tungkal - Telaga Punggur  | 65      |
| Tabel 4. 12 Data Produktivitas Keberangkatan Penumpang Dan Kendaraan KMP.<br>Citra Nusantara dan KMP. Satria Pratama Selama 30 Hari Pada<br>Pelabuhan Penyeberangan Ro-Ro Kuala Tungka | 66      |
| Tabel 4. 13 Data Produktivitas Kedatangan Penumpang Dan Kendaraan KMP.<br>Citra Nusantara dan KMP. Satria Pratama Selama 30 Hari Pada<br>Pelabuhan Penyeberangan Ro-Ro Kuala Tungkal   | 67      |

|   |    |
|---|----|
| Tabel 4. 14 Tabel Analisis Sekoci Penolong (Lifeboat) Pada KMP. Citra Nusantara           | 68 |
| Tabel 4. 15 Tabel Analisis Sekoci Penolong (Lifeboat) Pada KMP. Satria Pratama            | 69 |
| Tabel 4. 16 Tabel Analisis Sekoci Penyelamat (Rescueboat) Pada KMP. Citra Nusantara       | 70 |
| Tabel 4. 17 Tabel Analisis Sekoci Penyelamat (Rescueboat) Pada KMP. Satria Pratama        | 71 |
| Tabel 4. 18 Tabel Analisis Rakit Penolong (Liferaft) Pada KMP. Citra Nusantara            | 72 |
| Tabel 4. 19 Tabel Analisis Rakit Penolong (Liferaft) Pada KMP. Satria Pratama             | 73 |
| Tabel 4. 20 Tabel Analisis Pelampung Penolong (Lifebuoy) Pada KMP. Citra Nusantara        | 75 |
| Tabel 4. 21 Tabel Analisis Pelampung Penolong (Lifebuoy) Pada KMP. Satria Pratama         | 76 |
| Tabel 4. 22 Tabel Analisis Jaket Penolong ( <i>Lifejacket</i> ) Pada KMP. Citra Nusantara | 78 |
| Tabel 4. 23 Tabel Analisis Jaket Penolong ( <i>Lifejacket</i> ) Pada KMP. Satria Pratama  | 80 |
| Tabel 4. 24 Tabel Analisis Alat Pelontar Tali (Line Throwing) Pada KMP. Citra Nusantara   | 81 |
| Tabel 4. 25 Tabel Analisis Alat Pelontar Tali (Line Throwing) Pada KMP. Satria Pratama    | 82 |
| Tabel 4. 26 Tabel Analisis Isyarat Marabahaya (Pyrotechnic) Pada KMP. Citra Nusantara     | 83 |
| Tabel 4. 27 Tabel Analisis Isyarat Marabahaya (Pyrotechnic) Pada KMP. Satria Pratama      | 84 |
| Tabel 4. 28 Tabel Analisis SART Pada KMP. Citra Nusantara                                 | 85 |
| Tabel 4. 29 Tabel Analisis SART Pada KMP. Satria Pratama                                  | 86 |
| Tabel 4. 30 Tabel Analisis Portable Two Way VHF Radio Telephony Pada KMP. Citra Nusantara | 87 |

|  |    |
|--|----|
| Tabel 4. 31 Tabel Analisis Portable Two Way VHF Radio Telephony Pada KMP.              |    |
| Citra Nusantara  | 88 |
| Tabel 4. 32 Usulan Pemecahan Masalah Sekoci Penolong (Rescueboat)                      | 88 |
| Tabel 4. 33 Usulan Pemecah Masalah Rakit Penolong (Liferaft)                           | 89 |
| Tabel 4. 34 Usulan Pemecahan Masalah Pelampung Penolong (Lifebuoy)                     | 90 |
| Tabel 4. 35 Usulan Pemecahan Masalah Jaket Penolong (Lifejacket)                       | 91 |
| Tabel 4. 36 Usulan Pemecahan Masalah Alat Pelontar Tali (Line Throwing)                | 91 |
| Tabel 4. 37 Usulan Pemecahan Masalah Isyarat Marabahaya (Pyrotechnic)                  | 92 |
| Tabel 4. 38 Usulan Pemecahan Masalah Portable Two Way VHF Radio<br>Telephony Apparatus | 93 |

## DAFTAR GAMBAR

|   | Halaman |
|---|---------|
| Gambar 2. 1 Sekoci Penyelamat ( <i>Rescueboat</i> )     | 17      |
| Gambar 2. 2 Jaket Penolong ( <i>Lifejacket</i> )        | 17      |
| Gambar 2. 3 Pelampung Penolong ( <i>Lifebuoy</i> )      | 18      |
| Gambar 2. 4 Rakit Penolong ( <i>Liferaft</i> )          | 18      |
| Gambar 2. 5 Portable Two-way VHF Radio Telephony        | 19      |
| Gambar 2. 6 Isyarat Marabahaya ( <i>Pyrotechnic</i> )   | 19      |
| Gambar 2. 7 Alat Pelontar ( <i>Line Throwing</i> )      | 19      |
| Gambar 2. 8 Search and Rescue Radar Transponder (SART)  | 20      |
| Gambar 3. 1 Bagan Alir Penelitian                       | 24      |
| Gambar 4. 1 Peta Wilayah Kabupaten Tanjung Jabung Barat | 38      |
| Gambar 4. 2 KMP. Citra Nusantara                        | 40      |
| Gambar 4. 3 KMP.Satria Pratama                          | 41      |
| Gambar 4. 4 KMP. Sembilang                              | 43      |
| Gambar 4. 5 KMP. Senangin                               | 44      |
| Gambar 4. 6 Alur Pelayaran Pelabuhan RoRo Kuala Tungkal | 46      |
| Gambar 4. 7 Ruang Tunggu                                | 47      |
| Gambar 4. 8 Gangway                                     | 47      |
| Gambar 4. 9 Kantor Administrasi                         | 48      |
| Gambar 4. 10 Ruang Satuan Pelayanan                     | 48      |
| Gambar 4. 11 Kantin                                     | 49      |
| Gambar 4. 12 Toilet                                     | 49      |
| Gambar 4. 13 Pos Penjagaan                              | 50      |
| Gambar 4. 14 Mushola                                    | 50      |
| Gambar 4. 15 Loket Tiket                                | 51      |
| Gambar 4. 16 Instalasi Air                              | 51      |
| Gambar 4. 17 Instalasi Listrik                          | 52      |
| Gambar 4. 18 Lapangan Parkir Siap Muat                  | 52      |
| Gambar 4. 19 Lapangan Parkir                            | 53      |
| Gambar 4. 20 Ruang X-Ray                                | 53      |
| Gambar 4. 21 Stasiun Pasang Surut                       | 54      |

|  |    |
|--|----|
| Gambar 4. 22 Marine Automatic Weather Station (MAWS)                                       | 54 |
| Gambar 4. 23 Trestle   | 55 |
| Gambar 4. 24 Ponton  | 56 |
| Gambar 4. 25 Movable Bridge  | 56 |
| Gambar 4. 26 Breasting Dolphin   | 57 |
| Gambar 4. 27 Mooring Dolphin   | 57 |
| Gambar 4. 28 Bolder  | 58 |
| Gambar 4. 29 Fender  | 58 |
| Gambar 4. 30 Catwalk   | 59 |
| Gambar 4. 31 Struktur BPTD Kelas II Jambi  | 62 |
| Gambar 4. 32 Sekoci Penyelamat (Rescueboat) Pada KMP. Citra Nusantara                      | 70 |
| Gambar 4. 33 Sekoci Penyelamat (Rescueboat) Pada KMP. Satria Pratama                       | 71 |
| Gambar 4. 34 Rakit Penolong (Liferaft) Pada KMP. Citra Nusantara dan<br>KMP.Satria Pratama | 74 |
| Gambar 4. 35 Pelampung Penolong (Lifebuoy) Pada KMP. Citra Nusantara                       | 75 |
| Gambar 4. 36 Pelampung Penolong (Lifebuoy) Pada KMP. Satria Pratama                        | 77 |
| Gambar 4. 37 Pelampung Penolong (Lifejacket) Pada KMP. Citra Nusantara                     | 78 |
| Gambar 4. 38 Pelampung Penolong (Lifejacket) Pada KMP. Satria Pratama                      | 80 |
| Gambar 4. 39 Alat Pelontar Tali (Line Throwing) Pada KMP. Citra Nusantara                  | 81 |
| Gambar 4. 40 Alat Pelontar Tali (Line Throwing) Pada KMP. Satria Pratama                   | 82 |
| Gambar 4. 41 Isyarat Marabahaya (Pyrotechnic) Pada KMP. Citra Nusantara                    | 83 |
| Gambar 4. 42 Isyarat Marabahaya (Pyrotechnic) Pada KMP. Satria Pratama                     | 84 |
| Gambar 4. 43 Search And Rescue Transporder (SART) Pada KMP. Citra<br>Nusantara             | 85 |
| Gambar 4. 44 Search And Rescue Transporder (SART) Pada KMP. Satria<br>Pratama              | 86 |
| Gambar 4. 45 Portable Two Way VHF Radio Telephony Pada KMP. Citra<br>Nusantara             | 87 |
| Gambar 4. 46 Portable Two Way VHF Radio Telephony Pada KMP. Satria<br>Pratama              | 88 |

## **DAFTAR LAMPIRAN**

|   | Halaman |
|---|---------|
| Lampiran 1 Crew List KMP. Satria Pratama                                      | 99      |
| Lampiran 2 Crew List KMP. Citra Nusantara                                     | 99      |
| Lampiran 3 Data Inventaris KMP. Citra Nusantara                               | 100     |
| Lampiran 4 Data Inventaris KMP. Satria Pratama                                | 103     |
| Lampiran 5 Sertifikat Keselamatan Kapal Penyeberangan KMP. Satria<br>Pratama  | 105     |
| Lampiran 6 Sertifikat Keselamatan Kapal Penyeberangan KMP. Citra<br>Nusantara | 109     |
| Lampiran 7 Formulir Wawancara Pada KMP. Citra Nusantara                       | 113     |
| Lampiran 8 Formulir Wawancara Pada KMP. Satria Pratama                        | 116     |
| Lampiran 9 Wawancara bersama pihak operator kapal KMP. Satria<br>Pratama      | 118     |
| Lampiran 10 Wawancara bersama Pihak Operator Kapal KMP. Citra<br>Nusantara    | 119     |

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang**

Angkutan penyeberangan berperan signifikan dalam memfasilitasi pergerakan orang dan barang antar wilayah. Kemampuan layanan ini untuk menjangkau lokasi-lokasi terpencil atau tempat-tempat yang tidak dapat diakses melalui jalur darat membuatnya menjadi komponen penting dalam jaringan transportasi negara ini. Dengan adanya angkutan penyeberangan, konektivitas antarprovinsi, antarkota/kabupaten, hingga dalam satu wilayah administratif dapat terwujud, sehingga mendukung kelancaran mobilitas masyarakat dan distribusi logistik secara lebih merata. (Febriansyah dkk., 2024)

Keberadaan Pelabuhan Ro-Ro Kuala Tungkal di Provinsi Jambi memiliki arti strategis. Kuala Tungkal menjadi pusat pemerintahan Kabupaten Tanjung Jabung Barat. Penyebutan “Tungkal” diambil dari nama sungai yang memisahkan pesisir ini dari pantai timur. Kuala Tungkal adalah nama daerah muara di mana Sungai Tungkal bertemu dengan sungai-sungai lainnya. Kuala Tungkal terletak di pesisir timur Provinsi Jambi dan berjarak sekitar 135 kilometer dari Kota Jambi. Perjalanan kesana memakan waktu tiga jam. Berdasarkan berita Kompas.com (2023) Layanan kapal tersedia dari Pelabuhan Kuala Tungkal di Jambi ke beberapa lokasi, terutama Dabo Singkep di Kabupaten Lingga dan Punggur di Batam.

Untuk meningkatkan keselamatan dan kenyamanan penumpang di kapal, penumpang dan operator kapal harus mempertimbangkan fitur dan alat keselamatan kapal yang penting bagi setiap kapal yang beroperasi. Menurut (Rahman, 2024) keselamatan pelayaran merupakan integrasi dari peralatan teknis yang layak dan sistem manajemen keselamatan, termasuk pelatihan awak, pemeriksaan alat secara berkala, dan pengendalian resiko. Seperti yang dilansir oleh (Antara News.com, 2023) di Denpasar, Kantor Pencarian dan Pertolongan (Basarnas) menyebutkan KM. Kapal Linggar Petak 89 yang tenggelam di

Samudra Hindia pada Selasa (28/2) diketahui tidak memiliki fasilitas pelayaran, seperti *GPS* maupun radio komunikasi laut.

Penelitian mengenai optimalisasi penggunaan alat keselamatan di kapal sangat penting dilakukan sebagai bentuk evaluasi dan upaya peningkatan keselamatan pelayaran. Salah satu penelitian oleh (S. T. Putra, 2023) menekankan bahwa keberhasilan keselamatan pelayaran sangat bergantung pada keterampilan dan kedisiplinan awak kapal dalam menggunakan alat keselamatan, seperti jaket pelampung dan alat isyarat marabahaya. Penelitian tersebut juga mengungkapkan bahwa minimnya pemahaman dan perawatan terhadap alat-alat keselamatan dapat menghambat efektivitas penggunaannya dalam situasi darurat.

Keselamatan pelayaran merupakan elemen strategis dalam penyelenggaraan operasional kapal penyeberangan, terutama di lintasan yang padat seperti Kuala Tungkal – Telaga Punggur di Provinsi Jambi. Berdasarkan hasil observasi terhadap KMP. Citra Nusantara dan KMP. Satria Pratama, ditemukan bahwa beberapa alat keselamatan belum sepenuhnya sesuai dengan ketentuan dengan peraturan yang berlaku. Masih ditemukan alat keselamatan seperti sekoci, lifebuoy, isyarat marabahaya, dan alat komunikasi darurat yang jumlahnya kurang, tidak terpasang dengan benar, atau memiliki kondisi tidak optimal yang dapat mengancam keamanan dan keselamatan penumpang serta awak kapal saat terjadi keadaan darurat.

Hal ini menunjukkan adanya kesenjangan pada perbandingan kondisi eksisting di lapangan berdasarkan standar yang ditentukan oleh regulasi, yang perlu segera dievaluasi dan dibenahi dan disesuaikan dengan ketentuan yang ada merujuk Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP 988/AP.402/DRJD/2021 tentang Kapal Angkutan Penyeberangan yang meliputi beberapa alat keselamatan antara lain sekoci penolong (*Lifeboat*), sekoci penyelamat (*Rescueboat*), Jaket penolong (*Lifejacket*), Pelampung Penolong (*Lifebuoy*), Rakit penolong (*Liferaft*), *Two Way Radio Telephony*, Isyarat Marabahaya (*Pyrotechnic*), Alat Pelontar Tali (*Line Throwing*), *Search And Rescue Radar Transponder* (SART). Berdasarkan uraian latar belakang tersebut,

dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini, peneliti melakukan penelitian dengan judul **“EVALUASI KELENGKAPAN ALAT KESELAMATAN PADA KMP. CITRA NUSANTARA DAN KMP. SATRIA PRATAMA PADA LINTASAN KUALA TUNGKAL – TELAGA PUNGGUR”**

## **B. Rumusan Masalah**

Mengacu pada latar belakang yang telah dijelaskan sebelumnya, dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana ketersediaan alat keselamatan pada KMP. Citra Nusantara dan KMP. Satria Pratama pada lintasan lintasan Kuala Tungkal – Telaga Punggur?
2. Apakah kondisi alat keselamatan pada KMP. Citra Nusantara dan KMP. Satria Pratama pada lintasan Kuala Tungkal – Telaga Punggur yang telah memiliki persyaratan sertifikasi sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP 988/AP.402/DRJD/2021 tentang Kapal Angkutan Penyeberangan?

## **C. Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian disusun untuk memberikan arah yang jelas bagi proses penelitian dan memastikan hasil yang dicapai relevan. Secara khusus, tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut.

1. Untuk mengetahui ketersediaan kelengkapan alat keselamatan pada KMP. Citra Nusantara dan KMP. Satria Pratama pada lintasan Kuala Tungkal – Telaga Punggur.
2. Untuk mengetahui kondisi alat keselamatan yang tersedia di KMP. Citra Nusantara dan KMP. Satria Pratama yang telah memiliki persyaratan sertifikasi yang sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP 988/AP.402/DRJD/2021 tentang Kapal Angkutan Penyeberangan.

## **D. Batasan Masalah**

Supaya pembahasan tidak keluar dari fokus penelitian, perlu ditetapkan batasan penelitian. Cakupan permasalahan dalam penelitian ini dijabarkan sebagai berikut.

1. Tempat penelitian berlokasi di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal Provinsi Jambi pada lintasan Kuala Tungkal – Telaga Punggur.
2. Objek yang menjadi penelitian ini adalah Sekoci Penolong (*Lifeboat*), Rakit penolong (*Liferaft*), Sekoci penyelamat (*Rescueboat*), Pelampung Penolong (*Lifebuoy*), Jaket penolong (*Lifejacket*), Alat Pelontar Tali (*Line Throwing*), Isyarat Marabahaya (*Pyrotechnic*), *Search And Rescue Radar Transponder* (SART) dan *Portable Two-Way VHF Radio Telephony* pada KMP. Citra Nusantara dan KMP.Satria Pratama yang beroperasi pada Lintasan Kuala Tungkal – Telaga Punggur Provinsi Jambi.
3. Analisis yang digunakan dengan menganalisa perlengkapan alat keselamatan berdasarkan sertifikat keselamatan kapal penyeberangan yang dikeluarkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia yang mengacu Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP 988/AP.402/DRJD/2021 tentang Kapal Angkutan Penyeberangan.

## **E. Manfaat Penelitian**

Berikut adalah manfaat yang dapat diambil dalam penyusunan KKW berikut.

1. Bagi Akademisi, Penyusunan KKW memiliki tujuan dalam pengaplikasian ilmu telah dipelajari selama masa pendidikan serta sebagai bagian dari pemenuhan tugas akhir guna memenuhi syarat kelulusan pada program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan.
2. Bagi Lembaga Pendidikan, bertujuan untuk meningkatkan wawasan serta memberikan pemahaman bagi civitas akademika Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang tentang permasalahan yang menyangkut kelengkapan alat keselamatan jiwa di kapal.
3. Bagi Instansi Pemerintah, hasil penelitian ini diharapkan dapat dimanfaatkan oleh pengelola Pelabuhan Kuala Tungkal Jambi sebagai acuan evaluasi

dalam pengelolaan dan pengembangan pelabuhan, sehingga kegiatan di pelabuhan berlangsung teratur serta menjamin kenyamanan dan keamanan bagi pengguna jasa.

4. Bagi Masyarakat, menyampaikan pengetahuan kepada masyarakat mengenai kajian ilmiah terkait alat keselamatan di pelabuhan, sekaligus menumbuhkan kesadaran akan pentingnya kelengkapan alat keselamatan di kapal.

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI

#### A. Tinjauan Pustaka

##### 1. Penelitian Terdahulu

Pada penelitian ini, penulis mengacu pada penelitian yang selaras untuk memperoleh hasil yang presisi. Oleh karena itu, digunakan penelitian sejenis yang mengkaji mengenai alat keselamatan. Detail penelitian sebelumnya dipaparkan pada tabel 2.1.

Tabel 2. 1 Penelitian Terdahulu

| Nama Penulis /Tahun           | Judul  | Analisis  |
|-------------------------------|--|---|
| Ade Daestin Jurist One (2023) | Evaluasi alat perlengkapan Alat keselemanatan pada kapal Roro yang beroperasi di lintasan Ulee Lheuhe – Balohan Provinsi Aceh. | Beberapa alat keselamatan pada KMP. Aceh Hebat 2 memiliki kondisi yang tidak sesuai dengan aturan yang di pakai sehingga alat keselamatan tersebut tidak dapat digunakan. |
| Dicky Almapri (2021)          | Tinjauan alat keselamatan jiwa di KMP Mutis pada lintasan Tanjung Kalian-Tanjung Api-Api Provinsi Bangka Belitung.             | Jumlah peralatan keselamatan pada KMP Mutis masih belum memenuhi kebutuhan, dan kondisi alat keselamatan tidak sesuai dengan peraturan yang berlaku.                      |

Terdapat beberapa ketidaksamaan antara pengkajian ini dengan pengkajian terdahulu, seperti fokus penelitian, dimana observasi ini menambahkan masalah yang diteliti tentang persyaratan sertifikasi pada kapal terhadap kelengkapan alat keselamatan. Kemudian terdapat perbedaan lokasi dan studi kasus, dimana penelitian ini lebih spesifik membahas Kapal

Angkutan Penyeberangan Serta terdapat perbedaan pada pendekatan dan solusi yang diberikan, dimana penelitian ini mengacu aturan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP 988/AP.402/DRJD/2021 tentang Kapal Angkutan Penyeberangan.

## 2. Teori pendukung yang relevan

teori yang relevan dan mendukung penelitian ini adalah sebagai berikut.

### a. Transportasi

Menurut Kamaludin dalam Hamidah (2017:121), transportasi dimaknai sebagai aktivitas mengangkut atau mengirimkan sesuatu dari satu lokasi ke lokasi lainnya. Dengan kata lain, transportasi merupakan upaya atau aktivitas untuk memindahkan barang maupun penumpang dari suatu tempat menuju tempat lain.

### b. Kapal

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 66 tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran kapal ialah 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.

### c. Kapal *Ferry Ro-Ro*

(Samudro dkk, 2019), menyatakan bahwa Kapal ferry ro-ro adalah Tipe kapal yang difungsikan untuk transportasi penumpang sekaligus kendaraan, yang dapat berpindah ke dan dari kapal dengan penggerak sendiri, sehingga dilengkapi pintu rampa (*ramp door*).

### d. Pelabuhan

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran menerangkan bahwa pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau kegiatan bongkar muat barang yang berlangsung di terminal dan lokasi berlabuh

kapal, dilengkapi dengan fasilitas keselamatan serta keamanan pelayaran, fasilitas penunjang pelabuhan, dan berfungsi sebagai titik perpindahan intra maupun antarmoda transportasi.

e. Kecelakaan Kapal

Menurut Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 245, kecelakaan kapal adalah peristiwa yang dialami kapal yang berpotensi membahayakan keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia, seperti tenggelamnya kapal, tabrakan, tubrukan, atau kandas.

f. Perlengkapan Keselamatan

(Shrabon dkk, 2024), perlengkapan keselamatan di atas kapal mencakup peralatan penyelamatan jiwa (seperti *lifeboat*, *liferaft*, *lifejacket*, *lifebuoy*), alat pemadam kebakaran, sistem navigasi dan komunikasi darurat, serta perlengkapan proteksi diri (PPE) seperti helm, pelampung tubuh, dan sepatu keselamatan. Semua alat ini harus disediakan, dirawat secara rutin, dan dikelola dalam sistem manajemen keselamatan kapal.

## B. Landasan Teori

### 1. Landasan Hukum

Dasar Hukum yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut.

a. Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

1) Pasal 116 ayat (1)

Keselamatan dan keamanan pelayaran meliputi keselamatan dan keamanan angkutan diperairan, pelabuhan, serta perlindungan lingkungan maritim.

2) Pasal 124 ayat (2)

Keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, kontruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susun sertaperlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan

radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.

3) Pasal 245

Kecelakaan kapal merupakan kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia berupa:

- a) Kapal tenggelam
- b) Kapal terbakar
- c) Kapal tubrukan; dan
- d) Kapal kandas.

b. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: 25 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

1) Pasal 1 ayat (1)

Keselamatan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.

2) Pasal 1 ayat (2)

Penyelenggara sarana dan prasarana serta sumber daya manusia bidang transportasi sungai, danau, dan penyeberangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memenuhi standar keselamatan;

3) Pasal 1 ayat (3)

Standar keselamatan bidang transportasi sungai, danau dan penyeberangan sebagai dimaksud pada ayat (2), merupakan acuan bagi penyelenggara sarana dan prasarana bidang transportasi sungai, danau dan penyeberangan yang meliputi:

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

- c. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi Dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan

1) Pasal 216

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut mempunyai tugas menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang pelayaran.

2) Pasal 217

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 216, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut menyelenggarakan fungsi:

- a) perumusan kebijakan di bidang penyelenggaraan angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, dan perlindungan di lingkungan maritim;
- b) pelaksanaan kebijakan di bidang penyelenggaraan angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, dan perlindungan di lingkungan maritim;
- c) penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang penyelenggaraan angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, dan perlindungan di lingkungan maritim;
- d) pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang penyelenggaraan angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, dan perlindungan di lingkungan maritim;
- e) pelaksanaan pemantauan, analisis, evaluasi dan pelaporan di bidang penyelenggaraan angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, dan perlindungan di lingkungan maritim;
- f) pelaksanaan administrasi Direktorat Jenderal; dan
- g) pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Menteri.

- d. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : 70 Tahun 2013 Tentang Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikasi Serta Dinas Jaga Pelaut.
- 1) Pasal 1 angka 38  
Daerah Pelayaran Lokal adalah daerah pelayaran yang meliputi jarak dengan radius 500 (lima ratus) mil laut dari suatu pelabuhan tertunjuk dan tidak memasuki perairan Negara lain.
  - 2) Pasal 1 angka 39  
Daerah Pelayaran Terbatas adalah daerah pelayaran yang meliputi jarak dengan radius 100 (seratus) mil laut dari suatu pelabuhan tertunjuk dan tidak memasuki perairan Negara lain.
- e. Instruksi Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor IM 3 Tahun 2025 tentang Penyelenggaraan Tugas Dan Fungsi Keselamatan Dan Keamanan Pelayaran Pada Transportasi Sungai, Danau Dan Penyeberangan.
- 1) Direktur Jenderal Perhubungan Laut menyelenggarakan tugas dan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran pada transportasi sungai, danau dan penyeberangan dengan ketentuan sebagai berikut :
    - a) Penerbitan sertifikat kapal, surat kapal, dan dokumen kapal dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut mulai tanggal 30 April 2025
    - b) Sertifikat kapal, surat kapal, dan dokumen kapal yang telah diterbitkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, dinyatakan tetap berlaku sampai dengan berakhirnya sertifikat tersebut.
    - c) Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut melalui Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) dan Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP) mulai berlaku efektif:
      - 1) Tanggal 30 April 2025 untuk pelabuhan laut yang melayani angkutan penyeberangan; dan

- 2) Tanggal 31 Desember 2025 untuk pelabuhan sungai dan danau
  - d) Penyelenggaraan layanan telekomunikasi-pelayaran pada angkutan sungai, danau, dan penyeberangan dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut melalui Distrik Navigasi mulai berlaku efektif tanggal 30 April 2025
  - e) Penyusunan desain kapal pada rancang bangun kapal angkutan sungai, danau dan penyeberangan yang sumber pembiayaannya berasal dari APBN dilaksanakan oleh Direktorat Sarana, Prasarana dan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan dan pengesahannya dilakukan oleh Direktorat Perkapalan dan Kepelautan
  - f) Pelaksanaan tugas dan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran pada transportasi sungai, danau dan penyeberangan yang dilaksanakan oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) atau Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP) sesuai dengan pembagian wilayah kerja ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
- f. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.988/AP.402/DRJD/2021 tentang Kapal Angkutan Penyeberangan
- 1) Pasal 3 ayat (1)

Setiap kapal angkutan penyeberangan harus memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal angkutan penyeberangan
  - 2) Pasal 3 ayat (2)

Kelaiklautan kapal angkutan penyeberangan sebagaimana dimaksud meliputi :

    - a) Keselamatan kapal
    - b) Pencegahan pencemaran perairan dari kapal
    - c) Pengawakan kapal
    - d) Status hukum kapal
    - e) Garis muat dan pemuatan
    - f) Manajemen keselamatan kapal

3) Pasal 4 ayat (1)

Keselamatan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (2) huruf a merupakan keadaan kapal yang memenuhi persyaratan Kelaiklautan Kapal Angkutan Penyeberangan yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan:

- a) Pemeriksaan; dan
- b) Pengujian

4) Pasal 4 ayat (2)

Keselamatan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi persyaratan sebagai berikut.

- a) Material
- b) Konstruksi dan bangunan
- c) Permesinan dan perlistrikan
- d) Stabilitas
- e) Tata susunan serta perlengkapan, termasuk perlengkapan alat penolong dan radio; dan
- f) Elektronika kapal

5) Pasal 7 ayat (1)

Kapal yang telah dinyatakan memenuhi persyaratan keselamatan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) diberikan sertifikat Keselemanatan Kapal Angkutan Penyeberangan oleh Direktur Jenderal.

6) Pasal 7 ayat (2)

Sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa:

- a) Sertifikat sementara; dan
  - b) Sertifikat permanen
- 7) Sertifikat sementara sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a dapat diterbitkan oleh Kepala Balai dengan masa berlaku paling lama 3 (tiga) bulan dan dapat diperpanjang paling banyak 1 (satu) kali.

8) Pasal 8

Pemeriksaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (1) huruf a meliputi :

- a) Pemeriksaan pertama (*initial survey*);
- b) Pemeriksaan pembaruan (*renewal survey*); dan
- c) Pemeriksaan tambahan (*additional survey*).

9) Pasal 9 ayat (1)

Pemeriksaan pertama (*initial survey*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 huruf a dilakukan pada saat proses pembangunan kapal atau proses penggantian bendera

10) Pasal 9 ayat (2)

Pemeriksaan pertama (*initial survey*) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:

- a) Pemeriksaan rancang bangun kapal
- b) Pemeriksaan lengkap atas konstruksi dan bangunan
- c) Permesinan dan perlengkapannya
- d) Instalasi radio
- e) Elektronika kapal
- f) Alat-alat keselamatan
- g) Perlengkapan pemadam kebakaran; dan
- h) Perlengkapan navigasi

11) Pasal 9 ayat (3)

Dalam hal pemeriksaan pertama (*initial survey*) dinyatakan lengkap sebagaimana dimaksud pada ayat (2) maka diberikan sertifikat oleh Direktur Jenderal

12) Pasal 9 ayat (5)

Sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (3) berlaku paling lama 1 (satu) tahun.

13) Pasal 10 ayat (1)

Pemeriksaan pembaruan (*renewal survey*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 huruf b merupakan pemeriksaan yang dilakukan dalam rangka pembaruan sertifikat.

14) Pasal 10 ayat (2)

Pemeriksaan pembaruan (*renewal survey*) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi :

- a) Pemeriksaan keseluruhan konstruksi lambung termasuk pemeriksaan alas bagian luar
- b) Permesinan
- c) Kelistrikan
- d) Perlindungan kebakaran
- e) Sarana penyelamatan diri
- f) Peralatan navigasi
- g) Peralatan pemadam kebakaran
- h) Instalasi radio kapal
- i) Lampu-lampu dan sosok benda (*lights and shapes*); dan
- j) Sarana isyarat bunyi dan isyarat cahaya untuk pencegahan tubrukan di laut

15) Pasal 13 ayat (1)

Pemeriksaan tambahan (*additional survey*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 huruf c dilaksanakan pada :

- a) Kondisi tertentu
- b) Perbaikan, perubahan system, pergantian peralatan atau perlengkapan, dan adanya perombakan; atau
- c) Perpanjangan masa berlaku sertifikat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (1)

16) Pasal 13 ayat (2)

Kondisi tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) hurus a sebagai berikut.

- a) Masa angkutan lebaran
- b) Penugasan oleh direktur jeneral; dan
- c) Keadaan kahar (*force majeure*)

- g. Kelengkapan alat keselamatan berdasarkan lampiran 5 pada tabel perlengkapan keselamatan GT 500 s/d 3000 dengan daerah pelayaran lokal di Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP 988/AP.402/DRJD/2021 tentang Kapal Angkutan Penyeberangan antara lain :
- 1) Sekoci Penolong (*Life boat*),
  - 2) Rakit penolong (*Liferaft*),
  - 3) Sekoci penyelamat (*Rescue boat*),
  - 4) Pelampung Penolong (*Life buoy*),
  - 5) Jaket penolong (*Life jacket*),
  - 6) Alat Pelontar Tali (*Line Throwing*),
  - 7) Isyarat Marabahaya (*Pyrotechnic*)
  - 8) *Search and Rescue Radar Transponder* (SART),
  - 9) *Portable Two-Way VHF Radio Telephony Apparatus.*

## 2. Landasan Teori

### a. Evaluasi

Evaluasi ialah proses untuk menentukan seberapa baik rencana dapat dilaksanakan dan seberapa baik tujuan program tercapai (Sugiyono, 2017).

### b. Alat Keselamatan

(Liswanti, 2015), peralatan keselamatan, yang sering dikenal sebagai alat pelindung diri, adalah perangkat yang dapat memberikan perlindungan terhadap potensi bahaya, seperti terjadinya kecelakaan.

### c. *Gap Analysis*

*Gap Analysis* ialah teknik yang digunakan untuk menganalisis suatu kinerja. Salah satu langkah penting lainnya dalam tahap perencanaan dan tinjauan pekerjaan adalah menganalisis kesenjangan. Salah satu pendekatan yang paling populer untuk mengelola manajemen internal suatu perusahaan adalah pendekatan ini. Kata “gap” secara harfiah berarti ada perbedaan (kesenjangan) antara dua hal. Pendekatan ini sering digunakan untuk mengukur kualitas layanan dengan

menggunakan analisis kesenjangan, yang sering digunakan di bidang manajemen.

Dari berbagai definisi analisis kesenjangan yang diberikan di atas, bisa dipahami bahwa secara umum *gap analysis* adalah metode untuk menilai tingkat kinerja suatu *stakeholder*. Secara sederhana, metode ini digunakan untuk membandingkan kinerja sistem yang sedang berjalan dengan sistem standar.

d. Sekoci penyelamat (*Rescueboat*)

Menurut (Kuncowati, 2016) sekoci adalah erahu keselamatan yang berfungsi sebagai sarana meninggalkan kapal dalam situasi darurat.



Gambar 2. 1 Sekoci Penyelamat (*Rescueboat*)

e. Jaket penolong (*Lifejacket*)

(Chasdi, 2021), menyatakan *lifejacket* ialah perlengkapan yang menjaga pengguna yang beraktivitas di dalam atau di atas air selama keadaan darurat. Jaket ini harus berwarna jelas dan difasilitasi dengan peluit yang diikatkan pada tali untuk menarik perhatian penyelamat.



Gambar 2. 2 Jaket Penolong (*Lifejacket*)

f. Pelampung Penolong (*Lifebuoy*)

(Chasdi, 2021), pelampung penolong merupakan peralatan yang digunakan untuk keselamatan yang membantu menjaga orang tetap mengapung. Pelampung ini memiliki bentuk seperti ban. Jika seorang penumpang jatuh ke laut, maka pelampung ini harus memiliki warna cerah agar dapat dikenali dengan jelas saat dilempar ke dalam air.



Gambar 2. 3 Pelampung Penolong (*Lifebuoy*)

g. Rakit penolong (*Liferaft*)

(Ridhotullloh, 2019), *liferaft* adalah salah satu alat keselamatan di atas kapal yang berbentuk kapsul mengembang, dan umumnya ditempatkan di area boat deck sebagai sarana evakuasi dalam keadaan darurat.



Gambar 2. 4 Rakit Penolong (*Liferaft*)

h. Portable Two-Way VHF Radio Telephony Apparatus

(M. E. Putra, 2022), mengatakan bahwa *Portable Two-way VHF Radio Telephony* adalah perangkat komunikasi radio dua arah portabel yang digunakan untuk komunikasi darurat dalam situasi kritis di kapal.



Gambar 2. 5 Portable Two-way VHF Radio Telephony

i. Isyarat Marabahaya (*Pyrotechnic*)

Menurut (M. E. Putra, 2022) sinyal marabahaya adalah sinyal visual yang digunakan ketika kapal lain membutuhkan bantuan. *Smoke signal* digunakan pada siang hari, tetapi *red hand flare gun* atau *parachute signal* dapat digunakan pada malam hari.



Gambar 2. 6 Isyarat Marabahaya (*Pyrotechnic*)

j. Alat Pelontar Tali (*Line Throwing*)

(M. E. Putra, 2022), menyatakan bahwa *Line Throwing* merupakan salah satu alat keselamatan yang berfungsi menghubungkan penolong dengan korban untuk membantu mempercepat proses evakuasi.



Gambar 2. 7 Alat Pelontar (*Line Throwing*)

k. *Search and Rescue Radar Transponder* (SART)

(M. E. Putra, 2022), mengatakan bahwa SART ialah alat pemancar sinyal tahan air yang berfungsi dalam situasi darurat di laut serta untuk melacak kapal yang hilang atau tidak diketahui keberadaannya.



Gambar 2. 8 *Search and Rescue Radar Transponder* (SART)

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Desain Penelitian**

##### **1) Waktu Dan Lokasi Penelitian**

Penelitian ini diimplementasikan pada tanggal 10 Februari 2025 hingga 5 Juni 2025, dengan durasi kurang lebih empat bulan. Kegiatan penelitian dibagi menjadi dua tahap, yaitu dua bulan pertama untuk merangkum data dan dua bulan berikutnya untuk mengolah data, penyusunan dilaksanakan dalam Kertas Kerja Wajib (KKW), serta pelaksanaan bimbingan. Lokasi penelitian berada di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal, Provinsi Jambi.

##### **2) Jenis Penelitian**

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif yang disesuaikan dengan kondisi serta lokasi objek penelitian. Pendekatan tersebut dilakukan melalui pengamatan langsung di lapangan, sehingga data yang diperoleh dapat dianalisis sesuai dengan permasalahan yang diteliti. (Febriansyah dkk., 2023). Menurut (Sugiyono, 2017), peneliti adalah instrumen utama dalam teknik penelitian kualitatif, yang digunakan untuk melakukan penelitian pada kondisi objek yang bersifat alami. Data kualitatif pada penelitian ini ialah data hasil pengamatan pada KMP. Citra Nusantara dan KMP. Satria Pratama melalui wawancara pada operator kapal, data inventaris kapal, dan data sertifikasi alat keselamatan kapal.

##### **3) Instrumen Penelitian**

Pada penulisan Kertas Kerja Wajib ini peneliti menggunakan instrument berupa formulir wawancara yang ditunjukan kepada operator

kapal guna memastikan kelengkapan fasilitas alat keselamatan serta keadaan di atas KMP. Citra Nusantara dan KMP. Satria Pratama yang berlayar pada lintasan Kuala Tungkal – Telaga Punggur Provinsi Jambi. Formulir wawancara ialah instrumen penelitian yang dipakai untuk mengumpulkan data melalui tanya jawab antara peneliti dan responden. Wawancara adalah proses komunikasi interaktif antara kedua pihak yang bertujuan melakukan pertukaran ide serta informasi. Wawancara sendiri sering digunakan dalam penelitian kualitatif. Sebagai alat dokumentasi, penelitian ini memanfaatkan handphone guna mengambil foto terkait kondisi lapangan pada pelabuhan penyeberangan Kuala Tungkal, Jambi.

#### **4) Jenis Dan Sumber Data**

##### **a. Data Primer**

Dalam pelaksanaan pengkajian ini, peneliti mengumpulkan informasi secara langsung di lokasi kegiatan melalui interaksi dan pengamatan lapangan. Pendekatan ini memungkinkan peneliti memperoleh informasi yang aktual dan sesuai dengan kondisi nyata di lapangan, karena data yang didapat berasal dari sumber pertama tanpa perantara pihak lain. Data primer pada pengkajian ini ialah data observasi yang dilakukan secara langsung dan melalui dokumentasi di lapangan. Data - data yang dikumpulkan dari observasi sebagai sumber data primer dalam penelitian ini adalah :

- 1) Data kelengkapan alat keselamatan di atas kapal
- 2) Data Fasilitas Sarana dan Prasana di pelabuhan
- 3) Data Produktivitas penumpang harian periode 30 hari

##### **b. Data Sekunder**

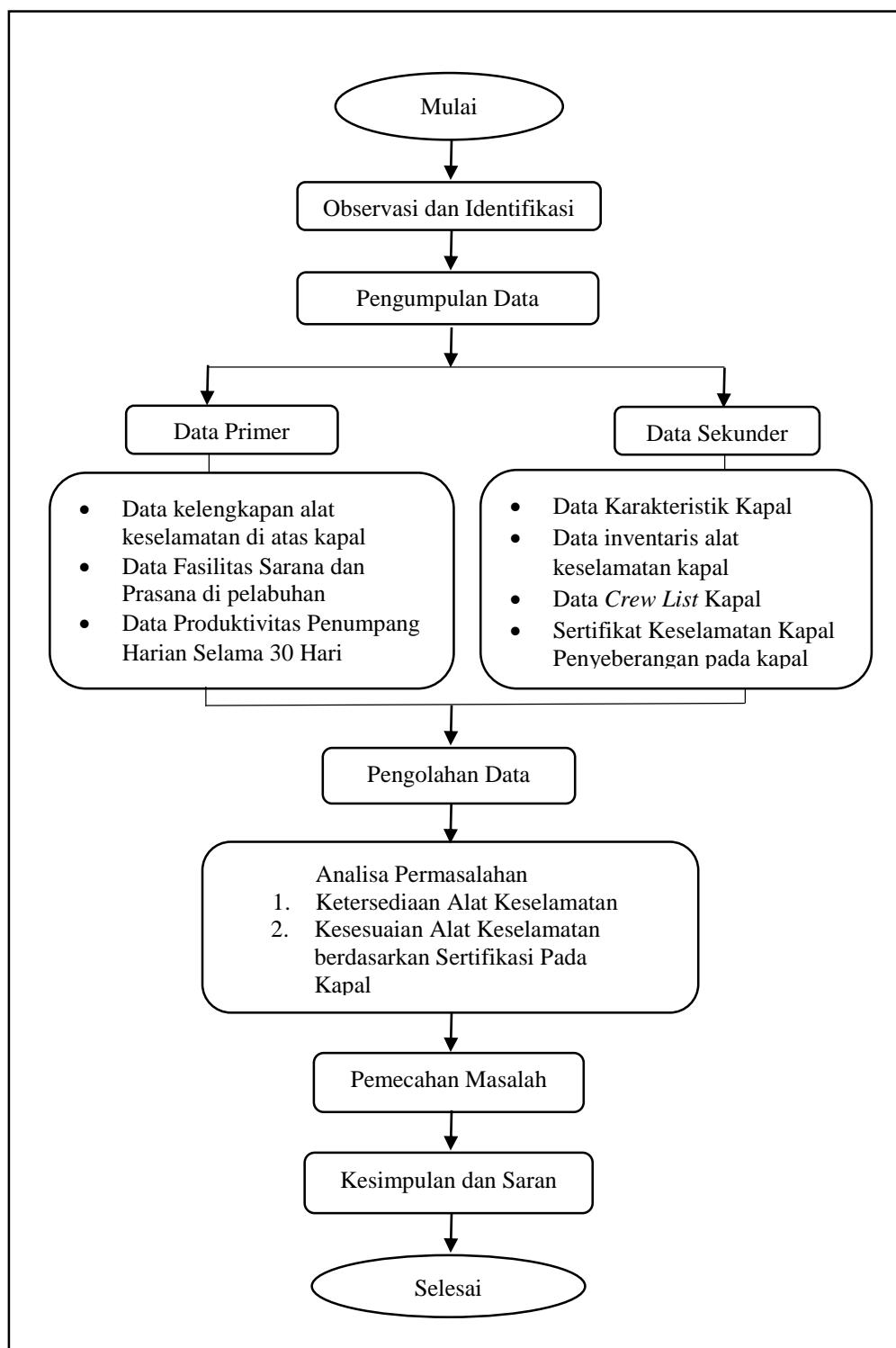
Dalam proses penyusunan laporan ini, peneliti juga menggunakan informasi yang bersumber dari data yang telah tersedia sebelumnya. Data tersebut diperoleh dari dokumen resmi, laporan instansi terkait, literatur pustaka, maupun sumber-sumber lain yang relevan untuk melengkapi hasil pengkajian. Informasi ini digunakan untuk mendukung sumber-sumber data primer, seperti buku, literatur, sumber perpustakaan, dan penelitian-penelitian terdahulu. Data sekunder pada

penelitian ini ialah data institusional, termasuk informasi tentang karakteristik kapal dan sertifikat alat keselamatan serta data dari kepustakaan yang diambil dari laporan atau artikel yang berkaitan dengan pengkajian ini. Informasi yang dirangkum dari berbagai instansi terkait dengan penelitian, yaitu:

- 1) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Jambi, Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal, Jambi dan pihak operator kapal dari PT. Jembatan Nusantara. Data yang diperoleh sebagai berikut.
  - a) Data karakteristik kapal
  - b) Sertifikat Keselamatan Kapal Penyeberangan pada kapal
  - c) Data *Crew List* kapal
  - d) Data inventaris alat keselamatan kapal
- 2) Badan Pusat Statistika Kabupaten Tanjung Jabung Barat, Jambi. Data yang diperoleh adalah kondisi wilayah kota Tanjung Jabung Barat, Jambi dalam Tahun 2025

## **5) Bagan Alir Penelitian**

Bagan alir penelitian ialah salah satu unsur utama dalam sebuah penelitian. Untuk memastikan tujuan penelitian berjalan sesuai arah dan tercapai dengan baik, maka bagan alir penelitian disusun. Gambar bagan alir penelitian disajikan pada gambar 3.1.



Gambar 3. 1 Bagan Alir Penelitian

## **B. Metode Pengumpulan Data**

### **1. Data Primer**

Adapun metode yang digunakan untuk pengumpulan data primer dalam penelitian ini meliputi hal-hal berikut.

#### **a. Metode Observasi**

(Abdussamad, 2021) Menerangkan bahwa metode observasi digunakan sebagai salah satu cara pengumpulan data, yaitu pengamatan yang dilakukan secara sadar dengan merekam dan mendokumentasikan informasi.

##### **1) Data kelengkapan alat keselamatan diatas kapal**

Proses pengumpulan data berlangsung dengan menerapkan teknik observasi di atas kapal saat kapal sedang bersandar maupun dalam persiapan berlayar untuk memastikan bahwa setiap alat keselamatan telah tersedia sesuai ketentuan yang berlaku dan dalam kondisi siap pakai.

##### **2) Data Fasilitas Sarana dan Prasana di pelabuhan**

Pengumpulan data dilakukan melalui observasi langsung di area pelabuhan untuk mencatat kondisi aktual fasilitas, mencakup kelengkapan dan fungsi dermaga sandar, ruang tunggu penumpang, area parkir kendaraan, akses jalan keluar-masuk pelabuhan, serta fasilitas pendukung lainnya seperti pos keamanan dan toilet umum.

##### **3) Data Produktivitas Penumpang Harian Selama 30 Hari**

Data produktivitas penumpang harian selama 30 hari dikumpulkan dengan cara melakukan pengamatan langsung di pelabuhan. Jumlah kendaraan dan penumpang yang naik dan turun kapal dihitung menggunakan alat penghitung (*counter*), kemudian dicatat setiap hari dan direkap dalam table selama 30 hari untuk dianalisis secara umum.

b. Metode Dokumentasi

(Sugiyono, 2017) merangkan bahwa dokumentasi merupakan metode yang digunakan untuk memperoleh data dan informasi yang tertuang dalam bentuk buku, arsip, dokumen, tulisan angka dan gambar yang berupa laporan serta Informasi yang memperkuat penelitian. Dokumen dapat berupa tulisan seperti catatan harian, sejarah hidup (*life histories*), cerita, biografi, serta peraturan dan kebijakan. Selanjutnya dokumen juga bisa berbentuk gambar, misalnya foto, video, sketsa, dan lainnya.

c. Metode Wawancara

(Sugiyono, 2017), wawancara merupakan Interaksi antara dua individu yang bertujuan berbagi informasi dan gagasan dengan menggunakan metode tanya jawab, sehingga makna terkait suatu topik dapat dikembangkan. Wawancara ini akan digunakan sebagai bahan untuk mengetahui jumlah dan kondisi alat keselamatan yang ada serta kondisi di KMP. Citra Nusantara dan KMP. Satria Pratama yang beroperasi pada lintasan Kuala Tungkal - Batam Provinsi Jambi. Dalam penelitian ini, narasumber yang dipilih adalah operator kapal yang aktif beroperasi.

## 2. Data Sekunder

Metode yang digunakan untuk memperoleh data sekunder dalam penelitian ini adalah:

a. Metode Kepustakaan

Metode penelitian kepustakaan dilakukan dengan menelaah buku, literatur, catatan, serta laporan-laporan yang relevan dengan masalah yang ingin diteliti. Dalam metode ini peneliti mendapatkan data dengan cara memanfaatkan literatur-literatur yang terdapat di perpustakaan Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang ataupun buku-buku lain yang berkaitan dengan penelitian ini.

## b. Metode Institusional

Metode Institusional merupakan metode pengumpulan data dengan cara mengumpulkan data-data dari berbagai instansi yang berkaitan dengan penelitian dan melakukan kunjungan ke instansi atau kantor yang terkait dengan penelitian untuk mendapatkan data sekunder. Adapun data-data yang didapat antara lain sebagai berikut.

- 1) Kantor Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Jambi, Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal, pihak operator kapal dari PT. Jembatan Nusantara. Data yang didapat sebagai berikut.
  - a) Data Karakteristik Kapal di Pelabuhan Kuala Tungkal, Jambi
  - b) Data *Crew List* Kapal
  - c) Data Inventaris Alat Keselamatan Kapal
- 2) Badan Pusat Statistika, data yang diperoleh adalah kondisi wilayah kota Tanjung Jabung Barat, Jambi dalam Tahun 2025.
- 3) Badan Pusat Statistik Provinsi Jambi.

## C. Teknik Analisis Data

Metode analisa data kualitatif digunakan untuk memahami dan menginterpretasikan data non-numerik berdasar hasil pengamatan, wawancara, dan dokumentasi. Data yang didapat dianalisa secara deskriptif untuk menggambarkan situasi atau fenomena yang terjadi di lokasi survei. Dalam penelitian ini menggunakan metode teknik analisa data *Gap Analysis* (analisis kesenjangan) untuk membandingkan antara kondisi aktual (realita di lapangan) dengan standar ideal yang ditetapkan dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP 988/AP.402/DRJD/2021 tentang Kapal Angkutan Penyeberangan. Metode ini digunakan untuk mengidentifikasi sejauh mana kelengkapan dan kondisi alat keselamatan pada KMP. Citra Nusantara dan KMP. Satria Pratama telah memenuhi standar minimum yang dipersyaratkan.

1. Analisis ketersediaan dan kondisi sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP 988/AP.402/DRJD/2021 tentang Kapal Angkutan Penyeberangan.

Untuk mengetahui tingkat kelengkapan alat keselamatan pada KMP. Citra Nusantara dan KMP. Satria Pratama, peneliti menggunakan metode analisis data kualitatif dengan pendekatan *Gap Analysis*. Metode ini digunakan untuk membandingkan kondisi aktual di lapangan dengan standar dan sudah ditetapkan dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP 988/AP.402/DRJD/2021 tentang Kapal Angkutan Penyeberangan. Melalui pendekatan ini, peneliti dapat mengidentifikasi kesenjangan antara ketersediaan serta kondisi fasilitas keselamatan yang tersedia di kapal dengan persyaratan yang seharusnya dipenuhi. Tahapan dalam pelaksanaan analisa data ini dijelaskan sebagai berikut.

a) Identifikasi jenis dan alat keselamatan

Menentukan 9 jenis alat keselamatan yang menjadi fokus penelitian, yaitu:

- 1) Sekoci Penolong (*Life Boat*)
- 2) Sekoci Penyelamat (*Rescue Boat*)
- 3) Rakit Penolong (*Life Raft*)
- 4) Pelampung Penolong (*Life Buoy*)
- 5) Jaket Penolong (*Life Jacket*)
- 6) Isyarat Marabahaya (*Pyrotechnic*)
- 7) Alat Pelontar Tali (*Line Throwing*)
- 8) *Search And Rescue Radar Transponder (SART)*
- 9) *Portable Two-Way VHF Radio Telephony*

b) Pengumpulan data aktual di lapangan

Melakukan observasi langsung terhadap masing-masing alat keselamatan di atas KMP. Citra Nusantara dan KMP. Satria Pratama, meliputi :

- 1) Jumlah yang tersedia
- 2) Kondisi fisik alat (baik/rusak)
- 3) Lokasi penempatan di kapal
- 4) Fungsi atau kelayakan operasional alat

c) Dokumentasi dan wawancara pendukung

Mengumpulkan data tambahan dari hasil wawancara dengan awak kapal (nakhoda dan ABK) mengenai pemahaman dan penggunaan alat keselamatan tersebut, serta melakukan dokumentasi visual (foto) sebagai bukti pelengkap observasi.

d) Perbandingan dengan Standar Regulasi (*Gap Analysis*)

Membandingkan hasil temuan di lapangan dengan persyaratan kelengkapan dan spesifikasi minimal sesuai KP 988/AP.402/DRJD/2021. Setiap alat dianalisis dengan melihat apakah:

- 1) Sesuai (jumlah dan kondisi sesuai standar)
- 2) Kurang (jumlah kurang dari ketentuan)
- 3) Tidak ada (alat tidak tersedia)
- 4) Tidak layak (alat ada namun rusak/tidak berfungsi)

e) Penarikan Kesimpulan

Berdasarkan hasil *gap analysis*, di dapat kesimpulan tentang tingkat kepatuhan masing-masing kapal terhadap standar keselamatan serta memberikan rekomendasi terhadap alat yang perlu dilengkapi, diperbaiki, atau diganti.

2. Analisis yang digunakan pada KMP. Citra Nusantara dan KMP. Satria Pratama yang beroperasi pada lintasan Kuala Tungkal - Batam Provinsi Jambi berdasarkan analisis pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.988/AP.402/DRJD/2021 tentang Kapal Angkutan Penyeberangan tentang regulasi persyaratan alat keselamatan jiwa diatas kapal yaitu sebagai berikut.

a. Analisis Sekoci Penolong (*Lifeboat*)

Mengacu pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.988/AP.402/DRJD/2021 mengenai Kapal Angkutan Penyeberangan, kapal dengan GT 500 sampai 3000 wajib memenuhi persyaratan tertentu terkait sekoci penolong (*lifeboat*) sebagaimana diuraikan berikut ini.

Tabel 3. 1 Persyaratan Umum Sekoci Penolong (*Lifeboat*)

| Batasan Gross Tonage      | Sekoci Penolong ( <i>Lifeboat</i> )  |
|---------------------------|--|
| GT 500 sampai dengan 3000 | Sekoci penolong ( <i>Lifeboat</i> ) dengan kapasitas minimum 30% pelayar untuk kapal yang dibangun pada atau setelah tanggal 1 Juli 2021 |

Adapun langkah – langkah dalam melakukan analisis pada Sekoci Penolong (*Lifeboat*) antara lain sebagai berikut.

- 1) Melakukan observasi terhadap tahun pembuatan kapal
- 2) Melakukan observasi visual terhadap jumlah sekoci penolong yang tersedia dikapal jika ada

b. Analisis Sekoci penyelamat (*Rescueboat*)

Mengacu pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.988/AP.402/DRJD/2021 mengenai Kapal Angkutan Penyeberangan, kapal dengan GT 500 sampai 3000 diwajibkan memenuhi beberapa ketentuan terkait sekoci penyelamat (*rescueboat*) sebagaimana dijabarkan di bawah ini.

Tabel 3. 2 Persyaratan Umum Sekoci Penyelamat (*Rescueboat*)

| Batasan Gross Tonage      | Sekoci Penyelamat ( <i>Rescueboat</i> )   |
|---------------------------|---|
| GT 500 sampai dengan 3000 | Pada kapal dengan GT 500 s/d 3000 wajib memiliki 1 unit atau lebih sekoci penyelamat bermotor pada tiap sisi kapal. untuk kapal Klas I & II, mampu merangkum dan menggandeng ( <i>marshalling</i> ) seluruh ILR untuk evakuasi pelayar. |

Adapun langkah – langkah dalam melakukan analisis pada Sekoci Penyelamat (*Rescueboat*) antara lain sebagai berikut.

- 1) Melakukan observasi visual terhadap jumlah dan jenis sekoci penyelamat yang tersedia di kapal.
- 2) Mencocokkan jumlah dan penempatan sekoci dengan ketentuan pada kapal GT 500–3000.
- 3) Memastikan sekoci memiliki mesin bermotor dan mampu menggandeng (*marshalling*) terhadap seluruh ILR.
- 4) Mencatat jumlah, kondisi fisik dan fungsi sekoci penyelamat secara langsung.

c. Analisis Pelampung Penolong (*Lifebuoy*)

Ketentuan mengenai pelampung penolong (*lifebuoy*) tercantum dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.988/AP.402/DRJD/2021, dengan uraian sebagai berikut.

Tabel 3. 3 Persyaratan Umum Pelampung Penolong (*Lifebuoy*)

| Batasan Gross Tonage      | Pelampung Penolong( <i>Lifebuoy</i> )  |
|---------------------------|--|
| GT 500 sampai dengan 3000 | Kapal dengan GT 500 hingga 3000 harus dilengkapi dengan 12 unit, di mana 4 unit memiliki lampu yang menyala otomatis, 2 unit dilengkapi tali apung sepanjang 30 meter, dan 2 unit berupa MOB (dilengkapi <i>quick release, self-igniting light and self-activating smoke signal</i> ). |

Adapun langkah – langkah dalam melakukan analisis pada Pelampung Penolong (*Lifebuoy*) antara lain sebagai berikut.

- 1) Menghitung jumlah pelampung penolong yang tersedia di kapal.
- 2) Mengidentifikasi pelampung yang dilengkapi dengan lampu menyala sendiri, tali apung 30 meter dan unit MOB (*quick release, self-igniting light and self-activating smoke signal*).
- 3) Menyesuaikan dengan ketentuan bahwa kapal GT 500–3000 harus memiliki minimal 12 unit *lifebuoy*.
- 4) Mengecek kelengkapan dan kelayakan pelampung secara langsung.

d. Analisis Rakit Penolong (*Liferaft*)

Mengacu pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.988/AP.402/DRJD/2021 terkait Kapal Angkutan Penyeberangan, kapal dengan GT 500 sampai 3000 wajib memenuhi beberapa persyaratan dalam hal rakit penolong (*liferaft*) sebagaimana dijelaskan berikut ini.

Tabel 3. 4 Persyaratan Umum Rakit Penolong (*Liferaft*)

| Batasan Gross Tonage      | Rakit Penolong ( <i>Liferaft</i> )   |
|---------------------------|--|
| GT 500 sampai dengan 3000 | Rakit penolong kembung (ILR) / kaku ( <i>rigid</i> ) throw overboard kapasitas 125 % pelayar, ILR jenis <i>davit-launched</i> atau ILR jenis <i>throw overboard</i> yang dilengkapi dengan MES. Sebagai alternatif penggunaan ILR jenis <i>throw overboard</i> tanpa MES dapat disetujui asalkan ketinggian stasiun embarkasi terhadap garis air muatan penuh tidak melebihi 3 meter. Untuk kapal Klas I yang dibangun pada atau setelah tanggal 1 juli 2021 wajib menggunakan rakit penolong ( <i>liferaft</i> ) tipe <i>davit-launched</i> atau rakit penolong |

|                      |  |
|----------------------|--|
| Batasan Gross Tonage | Rakit Penolong ( <i>Liferaft</i> )   |
|                      | ( <i>liferaft</i> ) tipe <i>throw overboard</i> yang dilengkapi dengan MES |

Adapun langkah – langkah dalam melakukan analisis pada Rakit Penolong (*Liferaft*) antara lain sebagai berikut.

- 1) Mencatat kapasitas dan jenis rakit penolong (inflatable atau rigid).
  - 2) Mengecek dan menhitung kapasitas rakit harus mencakup 125% dari jumlah pelayar.
  - 3) Mengecek kondisi dan masa berlaku serta kelayakan secara langsung.
- e. Analisis *Portable Two-way VHF Radio Telephony apparatus*

Pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.988/AP.402/DRJD/2021 terkait Kapal Angkutan Penyeberangan, diatur bahwa Portable Two-way VHF Radio Telephony apparatus harus mematuhi ketentuan sebagai berikut.

Tabel 3. 5 Persyaratan Umum *Portable Two-way VHF Radio Telephony*

|                           |  |
|---------------------------|--|
| Batasan Gross Tonage      | <i>Portable Two-way VHF Radio Telephony apparatus</i>                                |
| GT 500 sampai dengan 3000 | Wajib dilengkapi dengan 3 Unit <i>Portable Two-way VHF Radio Telephony apparatus</i> |

Adapun langkah – langkah dalam melakukan analisis pada Rakit Penolong (*Liferaft*) antara lain sebagai berikut.

- 1) Melakukan inventarisasi jumlah alat komunikasi *Portable Two-way VHF Radio Telephony apparatus* di kapal.
- 2) Memastikan jumlahnya sesuai ketentuan yaitu 3 unit untuk GT 500–3000.

- 3) Mengecek kondisi dan kelayakan fungsi alat aktif dan bisa digunakan saat kondisi darurat serta masa berlaku alat tersebut.

f. Analisis Isyarat Marabahaya (*Pyrotechnic*)

Persyaratan umum isyarat marabahaya, sejalan dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.988/AP.402/DRJD/2021 tentang Kapal Angkutan Penyeberangan, adalah sebagai berikut.

Tabel 3. 6 Persyaratan Umum Isyarat Marabahaya (*Pyrotechnic*)

| Batasan Gross Tonage      | Isyarat Marabahaya ( <i>Pyrotechnic</i> )   |
|---------------------------|---|
| GT 500 sampai dengan 3000 | Wajib dilengkapi dengan 8 Unit roket parasut, 8 unit cerawat tangan merah, dan 3 unit sinyal asap |

Adapun langkah – langkah dalam melakukan analisis pada Isyarat Marabahaya (*Pyrotechnic*) antara lain sebagai berikut.

- 1) Melakukan pencatatan jumlah alat isyarat marabahaya yang tersedia di kapal yaitu roket parasut (*rocket parachute*), cerawat merah (*red hand flare gun*), dan sinyal asap (*smoke signal*).
- 2) Memastikan masing-masing jenis sesuai dengan jumlah minimum 8 roket parasut (*rocket parachute*), 8 cerawat merah (*red hand flare gun*), 3 sinyal asap (*smoke signal*).
- 3) Memeriksa tanggal kedaluwarsa dan kondisi fisik alat isyarat marabahaya secara langsung.

g. Alat Pelontar Tali (*Line Throwing*)

Persyaratan umum alat pelontar tali sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.988/AP.402/DRJD/2021 tentang Kapal Angkutan Penyeberangan, alat pelontar tali (*Line Throwing*) harus memenuhi ketentuan sebagai berikut.

Tabel 3. 7 Persyaratan Umum Alat Pelontar Tali (*Line Throwing*)

| Batasan Gross Tonage      | Alat Pelontar Tali ( <i>Line Throwing</i> )                                |
|---------------------------|--|
| GT 500 sampai dengan 3000 | Wajib dilengkapi dengan 2 Unit Alat Pelontar Tali ( <i>Line Throwing</i> ) |

Adapun langkah – langkah dalam melakukan analisis pada Alat Pelontar Tali (*Line Throwing*) antara lain sebagai berikut.

- 1) Melakukan pengecekan jumlah alat pelontar tali (*line throwing*) yang tersedia.
- 2) Menyesuaikan jumlah dan pencatata dengan ketentuan pada kapal dengan GT 500-3000 memiliki minimal 2 unit alat pelontar tali (*line throwing*).
- 3) Mengecek masa berlaku dan kondisi fisik secara langsung

#### h. Jaket Penolong (*Lifejacket*)

Dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.988/AP.402/DRJD/2021 tentang Kapal Angkutan Penyeberangan, diatur bahwa jaket penolong atau baju penolong (*lifejacket*) pada setiap ukuran kapal harus memenuhi ketentuan berikut.

Tabel 3. 8 Persyaratan Umum Jaket Penolong (*Lifejacket*)

| Batasan Gross Tonage      | Jaket Penolong ( <i>Lifejacket</i> )  |
|---------------------------|---|
| GT 500 sampai dengan 3000 | 100% jumlah pelayar dewasa + 5% cadangan + 10% untuk anak-anak dan harus dilengkapi lampu, peluit, dan pita <i>reflector</i> serta nama kapal |

Adapun langkah – langkah dalam melakukan analisis pada Jaket Penolong (*Lifejacket*) antara lain sebagai berikut.

- 1) Menghitung total jaket penolong di kapal dan mencocokkan dengan ketentuan yaitu 100% penumpang dewasa, + 5% cadangan, + 10% untuk anak-anak.
- 2) Memeriksa kelengkapan pada *lifejacket* seperti lampu, peluit, pita *reflector*, serta nama kapal.
- 3) Memastikan *lifejacket* tersedia di lokasi yang mudah dijangkau.

i. *Search and Rescue Radar Transporder (SART)*

Pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.988/AP.402/DRJD/2021 tentang Kapal Angkutan Penyeberangan, diatur bahwa *Search and Rescue Radar Transporder (SART)* harus mematuhi ketentuan berikut.

Tabel 3. 9 Persyaratan Umum Search and Rescue Radar Transpoder (SART)

| Batasan Gross Tonage      | <i>Search and Rescue Trnasponder (SART)</i>                                       |
|---------------------------|---|
| GT 500 sampai dengan 3000 | Harus dilengkapi dengan 2 unit <i>Search and Rescue Radar Transpoder (SART)</i> . |

Adapun langkah – langkah dalam melakukan analisis pada *Search and Rescue Radar Transporder (SART)* antara lain sebagai berikut.

- 1) Mengidentifikasi jumlah dan lokasi unit SART di kapal.
- 2) Memastikan terdapat minimal 2 unit SART yang berfungsi.
- 3) Melakukan pencatatan terkait jumlah pada alat SART yang ada
- 4) Mengecek kondisi fisik dan kesiapannya untuk digunakan.

## BAB IV

### ANALISIS DAN PEMBAHASAN

#### A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

##### 1. Kondisi Geografis

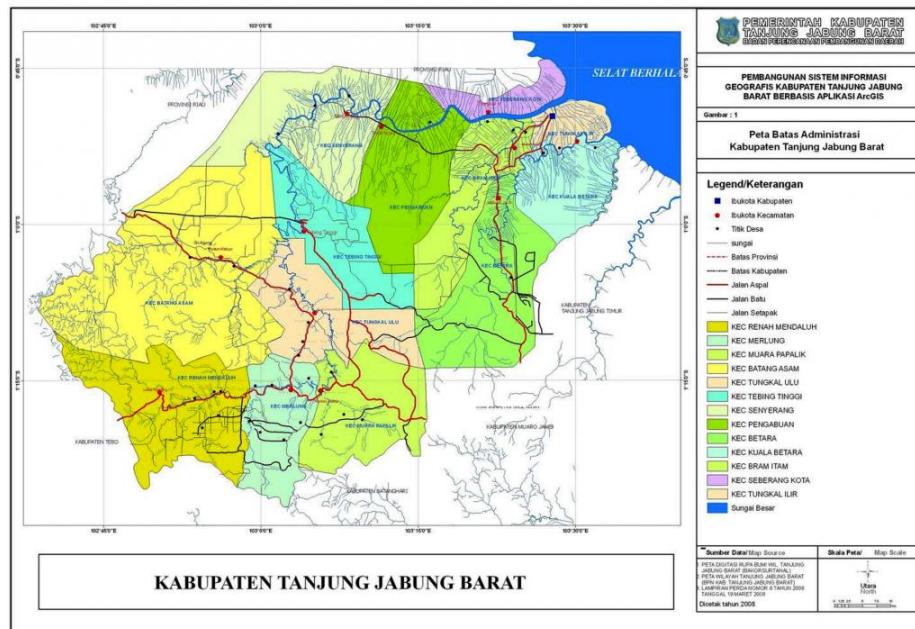
Menurut Badan Pusat Statistik (BPS) Kabupaten Tanjung Jabung Barat (2025), Kabupaten Tanjung Jabung Barat merupakan wilayah yang terletak di pesisir timur Provinsi Jambi, berada pada koordinat  $0^{\circ}53' - 1^{\circ}41'$  Lintang Selatan dan  $103^{\circ}23' - 104^{\circ}21'$  Bujur Timur. Wilayah ini memiliki luas keseluruhan  $5.009,82 \text{ km}^2$  dan terbagi secara administratif menjadi 13 kecamatan. Kabupaten Tanjung Jabung Barat secara administrasi memiliki 13 kecamatan. Wilayah kecamatan yang paling luas adalah Kecamatan Batang Asam dengan luas wilayah  $1042,37 \text{ km}^2$  (21%) dan wilayah terkecil adalah Kecamatan Tungkal Ilir dengan luas wilayah  $100,31 \text{ km}^2$  (2%).

Tabel 4. 1 Luas Wilayah Perkecamatan di Kabupaten Tanjung Jabung Barat

| Kecamatan                   | Ibukota Kecamatan | Luas ( $\text{km}^2$ ) |
|-----------------------------|-------------------|------------------------|
| Tungkal Ulu                 | Pelabuhan Dagan   | 345,69                 |
| Merlung                     | Merlung           | 311,65                 |
| Batang Asam                 | Dusun Kebun       | 1.042,37               |
| Tebing Tinggi               | Tebing Tinggi     | 342,89                 |
| Renah Mendaluh              | Lubuk Kambing     | 473,72                 |
| Muara Papalik               | Rantau Badak      | 336,38                 |
| Pengabuan                   | Teluk Nilau       | 440,13                 |
| Senyerang                   | Senyerang         | 426,63                 |
| Tungkal Ilir                | Kuala Tungkal     | 100,31                 |
| Bram Itam                   | Bram Itam Kiri    | 312,66                 |
| Seberang Kota               | Tungkal V         | 121,29                 |
| Betara                      | Mekar Jaya        | 570,21                 |
| Kuala Betara                | Betara Kiri       | 185,89                 |
| <b>Tanjung Jabung Barat</b> |                   | <b>5 .009,82</b>       |

Sumber : Badan Pusat Statistika (BPS) Tanjung Jabung Barat, 2025

## 2. Batas Administrasi



Gambar 4. 1 Peta Wilayah Kabupaten Tanjung Jabung Barat

Sumber : tanjabbarkab.go.id

Menurut Undang-Undang RI No. 54 Tahun 1999 dengan terbentuknya Kabupaten Tanjung Jabung Barat dan Kabupaten Tanjung Jabung Timur yang dahulu ialah satu kesatuan Kabupaten Tanjung Jabung, selanjutnya wilayah yang kini menjadi Kabupaten Tanjung Jabung Barat memiliki batas wilayah sebagai berikut.

Tabel 4. 2 Batas Administrasi Kabupaten Tanjung Jabung Barat

| Arah    | Batas Wilayah Administrasi                       |
|---------|--|
| Utara   | Provinsi Riau                                    |
| Selatan | Kabupaten Batanghari                             |
| Barat   | Kabupaten Batanghari dan Kabupaten Tebo          |
| Timur   | Selat Berhala dan Kabupaten Tanjung Jabung Timur |

Sumber: Tanjung Jabung Barat Dalam Angka 2025

## 3. Kependudukan

Berdasarkan Badan Pusat Statistika (BPS) Kabupaten Tanjung Jabung Barat (2025), penduduk Kabupaten Tanjung Jabung Barat pada tahun 2024 berjumlah 336.978 jiwa. Kecamatan dengan jumlah penduduk terbanyak adalah Kecamatan Merlung dengan jumlah 75.586 jiwa. Kecamatan yang memiliki jumlah penduduk tersedikit adalah Kecamatan

Bram Itam dengan jumlah 9.205 jiwa. Tingkat pertumbuhan penduduk tahunan di Kabupaten Tanjung Jabung Barat yaitu sebesar 0,40 persen per tahun. Jumlah angkatan kerja di Kabupaten Tanjung Jabung Barat sebanyak 168.512 jiwa. Sedangkan penduduk bukan angkatan kerja sebanyak 79.976 jiwa.

Tabel 4. 3 Penduduk dan Laju Pertumbuhan Penduduk Menurut Kecamatan di Kabupaten Tanjung Jabung Barat, 2025

| No                   | Kecamatan      | Penduduk |
|----------------------|----------------|----------|
|                      |                | (Jiwa)   |
| 1                    | 2              | 3        |
| 1.                   | Tungkal Ulu    | 15.326   |
| 2.                   | Merlung        | 16.720   |
| 3.                   | Batang Asam    | 36.562   |
| 4.                   | Tebing Tinggi  | 37.036   |
| 5.                   | Renah Mendaluh | 17.269   |
| 6.                   | Muara Papalik  | 10.811   |
| 7.                   | Pengabuan      | 26.577   |
| 8.                   | Senyerang      | 25.664   |
| 9.                   | Tungkal Ilir   | 75.586   |
| 10.                  | Bram Itam      | 19.669   |
| 11.                  | Seberang Kota  | 9.205    |
| 12.                  | Betara         | 32.434   |
| 13.                  | Kuala Betara   | 14.119   |
| Tanjung Jabung Barat |                | 336.978  |

Sumber: Tanjung Jabung Barat Dalam Angka 2025

#### 4. Sarana dan Prasarana Transportasi

##### a. Sarana

Sarana adalah segala sesuatu yang digunakan sebagai alat untuk mencapai maksud dan tujuan, khususnya dalam kegiatan pelayanan pengguna jasa. Kondisi sarana tersebut sangat penting terutama bagi kapal yang beroperasi di Pelabuhan Ro-Ro Kuala Tungkal sehingga akan memuluskan mobilitas penumpang. Di Pelabuhan Penyeberangan Kuala

Tungkal, terdapat dua jalur pelayaran, yakni lintasan Kuala Tungkal – Dabo Singkep dan Kuala Tungkal – Kuala Punggur. Dengan sarana angkutan penyeberangan terdiri dari empat kapal tipe Ro-Ro, dengan pengelolaan dua kapal oleh PT Jembatan Nusantara Cabang Batam dan dua kapal oleh PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Batam.

1) KMP. Citra Nusantara



Gambar 4. 2 KMP. Citra Nusantara

Pada KMP. Citra Nusantara sendiri memiliki Sertifikat Keselamatan Kapal Penyeberangan yang dikeluarkan oleh pihak Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) yang masih berlaku sampai dengan bulan maret 2025. Informasi mengenai Ship Particular kapal KMP. Citra Nusantara disajikan dalam tabel berikut.

Tabel 4. 4 Ship Particular KMP. Citra Nusantara

| KARAKTERISTIK KMP. CITRA NUSANTARA |                                  |
|------------------------------------|----------------------------------|
| Nama Kapal/Call Sign               | KMP.CITRA NUSANTARA / Y.F.H.T    |
| Tempat Pembuatan                   | Japan – Nagashima Zosen Shipyard |
| Tahun                              | 1992                             |
| Lintas Penyeberangan               | TELAGA PUNGUR - KUALA TUNGKAL    |
| Type Kapal                         | Passanger Ship / RoRo            |
| GT                                 | 1.007                            |
| LOA                                | 56,45 Meter                      |
| LBP                                | 52,00 Meter                      |
| Tinggi (H)                         | 3,40 Meter                       |
| Lebar                              | 13,00 Meter                      |
| Sarat Air                          | 2,75 Meter                       |
| MESIN UTAMA                        |                                  |
| Merk                               | YANMAR                           |

| KARAKTERISTIK KMP. CITRA NUSANTARA |                                    |
|------------------------------------|------------------------------------|
| Type/Model                         | T 260-ST                           |
| Tenaga                             | 2X1.400 HP                         |
| Jumlah Mesin                       | 2 Unit                             |
| Kecepatan Operasional              | 13 Knots                           |
| Jenis BBM                          | High Speed Diesel (HSD) / Solar    |
| MESIN BANTU                        |                                    |
| Merk                               | YANMAR                             |
| Type/Model                         | 6 HAL-HTN / S 165 L-UT             |
| Rated Power                        | 240 HP / 480 HP                    |
| RPM                                | 1.800 / 1.200                      |
| KAPASITAS TANGKI                   |                                    |
| Tangki Bahan Bakar                 | 31,06 Ton                          |
| Tangki Minyak Pelumas              | 4,33 Ton                           |
| Tangki Air Bersih                  | 15,70 Ton                          |
| Tangki Ballast                     | 151,58 Ton                         |
| KAPASITAS MUAT                     |                                    |
| Jumlah Penumpang                   | 150 Orang                          |
| Jumlah Awak Kapal                  | 22 Orang                           |
| Jumlah Kendaraan                   | Besar : 25 Unit<br>Kecil : 45 Unit |

Sumber : PT. Jembatan Nusantara (2025)

## 2) KMP. Satria Pratama



Gambar 4. 3 KMP.Satria Pratama

Untuk KMP. Satria Pratama sendiri memiliki Sertifikat Keselamatan Kapal Penyeberangan yang dikeluarkan oleh pihak Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) yang masih berlaku sampai dengan bulan maret 2025. Adapun Ship Particular Kapal KMP. Satria Pratama disajikan dalam tabel berikut.

Tabel 4. 5 Ship Particular KMP. Satria Pratama

| <b>KARAKTERISTIK KMP. SATRIA NUSANTARA</b> |                                    |
|--|------------------------------------|
| Nama Kapal/Call Sign                       | KMP. SATRIA PRATAMA / Y.F.L.U      |
| Tempat Pembuatan                           | Katsuura Dockyard                  |
| Tahun                                      | 1992                               |
| Lintas Penyeberangan                       | TELAGA PUNGGUR - KUALA TUNGKAL     |
| Type Kapal                                 | Passanger Ship / RoRo              |
| GT   | 1.026                              |
| LOA  | 49,85 Meter                        |
| LBP  | 46,53 Meter                        |
| Tinggi (H)                                 | 3,8 Meter                          |
| Lebar                                      | 13,20 Meter                        |
| Sarat Air                                  | 2,51 Meter                         |
| <b>MESIN UTAMA</b>                         |                                    |
| Merk                                       | NIIGATA                            |
| Type/Model                                 | 6 L 25 BX                          |
| Tenaga                                     | 2 x 1.200 HP                       |
| Jumlah Mesin                               | 2 Unit                             |
| Kecepatan Operasional                      | 10 Knots                           |
| Jenis BBM                                  | High Speed Diesel (HSD) / Solar    |
| <b>MESIN BANTU</b>                         |                                    |
| Merk                                       | mitsubishi                         |
| Type/Model                                 | 6 D 20-OA / 6D40-TI                |
| Rated Power                                | 163 HP / 350 HP                    |
| Jumlah Mesin                               | 2 Unit                             |
| <b>KAPASITAS TANGKI</b>                    |                                    |
| Tangki Bahan Bakar                         | 30 Ton                             |
| Tangki Air Bersih                          | 20 Ton                             |
| Tangki Ballast                             | 80 Ton                             |
| <b>KAPASITAS MUAT</b>                      |                                    |
| Jumlah Penumpang                           | 180 Orang                          |
| Jumlah ABK Kapal                           | 20 Orang                           |
| Jumlah Kendaraan                           | Besar : 18 Unit<br>Kecil : 30 Unit |

Sumber : PT. Jembatan Nusantara (2025)

### 3) KMP. Sembilang



Gambar 4. 4 KMP. Sembilang

Informasi karakteristik Kapal KMP. Sembilang disajikan dalam tabel berikut.

Tabel 4. 6 Ship Particular KMP. Sembilang

| KARAKTERISTIK KMP. SEMBILANG |                                 |
|------------------------------|---------------------------------|
| Nama Kapal/Call Sign         | KMP. SEMBILANG / P.O.G.K        |
| Tempat Pembuatan             | PT.Bayu Bahari Santosa Jakarta  |
| Tahun                        | 2008                            |
| Lintas Penyeberangan         | TELAGA PUNGGUR - KUALA TUNGKAL  |
| Type Kapal                   | Passanger Ship / RoRo           |
| GT                           | 560                             |
| LOA                          | 45,50 Meter                     |
| LBP                          | 40.70 Meter                     |
| Tinggi (H)                   | 3,20 Meter                      |
| Lebar                        | 12,00 Meter                     |
| Sarat Air                    | 2,4 Meter                       |
| MESIN UTAMA                  |                                 |
| Merk                         | YANMAR                          |
| Type/Model                   | 6 AYM-ETE                       |
| Tenaga                       | 2 x 829 HP                      |
| Jumlah Mesin                 | 2 Unit                          |
| Kecepatan Operasional        | 8,9 Knots                       |
| Jenis BBM                    | High Speed Diesel (HSD) / Solar |
| MESIN BANTU                  |                                 |
| Merk                         | PERKINS                         |
| Type/Model                   | 6 TAGM                          |
| Rated Power                  | 2 x 1641 HP                     |
| Jumlah Mesin                 | 2 Unit                          |
| KAPASITAS TANGKI             |                                 |
| Tanki Bahan Bakar            | 90 Ton                          |
| Tanki Air Bersih             | 120 Ton                         |

| KAPASITAS MUAT        |                                    |
|-----------------------|------------------------------------|
| Penumpang VIP         | 40 Kursi                           |
| Penumpang Ekonomi 1   | 91 Kursi                           |
| Penumpang Ekonomi II  | 48 Kursi                           |
| Tatami                | 32 Kursi                           |
| Deck Muster           | 44 Kursi                           |
| Total Kursi Penumpang | 255 Kursi                          |
| Jumlah Kendaraan      | Besar : 12 Unit<br>Kecil : 18 Unit |

Sumber : PT. Jembatan Nusantara (2025)

#### 4) KMP . Senangan



Gambar 4. 5 KMP. Senangan

Tabel 4. 7 Ship Particular KMP. Senangan

| KARAKTERISTIK KMP. SENANGIN |                                 |
|-----------------------------|---------------------------------|
| Nama Kapal/Call Sign        | KMP. SENANGIN / P.M.X.J         |
| Tempat Pembuatan            | PT.Bayu Bahari Santosa Jakarta  |
| Tahun                       | 2006                            |
| Lintas Penyeberangan        | KUALA TUNGKAL – DABO SINGKEP    |
| Type Kapal                  | Passanger Ship / RoRo           |
| GT                          | 560                             |
| LOA                         | 45,50 Meter                     |
| LBP                         | 40.57 Meter                     |
| Tinggi (H)                  | 3,20 Meter                      |
| Lebar                       | 12,00 Meter                     |
| Sarat Air                   | 2,15 Meter                      |
| MESIN UTAMA                 |                                 |
| Merk                        | YANMAR                          |
| Type/Model                  | 6 AYM-ETE                       |
| Tenaga                      | 2 x 829 HP                      |
| Jumlah Mesin                | 2 Unit                          |
| Kecepatan Operasional       | 11 Knots                        |
| Jenis BBM                   | High Speed Diesel (HSD) / Solar |
| MESIN BANTU                 |                                 |
| Merk                        | PERKINS                         |

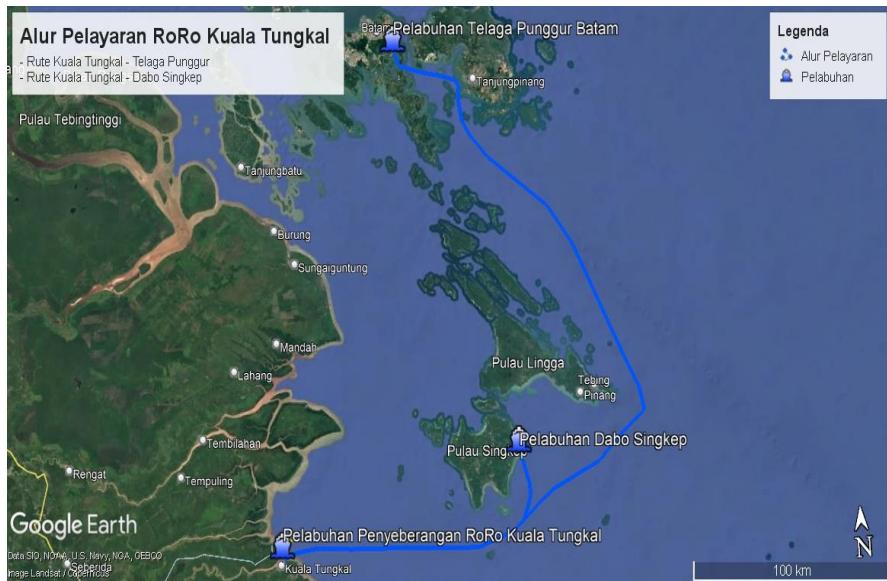
| KARAKTERISTIK KMP. SENANGIN |                                   |
|-----------------------------|-----------------------------------|
| Type/Model                  | 6 TAGM                            |
| Rated Power                 | 2 x 124 HP                        |
| Jumlah Mesin                | 2 Unit                            |
| KAPASITAS TANGKI            |                                   |
| Tangki Bahan Bakar          | 90 Ton                            |
| Tangki Air Bersih           | 120 Ton                           |
| Tangki Ballast              | 80 Ton                            |
| KAPASITAS MUAT              |                                   |
| Penumpang VIP               | 40 Kursi                          |
| Penumpang Ekonomi I         | 98 Kursi                          |
| Penumpang Ekonomi II        | 31 Kursi                          |
| Tatami                      | 25 Kursi                          |
| Total Kursi Penumpang       | 198 Kursi                         |
| Jumlah Kendaraan            | Besar : 12 Unit<br>Kecil : 7 Unit |

## b. Prasarana

Prasarana mencakup semua hal yang termasuk pendukung utama dalam suatu proses berjalan dengan baik. Prasarana berfungsi untuk mempermudah dan memperlancar mobilitas penumpang serta kendaraan yang menggunakan jasa transportasi tersebut. Keberadaan prasarana memegang peranan krusial dan melekat pada pelabuhan itu sendiri. Dalam mendukung keteraturan arus transportasi, khususnya di Pelabuhan Penyeberangan Ro-Ro Kuala Tungkal, Kabupaten Tanjung Jabung Barat, pengelola pelabuhan menghadirkan prasarana yang dibutuhkan dalam kegiatan penyeberangan.

### 1) Alur Pelayaran

Sebagai bagian dari prasarana transportasi perairan daratan, alur pelayaran berperan penting dalam mendukung angkutan penyeberangan di Pelabuhan Penyeberangan pada lintasan Kuala Tungkal – Telaga Punggur dan Kuala Tungkal – Dabo Singkep. Alur ini menjadi jalur resmi yang dilalui kapal saat menuju atau meninggalkan kolam pelabuhan.



Gambar 4. 6 Alur Pelayaran Pelabuhan RoRo Kuala Tungkal

Sumber : Google Earth, (2025)

Berikut adalah tabel yang memuat informasi mengenai trayek lintasan di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal.

Tabel 4. 8 Data Lintasan Kapal

| NO. | Nama Kapal           | Lintasan                       | Waktu Tempuh (Jam) | Jarak Tempuh (Mil Laut) |
|-----|----------------------|--------------------------------|--------------------|-------------------------|
| 1.  | KMP. Citra Nusantara | Kuala Tungkal – Telaga Punggur | 16                 | 140                     |
| 2.  | KMP. Satria Pratama  | Kuala Tungkal – Telaga Punggur | 16                 | 140                     |
| 3.  | KMP. Sembilang       | Kuala Tungkal – Telaga Punggur | 16                 | 140                     |
| 4.  | KMP. Senangin        | Kuala Tungkal – Dabo Singkep   | 9                  | 92                      |

Sumber: BPTD Kelas II Jambi (2025)

Panjang jalur penyeberangan Kuala Tungkal – Telaga Punggur ditempuh dalam waktu 14 jam dan lintasan Kuala Tungkal-Dabo Singkep ditempuh dalam waktu 9 jam.

## 2) Fasilitas Sisi Daratan

Berikut adalah fasilitas sisi daratan yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Ro-Ro Kuala Tungkal.

a. Ruang tunggu

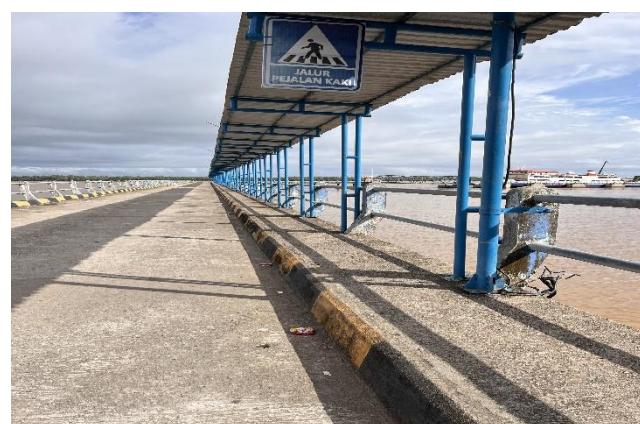
Ruang tunggu adalah fasilitas yang digunakan penumpang untuk beristirahat atau menunggu keberangkatan kapal usai melakukan pembelian tiket di loket Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal.



Gambar 4. 7 Ruang Tunggu

b. Jalan Penumpang keluar/masuk kapal (*gangway*)

Gangway di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal menjadi sarana khusus yang menghubungkan ruang tunggu dengan kapal bagi penumpang dan pejalan kaki. *Gangway* Berukuran panjang 232 meter dan lebar 0,89 meter.



Gambar 4. 8 Gangway

c. Kantor Administrasi

Seluas 32,45 meter persegi, Kantor Administrasi di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal digunakan untuk mendukung kegiatan kepelabuhanan yang lancar, terutama yang berkaitan dengan pengaturan pemerintahan dan administrasi pada pelabuhan.



Gambar 4. 9 Kantor Administrasi

d. Ruang Satuan Pelayanan

Ruang Satuan Pelayanan, yang memiliki luas 16,23 m<sup>2</sup>, sebelumnya digunakan oleh Korsatpel Kuala Tungkal sebagai koordinator pelabuhan. Akan tetapi, akibat perubahan status pelabuhan dari satuan pelayanan menjadi wilayah kerja, ruangan tersebut tidak lagi dimanfaatkan.



Gambar 4. 10 Ruang Satuan Pelayanan

e. Kantin

Kantin merupakan tempat orang-orang untuk melakukan jual beli makanan di Pelabuhan. Kantin di pelabuhan Kuala Tungkal terlihat cukup bersih sehingga penumpang dapat merasa nyaman saat berbelanja dikantin tersebut.



Gambar 4. 11 Kantin

f. Toilet

Kondisi toilet pada Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal sudah terlihat bersih dan rapi. Namun, keberadaan toilet yang tidak terpisah antara laki-laki dan perempuan dapat mengurangi kenyamanan penumpang yang menggunakannya.



Gambar 4. 12 Toilet

g. Pos Penjagaan

Berfungsi untuk menjaga keamanan dan ketertiban di area pelabuhan, petugas pos penjagaan juga menjalankan fungsi pengawasan terhadap lalu lintas orang, kendaraan, dan barang yang keluar serta masuk di pelabuhan yang diisi oleh petugas pelabuhan itu sendiri.



Gambar 4. 13 Pos Penjagaan

h. Mushola

Mushola adalah ruang yang disediakan untuk pelaksanaan ibadah umat muslim saat berada di pelabuhan. Ini digunakan oleh penumpang dan staf, serta orang-orang yang tinggal di sekitar pelabuhan. Tetapi terdapat kekurangan pada mushola tersebut, yaitu posisinya yang berdekatan dengan toilet sehingga memunculkan bau kurang sedap, serta kondisi ruangan yang panas.



Gambar 4. 14 Mushola

### i. Loket Tiket

Loket di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal berfungsi sebagai pusat penjualan tiket untuk penumpang yang akan berlayar dan juga loket ini menyediakan papan informasi mengenai jadwal keberangkatan dan rute kapal yang akan berlayar.



Gambar 4. 15 Loket Tiket

### j. Instalasi Air

Fasilitas penampungan air bersih ini dipakai untuk memenuhi kegiatan operasional di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal. Hingga kini, kondisinya tetap baik dan berfungsi dengan optimal.



Gambar 4. 16 Instalasi Air

**k. Instalasi Listrik**

Sistem instalasi Listrik dilengkapi dengan fasilitas rumah genset yang berguna untuk membangkitkan lisrik jika terjadi pemadaman listrik di pelabuhan dengan kondisi baik dan berfungsi.



Gambar 4. 17 Instalasi Listrik

**1. Lapangan Parkir Siap Muat**

Tempat parkir siap muat diperuntukkan untuk kendaraan yang telah membeli tiket dan menunggu untuk melakukan penyeberangan kapal serta berfungsi sebagai area penampungan bagi kendaraan yang akan segera menaiki kapal.



Gambar 4. 18 Lapangan Parkir Siap Muat

m. Lapangan Parkir

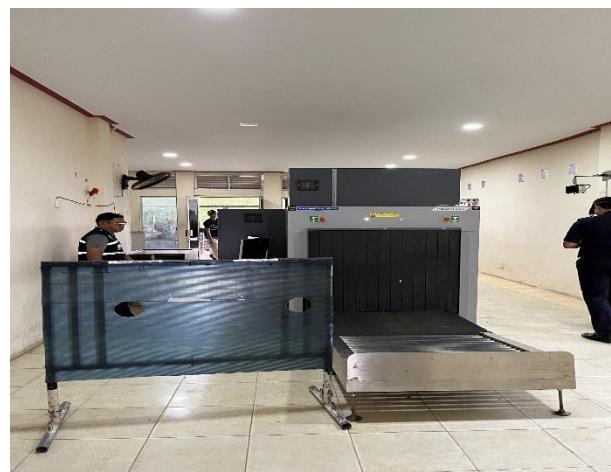
Tempat parkir ialah area yang disediakan untuk kendaraan yang akan mengantar, menjemput, atau menunggu penumpang serta kendaraan logistik yang terkait dengan aktivitas pelabuhan.



Gambar 4. 19 Lapangan Parkir

n. Ruang X-Ray

Ruangan X-Ray yang tersedia di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal memiliki luas 116,5 m<sup>2</sup> dan digunakan untuk memeriksa barang penumpang setelah turun dari kapal.



Gambar 4. 20 Ruang X-Ray

**o. Stasiun Pasang Surut**

Stasiun Pasang Surut berfungsi untuk memantau dan merekam perubahan permukaan air laut akibat pasang surut dan juga terdapat alat ukur Sarat Tinggi Air (STA) yang tersedia didekat stasiun untuk memantau pasang surut air laut di sekitar Pelabuhan.



Gambar 4. 21 Stasiun Pasang Surut

**p. Marine Automatic Weather Station (MAWS)**

Alat ini digunakan untuk mengawasi kondisi cuaca dan kecepatan angin secara otomatis di Pelabuhan.



Gambar 4. 22 Marine Automatic Weather Station (MAWS)

Tabel 4. 9 Fasilitas Sisi Daratan

| No  | Fasilitas Sisi Daratan  | Keterangan |           |
|-----|---|------------|-----------|
|     |   | Baik       | Tidak Ada |
| 1.  | Terminal Penumpang  | ✓          |           |
| 2.  | Kantor Satuan Pelayanan<br>Pelabuhan Penyeberangan Ro-Ro<br>Kuala Tungkal | ✓          |           |
| 3.  | Loket   | ✓          |           |
| 4.  | Lapangan Parkir   | ✓          |           |
| 5.  | Lapangan Parkir Siap Muat   | ✓          |           |
| 6.  | Jalan Penumpang Keluar/Masuk<br>Kapal (gangway)                           | ✓          |           |
| 7.  | Instalasi Air, Listrik, dan<br>Telekomunikasi                             | ✓          |           |
| 8.  | Toilet  | ✓          |           |
| 9.  | Mushola   | ✓          |           |
| 10. | Kantin  | ✓          |           |
| 11. | Jembatan Timbang  |            | ✓         |

### 3) Fasilitas Sisi Perairan

Beberapa fasilitas perairan yang tersedia di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal berperan dalam mendukung kelancaran operasional dermaga, antara lain.

#### a) *Trestle*

*Trestle* adalah fasilitas di pelabuhan yang menghubungkan dermaga dengan daratan, berfungsi sebagai jembatan penghubung.



Gambar 4. 23 *Trestle*

b) Ponton

Ponton adalah struktur apung yang digunakan sebagai elemen pendukung pada dermaga atau jembatan sementara. Ponton biasanya terbuat dari baja atau beton dan berfungsi untuk menahan beban di atas permukaan air.



Gambar 4. 24 Ponton

c) *Moveable Bridge*

*Moveable Bridge* atau Jembatan Bergerak, dapat diatur sesuai dengan posisi kapal, sangat penting untuk operasional kapal di dermaga karena dapat mengatasi perbedaan pasang surut air laut.



Gambar 4. 25 *Movable Bridge*

d) *Breasting Dolphin*

*Breasting dolphin* adalah bagian dari sistem tambat kapal yang bertugas untuk menahan dan mengamankan kapal pada saat bersandar, dan biasanya dipasangi fender untuk meredam energi benturan dari kapal.



Gambar 4. 26 *Breasting Dolphin*

e) *Mooring Dolphin*

*Mooring Dolphin* berfungsi menjadi fasilitas tambat, namun tidak bias digunakan untuk menahan benturan karena tidak dilengkapi dengan fender.



Gambar 4. 27 *Mooring Dolphin*

f) *Bolder*

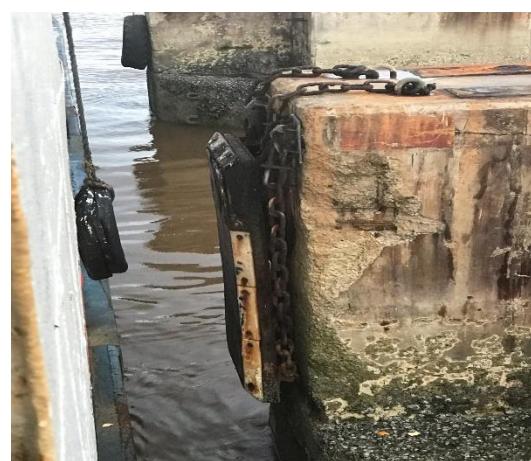
Sebagai salah satu fasilitas perairan, *bolder* berfungsi sebagai tempat pengikat tali kapal ketika kapal sedang tambat di pelabuhan.



Gambar 4. 28 *Bolder*

g) *Fender*

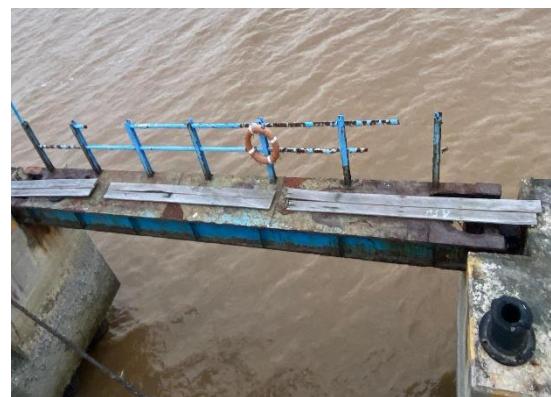
*Fender* berperan dalam mengurangi dampak benturan kapal terhadap dermaga dengan menyerap energi kinetiknya, sehingga mencegah kerusakan pada struktur dermaga.



Gambar 4. 29 *Fender*

h) *Catwalk*

Sebagai akses menuju *bolder* di *dolphin*, *catwalk* digunakan oleh petugas saat kapal hendak sandar. Namun, kondisi *catwalk* di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal sudah tidak optimal dan mengalami karat.



Gambar 4. 30 *Catwalk*

Tabel 4. 10 Fasilitas Sisi Perairan

| No. | Jenis             | Jumlah | Keterangan  |
|-----|-------------------|--------|---|
| 1.  | Trestle           | 1 Unit | Dalam kondisi yang baik   |
| 2.  | Ponton            | 1 Unit | Dalam kondisi yang mulai berkarat   |
| 3.  | Moveable Bridge   | 1 Unit | Dalam kondisi yang baik   |
| 4.  | Breasting Dolphin | 4 Buah | Dalam kondisi yang baik   |
| 5.  | Mooring Dolphin   | 1 Buah | Dalam kondisi yang baik   |
| 6.  | Bolder            | 6 Buah | Kondisi Bolder yang sudah mulai berkarat  |
| 7.  | Fender            | 4 Buah | Terdapat Fender yang hanya memakai Ban bekas dan sisanya sudah mulai rusak serta membutuhkan pembaruan  |
| 8.  | Catwalk           | 4 Unit | Kondisi Catwalk yang sudah berkarat dan patah, serta sangat membutuhkan perbaikan pada Catwalk tersebut |

## **5. Instansi Pembina Transportasi**

### a. BPTD

BPTD Kelas II Jambi adalah instansi yang mengawasi pelaksanaan angkutan penyeberangan di Provinsi Jambi.

#### 1) Kepala BPTD

Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat memiliki kewajiban untuk melaporkan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat terkait hasil pelaksanaan tugas dan fungsi BPTD. Tugas Kepala BPTD meliputi penyusunan analisa dan peta jabatan, analisa beban kerja, uraian tugas, penetapan standar kompetensi jabatan, serta evaluasi terhadap seluruh jabatan yang ada di lingkungan BPTD.

#### 2) Sub Bagian Tata Usaha

Sub Bagian Tata Usaha memiliki kewenangan dalam menyusun bahan rencana, program, dan anggaran, mengelola urusan tata usaha, rumah tangga, kepegawaian, keuangan, hukum, serta hubungan masyarakat, dan melakukan evaluasi beserta pelaporan.

#### 3) Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau dan Penyeberangan

Memiliki tanggung jawab dalam menyusun bahan rencana, program, dan anggaran pengelolaan tata usaha, rumah tangga, kepegawaian, keuangan, hukum, serta hubungan masyarakat, dan melakukan evaluasi serta pelaporan.

#### 4) Seksi Sarana dan Angkutan Jalan,Sungai,Danau dan Penyebrangan

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

5) Seksi Lalu lintas, Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan dan Pengawasan

Bertugas menyusun bahan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan nasional, mengawasi angkutan lintas batas negara, antar kota, dan antar provinsi, termasuk angkutan tidak dalam trayek dan angkutan barang, melakukan penyidikan serta mengusulkan sanksi administrasi atas pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan serta meningkatkan kinerja dan keselamatan lalu lintas serta angkutan jalan.

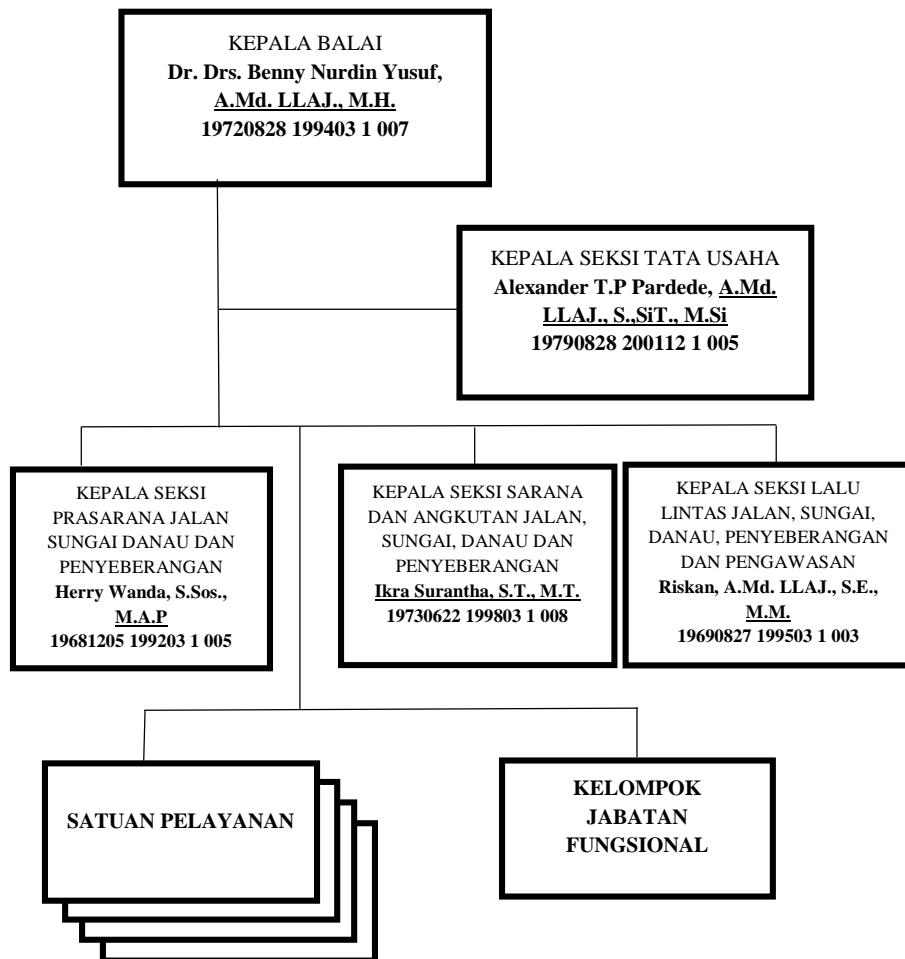
6) Kelompok Jabatan Fungsional

Struktur ini bertugas melaksanakan kegiatan sesuai dengan bidang jabatan fungsionalnya berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

7) Wilayah Kerja

Wilayah kerja yang mencakup Pelabuhan Penyeberangan Ro-Ro Kuala Tungkal berada dalam tanggung jawab Kepala BPTD, serta menjalankan tugas sesuai arahan dan penugasan dari Kepala BPTD.

## STRUKTUR ORGANISASI BPTD KELAS II JAMBI



Gambar 4. 31 Struktur BPTD Kelas II Jambi

### b. Dinas Perhubungan

Dinas Perhubungan Kabupaten Tanjung Jabung Barat bertindak sebagai operator Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal yang berada di bawah pengawasan BPTD Kelas II Jambi.

#### 1) Kepala Dinas

Kewenangan yang dimiliki mencakup penyusunan rencana strategis dan akuntabilitas kinerja dinas, perumusan kebijakan beserta petunjuk teknis operasional, pengelolaan urusan pemerintahan serta layanan umum pada sektor perhubungan, serta

pelaksanaan pembinaan dan pengawasan terhadap unit pelayanan teknis. Selain itu, kepala dinas juga bertanggung jawab atas koordinasi, monitoring, evaluasi, dan pelaporan di lingkup tugas, serta melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh atasan.

2) Sekretaris

Bertugas melaksanakan kegiatan administrasi dinas, termasuk menyusun rencana strategis, anggaran, dan kebijakan. Sekretaris juga bertanggung jawab mengelola kepegawaian, keuangan, dan karsipan dinas, serta memberikan dukungan teknis kepada masyarakat dan perangkat daerah.

3) Kepala Sub Bagian Umum dan Keuangan

Melakukan pengelolaan kepegawaian, ketatausahaan, penatausahaan aset, kerja sama, kehumasan, ketatalaksanaan, dan keuangan. Tugas utamanya mencakup penyusunan rencana strategis dan rencana kerja anggaran, serta pengelolaan keuangan dinas. Selain itu, juga melaksanakan tugas lain yang diberikan atasan sejalan dengan tugas dan fungsinya.

4) Kepala Sub Bagian Perencanaan, Evaluasi dan Pelaporan Program

Memiliki kewenangan utama membantu sekretaris saat menyusun, mengevaluasi, dan melaporkan program Dinas Perhubungan. Tugas ini mencakup pengelolaan administrasi keuangan Dinas, koordinasi penyusunan rencana kerja, serta evaluasi dan pelaporan kinerja Dinas.

5) Kepala Bidang Perhubungan Darat

Bertugas menyusun laporan mengenai penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, serta keselamatan transportasi di bidang perhubungan darat. Selain itu, melaksanakan pembinaan dan pengawasan terhadap UPTD yang berada dalam lingkup perhubungan darat.

6) Kepala Seksi Sarana dan Prasarana Perhubungan Darat

Memiliki kewenangan untuk mengelola dan mengawasi sarana dan prasarana perhubungan darat, termasuk jalan, jembatan,

terminal, dan sarana penunjang lainnya. Tugas ini mencakup perencanaan, pengadaan, pemeliharaan, dan evaluasi sarana dan prasarana tersebut.

7) Kepala Seksi Lalu Lintas dan Angkutan jalan

Bertanggung jawab utama atas pengelolaan dan pengawasan aktivitas lalu lintas dan angkutan jalan di wilayah tersebut, meliputi tahapan perencanaan, pelaksanaan, pemantauan, evaluasi, serta pelaporan.

8) Kepala Bidang Perhubungan Laut, Sungai dan Penyeberangan

Bertanggung jawab atas pelaksanaan urusan perhubungan dalam sektor kepelabuhanan, keselamatan pelayaran, dan angkutan sungai serta penyeberangan. Kegiatan pokok meliputi koordinasi, penyusunan, dan pelaksanaan kebijakan teknis, disertai pemberian bimbingan teknis dan evaluasi.

9) Kepala Seksi Sarana dan Prasarana Perhubungan Laut, Sungai dan Penyeberangan

Bertugas untuk menyusun rencana, melakukan pemeriksaan, pelaporan, koordinasi, pemeliharaan, pengawasan, memberikan rekomendasi, serta melaksanakan pemantauan, evaluasi, dan pelaporan di bidang sarana dan prasarana.

## **6. Produktivitas Angkutan Penyeberangan**

### a. Data Produktivitas

Data berikut menunjukkan produktivitas kedatangan dan keberangkatan penumpang serta kendaraan selama lima tahun terakhir (2020-2024) pada lintasan Kuala Tungkal – Telaga Punggur di Pelabuhan Penyeberangan Ro-Ro Kuala Tungkal.

Tabel 4. 11 Data Produktivitas Kedatangan dan Keberangkatan 5 Tahun Terakhir  
Lintasan Kuala Tungkal - Telaga Punggur

| Muatan            |          | Tahun  |        |        |         |         |
|-------------------|----------|--------|--------|--------|---------|---------|
| Penumpang (Orang) |          | 2020   | 2021   | 2022   | 2023    | 2024    |
|                   |          | 25.694 | 39.289 | 72.875 | 102.262 | 101.547 |
| Kendaraan (Unit)  | Gol I    | 75     | 39     | 10     | 18      | 50      |
|                   | Gol II   | 713    | 965    | 1.425  | 2.137   | 2.604   |
|                   | Gol III  | 10     | 17     | 15     | 25      | 11      |
|                   | Gol IV A | 2.060  | 2.143  | 3.405  | 3.498   | 4.069   |
|                   | Gol IV B | 525    | 334    | 278    | 339     | 581     |
|                   | Gol V A  | 20     | 41     | 55     | 50      | 57      |
|                   | Gol V B  | 2.922  | 3.635  | 3.894  | 5.291   | 6.261   |
|                   | Gol VI A | 4      | 4      | 2      | 15      | 22      |
|                   | Gol VI B | 11     | 21     | 14     | 129     | 223     |
|                   | Gol VII  | 0      | 10     | 14     | 62      | 58      |
|                   | Gol VIII | 0      | 0      | 0      | 0       | 6       |
|                   | Gol IX   | 0      | 1      | 0      | 0       | 2       |

Sumber : BPTD Kelas II Jambi Tahun 2025

**b. Produktivitas Keberangkatan Angkutan 30 Hari**

Tabel 4. 12 Data Produktivitas Keberangkatan Penumpang Dan Kendaraan KMP.

Citra Nusantara dan KMP. Satria Pratama Selama 30 Hari Pada Pelabuhan

Penyeberangan Ro-Ro Kuala Tungka

| No | Tanggal       | Penumpang<br>(Orang) | KEBERANGKATAN    |     |     |     |     |     |     |      |     |      |     |    |
|----|---------------|----------------------|------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|------|-----|----|
|    |               |                      | Kendaraan (Unit) |     |     |     |     |     |     |      |     |      |     |    |
| I  | II            | III                  | IVA              | IVB | V A | V B | VIA | VIB | VII | VIII | VII | VIII | VII | IX |
| 1  | 12 Maret 2025 | 110                  | 0                | 0   | 0   | 3   | 0   | 0   | 7   | 0    | 6   | 0    | 0   | 0  |
| 2  | 13 Maret 2025 | 126                  | 0                | 1   | 0   | 1   | 0   | 0   | 18  | 0    | 0   | 0    | 0   | 0  |
| 3  | 14 Maret 2025 | 0                    | 0                | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0    | 0   | 0    | 0   | 0  |
| 4  | 15 Maret 2025 | 227                  | 0                | 4   | 0   | 7   | 0   | 0   | 15  | 0    | 0   | 1    | 0   | 0  |
| 5  | 16 Maret 2025 | 0                    | 0                | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0    | 0   | 0    | 0   | 0  |
| 6  | 17 Maret 2025 | 234                  | 0                | 0   | 0   | 8   | 2   | 0   | 15  | 0    | 0   | 0    | 0   | 0  |
| 7  | 18 Maret 2025 | 102                  | 0                | 2   | 0   | 1   | 2   | 0   | 8   | 1    | 2   | 0    | 0   | 0  |
| 8  | 19 Maret 2025 | 50                   | 0                | 0   | 0   | 1   | 0   | 0   | 20  | 0    | 1   | 1    | 0   | 0  |
| 9  | 20 Maret 2025 | 172                  | 0                | 2   | 0   | 1   | 2   | 0   | 8   | 1    | 2   | 0    | 0   | 0  |
| 10 | 21 Maret 2025 | 214                  | 1                | 3   | 0   | 3   | 1   | 0   | 16  | 0    | 0   | 2    | 0   | 0  |
| 11 | 22 Maret 2025 | 208                  | 0                | 5   | 0   | 1   | 1   | 0   | 12  | 0    | 0   | 1    | 2   | 0  |
| 12 | 23 Maret 2025 | 270                  | 0                | 1   | 0   | 3   | 1   | 0   | 5   | 0    | 0   | 0    | 0   | 0  |
| 13 | 24 Maret 2025 | 118                  | 0                | 2   | 0   | 4   | 1   | 0   | 6   | 0    | 1   | 0    | 0   | 0  |
| 14 | 25 Maret 2025 | 224                  | 0                | 2   | 0   | 3   | 2   | 0   | 12  | 1    | 0   | 1    | 0   | 0  |
| 15 | 26 Maret 2025 | 166                  | 0                | 6   | 0   | 3   | 0   | 2   | 5   | 0    | 0   | 0    | 0   | 0  |
| 16 | 27 Maret 2025 | 286                  | 0                | 4   | 0   | 5   | 0   | 0   | 4   | 0    | 0   | 0    | 0   | 0  |
| 17 | 28 Maret 2025 | 264                  | 0                | 4   | 0   | 9   | 0   | 0   | 5   | 0    | 0   | 0    | 0   | 0  |
| 18 | 29 Maret 2025 | 160                  | 0                | 5   | 0   | 1   | 0   | 0   | 4   | 0    | 0   | 0    | 0   | 0  |
| 19 | 30 Maret 2025 | 132                  | 0                | 1   | 0   | 1   | 0   | 0   | 2   | 0    | 0   | 0    | 0   | 0  |
| 20 | 31 Maret 2025 | 92                   | 5                | 0   | 0   | 1   | 0   | 0   | 2   | 0    | 0   | 1    | 0   | 0  |
| 21 | 01 April 2025 | 288                  | 0                | 5   | 0   | 3   | 0   | 0   | 0   | 0    | 0   | 0    | 0   | 0  |
| 22 | 02 April 2025 | 382                  | 0                | 2   | 0   | 2   | 0   | 0   | 1   | 0    | 0   | 0    | 0   | 0  |
| 23 | 03 April 2025 | 682                  | 1                | 8   | 0   | 10  | 0   | 0   | 0   | 0    | 0   | 0    | 0   | 0  |
| 24 | 04 April 2025 | 1.014                | 0                | 12  | 0   | 15  | 1   | 0   | 2   | 0    | 1   | 0    | 0   | 0  |
| 25 | 05 April 2025 | 1.248                | 0                | 24  | 0   | 25  | 0   | 0   | 0   | 0    | 0   | 0    | 0   | 0  |
| 26 | 06 April 2025 | 1.564                | 1                | 31  | 0   | 32  | 0   | 0   | 1   | 0    | 0   | 0    | 0   | 0  |
| 27 | 07 April 2025 | 1.238                | 0                | 8   | 0   | 29  | 1   | 0   | 1   | 0    | 0   | 0    | 0   | 0  |
| 28 | 08 April 2025 | 1.152                | 0                | 15  | 0   | 44  | 1   | 0   | 0   | 0    | 0   | 0    | 0   | 0  |
| 29 | 09 April 2025 | 1.132                | 0                | 16  | 0   | 24  | 1   | 0   | 3   | 0    | 0   | 0    | 0   | 0  |
| 30 | 10 April 2025 | 968                  | 0                | 13  | 0   | 30  | 0   | 0   | 6   | 0    | 0   | 0    | 0   | 0  |

### c. Data Produktivitas Kedatangan Angkutan 30 Hari

Tabel 4. 13 Data Produktivitas Kedatangan Penumpang Dan Kendaraan KMP. Citra Nusantara dan KMP. Satria Pratama Selama 30 Hari Pada Pelabuhan Penyeberangan Ro-Ro Kuala Tungkal

| No | Tanggal       | Penumpang<br>(Orang) | KEDATANGAN       |     |    |    |     |     |     |      |    |   |
|----|---------------|----------------------|------------------|-----|----|----|-----|-----|-----|------|----|---|
|    |               |                      | Kendaraan (Unit) |     |    |    |     |     |     |      |    |   |
| I  | II            | III                  | IVA              | IVB | VA | VB | VIA | VIB | VII | VIII | IX |   |
| 1  | 12 Maret 2025 | 142                  | 0                | 6   | 0  | 4  | 0   | 0   | 13  | 0    | 0  | 0 |
| 2  | 13 Maret 2025 | 306                  | 1                | 5   | 0  | 4  | 3   | 0   | 15  | 0    | 1  | 0 |
| 3  | 14 Maret 2025 | 0                    | 0                | 0   | 0  | 0  | 0   | 0   | 0   | 0    | 0  | 0 |
| 4  | 15 Maret 2025 | 390                  | 0                | 10  | 0  | 11 | 1   | 0   | 16  | 0    | 0  | 0 |
| 5  | 16 Maret 2025 | 0                    | 0                | 0   | 0  | 0  | 0   | 0   | 0   | 0    | 0  | 0 |
| 6  | 17 Maret 2025 | 358                  | 0                | 9   | 0  | 11 | 0   | 0   | 15  | 0    | 0  | 0 |
| 7  | 18 Maret 2025 | 312                  | 0                | 5   | 0  | 6  | 2   | 1   | 10  | 0    | 0  | 0 |
| 8  | 19 Maret 2025 | 428                  | 0                | 6   | 0  | 15 | 1   | 0   | 34  | 0    | 0  | 0 |
| 9  | 20 Maret 2025 | 372                  | 0                | 5   | 0  | 9  | 1   | 0   | 12  | 0    | 0  | 0 |
| 10 | 21 Maret 2025 | 275                  | 0                | 15  | 0  | 19 | 0   | 0   | 12  | 0    | 1  | 0 |
| 11 | 22 Maret 2025 | 516                  | 0                | 4   | 0  | 31 | 0   | 0   | 1   | 0    | 0  | 0 |
| 12 | 23 Maret 2025 | 412                  | 0                | 9   | 0  | 43 | 0   | 0   | 2   | 0    | 0  | 0 |
| 13 | 24 Maret 2025 | 554                  | 0                | 7   | 0  | 30 | 0   | 0   | 2   | 0    | 0  | 0 |
| 14 | 25 Maret 2025 | 478                  | 0                | 11  | 0  | 45 | 5   | 0   | 0   | 0    | 0  | 0 |
| 15 | 26 Maret 2025 | 644                  | 0                | 12  | 0  | 31 | 0   | 2   | 0   | 0    | 0  | 0 |
| 16 | 27 Maret 2025 | 776                  | 0                | 22  | 0  | 43 | 0   | 0   | 0   | 0    | 0  | 0 |
| 17 | 28 Maret 2025 | 1.012                | 0                | 25  | 0  | 32 | 0   | 0   | 0   | 0    | 0  | 0 |
| 18 | 29 Maret 2025 | 500                  | 0                | 13  | 0  | 41 | 3   | 0   | 0   | 0    | 0  | 0 |
| 19 | 30 Maret 2025 | 652                  | 0                | 13  | 0  | 29 | 0   | 0   | 2   | 0    | 0  | 0 |
| 20 | 31 Maret 2025 | 430                  | 0                | 8   | 0  | 26 | 3   | 0   | 10  | 0    | 0  | 0 |
| 21 | 01 April 2025 | 360                  | 0                | 7   | 0  | 30 | 0   | 0   | 0   | 1    | 0  | 0 |
| 22 | 02 April 2025 | 524                  | 0                | 7   | 0  | 21 | 0   | 0   | 18  | 0    | 0  | 0 |
| 23 | 03 April 2025 | 414                  | 0                | 3   | 0  | 6  | 0   | 0   | 3   | 0    | 0  | 0 |
| 24 | 04 April 2025 | 228                  | 0                | 4   | 0  | 8  | 0   | 0   | 6   | 0    | 0  | 0 |
| 25 | 05 April 2025 | 498                  | 0                | 6   | 0  | 4  | 0   | 0   | 2   | 0    | 0  | 0 |
| 26 | 06 April 2025 | 277                  | 0                | 5   | 0  | 7  | 0   | 0   | 5   | 0    | 0  | 0 |
| 27 | 07 April 2025 | 1.302                | 0                | 40  | 0  | 26 | 3   | 0   | 5   | 0    | 0  | 0 |
| 28 | 08 April 2025 | 264                  | 1                | 2   | 0  | 5  | 0   | 0   | 3   | 0    | 0  | 0 |
| 29 | 09 April 2025 | 623                  | 0                | 18  | 0  | 13 | 5   | 0   | 6   | 0    | 0  | 0 |
| 30 | 10 April 2025 | 254                  | 0                | 3   | 0  | 8  | 0   | 0   | 4   | 0    | 0  | 0 |

## B. Analisis Data

### 1. Analisis Data

a. Analisis ketersediaan jumlah dan kondisi alat keselamatan pada KMP. Citra Nusantara dan KMP. Satria Pratama dengan menggunakan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.988/AP.402/DRJD/2021 tentang kapal angkutan penyeberangan sebagai regulasi dan acuan hukum.

#### 1) Analisis Sekoci Penolong (*Lifeboat*)

Merujuk acuan hukum yang disebutkan, ketentuan jumlah sekoci penolong (*lifeboat*), untuk kapal dengan ukuran 500 - 3000 GT, sekoci penolong (*lifeboat*) dengan kapasitas minimum 30% pelayar untuk kapal yang dibangun setelah tanggal 1 juli 2021.

a) KMP. Citra Nusantara

Dari hasil observasi pada KMP. Citra Nusantara yang memiliki GT 1.007 menunjukkan bahwa kapal ini belum dilengkapi dengan sekoci penolong. Hal ini disebabkan oleh tahun pembuatan kapal yang berada sebelum ketentuan tersebut diberlakukan, sehingga kewajiban penyediaan sekoci penolong (*lifeboat*) sebagaimana yang dimaksud tidak berlaku terhadap kapal ini.

Tabel 4. 14 Tabel Analisis Sekoci Penolong (*Lifeboat*) Pada KMP. Citra Nusantara

| Berdasarkan Peraturan<br>Direktur Jenderal<br>Perhubungan Darat Nomor :<br>KP.988/AP.402/DRJD/2021   | Kondisi Eksisting   | Kesesuaian |              |
|--|---|------------|--------------|
|  |   | Sesuai     | Tidak Sesuai |
| Pada kapal dengan GT 500 s/d 3000 sekoci penolong ( <i>lifeboat</i> ) dengan kapasitas minimum 30% pelayar untuk kapal yang dibangun pada atau setelah 1 Juli 2021 | Kondisi eksisting pada KMP. Citra Nusantara tidak memiliki sekoci penolong ( <i>lifeboat</i> ) dikarenakan tahun pembuatan kapal pada tahun 1992 sehingga kewajiban penyediaan sekoci penolong tidak berlaku pada kapal ini | —          | —            |

b) KMP. Satria Pratama

Hasil observasi yang telah di lakukan pada KMP. Satria Pratama yang memiliki GT 1.026, terdapat kondisi yang sama seperti KMP. Citra Nusantara hal ini disebabkan oleh tahun pembuatan kapal yang berada sebelum ketentuan tersebut diberlakukan, sehingga kewajiban penyediaan sekoci penolong (*lifeboat*) sebagaimana yang dimaksud tidak berlaku terhadap kapal ini.

Tabel 4. 15 Tabel Analisis Sekoci Penolong (*Lifeboat*) Pada KMP. Satria Pratama

| Berdasarkan Peraturan<br>Direktur Jenderal<br>Perhubungan Darat Nomor :<br>KP.988/AP.402/DRJD/2021   | Kondisi Eksisting   | Kesesuaian |                 |
|--|---|------------|-----------------|
|  |   | Sesuai     | Tidak<br>Sesuai |
| Pada kapal dengan GT 500 s/d 3000 sekoci penolong ( <i>lifeboat</i> ) dengan kapasitas minimum 30% pelayar untuk kapal yang dibangun pada atau setelah 1 Juli 2021 | Kondisi eksisting pada KMP. Satria Pratama tidak memiliki sekoci penolong ( <i>lifeboat</i> ) dikarenakan tahun pembuatan kapal dilaksanakan pada tahun 1992 sehingga kewajiban penyediaan sekoci penolong tidak berlaku pada kapal ini | —          | —               |

## 2) Analisis Sekoci Penyelamat (*Rescueboat*)

Merujuk acuan hukum yang disebutkan, tentang ketentuan jumlah sekoci penyelamat, untuk kapal dengan ukuran 500 - 3000 GT, harus dilengkapi dengan 1 unit sekoci bermotor.

### a) KMP. Citra Nusantara

Dari hasil observasi langsung pada KMP. Citra Nusantara yang memiliki GT 1.007 memiliki ketersediaan sekoci penyelamat sebanyak 2 unit di KMP. Citra Nusantara yang belum sesuai dengan peraturan yang berlaku dikarenakan syarat pada peraturan yang digunakan harus memiliki 1 sekoci penyelamat dengan mesin bermotor. Kondisi di KMP. Citra Nusantara sudah memiliki mesin bermotor pada tiap unit sekoci penyelamat, tetapi kedua mesin tersebut tidak terpasang dan terpisah dengan unit sekoci penyelamat sehingga dalam kondisi yang tidak siap jika terjadi keadaan darurat.

Tabel 4. 16 Tabel Analisis Sekoci Penyelamat (*Rescueboat*) Pada KMP. Citra Nusantara

| Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.988/AP.402/DRJD/2021  | Kondisi Eksisting   | Kesesuaian |              |
|--|---|------------|--------------|
|  |   | Sesuai     | Tidak Sesuai |
| Pada kapal dengan GT 500 s/d 3000 wajib dilengkapi dengan 1 unit atau lebih sekoci penyelamat bermotor pada tiap sisi kapal. untuk kapal Klas I & II, mampu merangkum dan menggandeng ( <i>marshalling</i> ) seluruh ILR untuk evakuasi pelayar. | Kondisi eksisting pada KMP. Citra Nusantara memiliki 2 unit sekoci penyelamat yang sudah dilengkapi dengan mesin bermotor, tetapi dengan kondisi mesin yang terpisah dengan kedua unit sekoci penyelamat dan dalam kondisi yang tidak siap jika terjadi keadaan darurat | -          | ✓            |



Gambar 4. 32 Sekoci Penyelamat (*Rescueboat*) Pada KMP. Citra Nusantara

#### b) KMP. Satria Pratama

Dari hasil observasi yang dilakukan pada KMP. Satria Pratama sekoci penyelamat di KMP. Satria Pratama belum sesuai dengan peraturan yang berlaku. Dengan memiliki 2 unit sekoci penyelamat yang telah dilengkapi dengan mesin bermotor pada masing-masing sekoci penyelamat. Tetapi kondisi pada mesin bermotor yang tersedia terpisah dan tidak terpasang pada sekoci penyelamat sehingga ketika terjadi

keadaan darurat posisi sekoci penyelamat berada dalam posisi yang tidak siap untuk digunakan.

Tabel 4. 17 Tabel Analisis Sekoci Penyelamat (*Rescueboat*) Pada KMP. Satria Pratama

| Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.988/AP.402/DRJD/2021  | Kondisi Eksisting   | Kesesuaian |              |
|--|---|------------|--------------|
|  |   | Sesuai     | Tidak Sesuai |
| Pada kapal dengan GT 500 s/d 3000 wajib dilengkapi dengan 1 unit atau lebih sekoci penyelamat bermotor pada tiap sisi kapal. untuk kapal Klas I & II, mampu merangkum dan menggandeng ( <i>marshalling</i> ) seluruh ILR untuk evakuasi pelayar. | Kondisi eksisting pada KMP. Satria Pratama memiliki 2 unit sekoci penyelamat yang sudah dilengkapi dengan mesin bermotor dengan kondisi mesin bermotor yang terpisah pada sekoci penyelamat dan tidak terpisah, sehingga sekoci penyelamat dalam kondisi yang tidak siap dalam keadaan darurat. | -          | ✓            |



Gambar 4. 33 Sekoci Penyelamat (*Rescueboat*) Pada KMP. Satria Pratama

### 3) Analisis Rakit Penolong (*Liferaft*)

#### a) KMP. Citra Nusantara

KMP. Citra Nusantara memiliki kapasitas jumlah pelayar sebanyak 172 orang. Berdasarkan tabel KMP. Citra Nusantara memiliki 9 unit *liferaft* yang tersedia diatas kapal dengan kapasitas muat 25 penumpang. Berikut merupakan perhitungan kebutuhan *liferaft* minimal diatas kapal KMP. Citra Nusantara :

$$\begin{aligned}
 \text{Jumlah minimal liferaft} &= \frac{125\% \times \text{jumlah pelayar}}{25} \\
 &= \frac{125\% \times (\text{penumpang} + \text{abk})}{25} \\
 &= \frac{125\% \times (150+22)}{25} \\
 &= \frac{8,6}{25} = 9 \text{ unit liferaft}
 \end{aligned}$$

Berdasarkan perhitungan diatas, jumlah rakit penolong yang harus tersedia di KMP. Citra Nusantara adalah 9 unit yang memiliki kapasitas 25 orang/unit. Dengan demikian, jumlah rakit penolong pada KMP. Citra Nusantara sudah mencukupi dengan peraturan yang berlaku tetapi kondisi masa berlaku pada *liferaft* sudah *expired* pada saat penulis melakukan penelitian di KMP. Citra Nusantara.

Tabel 4. 18 Tabel Analisis Rakit Penolong (*Liferaft*) Pada KMP. Citra Nusantara

| Berdasarkan Peraturan<br>Direktur Jenderal<br>Perhubungan Darat Nomor :<br>KP.988/AP.402/DRJD/2021   | Kondisi Eksisting   | Kesesuaian |              |
|--|---|------------|--------------|
|  |   | Sesuai     | Tidak Sesuai |
| Rakit penolong kembung (ILR) / kaku (rigid) throw overboard kapasitas 125 % pelayar, ILR jenis davit-launched atau ILR jenis throw overboard yang dilengkapi dengan MES. Sebagai alternatif penggunaan ILR jenis throw overboard tanpa MES dapat disetujui asalkan ketinggian stasiun embarkasi terhadap garis air muatan penuh tidak melebihi 3 meter | Kondisi eksisting pada KMP. Satria Pratama memiliki 9 unit Rakit Penolong ( <i>Liferaft</i> ) dengan kapasitas 25 orang per unit dengan masa berlaku <i>liferaft</i> yang sudah <i>expired</i> dan tidak dapat digunakan lagi | -          | ✓            |

#### b) KMP. Satria Pratama

KMP. Satria Pratama memiliki kapasitas jumlah pelayar sebanyak 200 orang. Berdasarkan tabel KMP. Citra

Nusantara memiliki 10 unit *liferaft* yang tersedia diatas kapal dengan kapasitas muat 25 penumpang. Berikut merupakan perhitungan kebutuhan liferaft minimal diatas kapal KMP.

Satria Pratama :

$$\begin{aligned}
 \text{Jumlah minimal } \textit{liferaft} &= \frac{\underline{125\%} \times \underline{\text{jumlah pelayar}}}{25} \\
 &= \frac{\underline{125\%} \times (\underline{\text{penumpang+abk}})}{25} \\
 &= \frac{\underline{125\%} \times (\underline{180+20})}{25} \\
 &= 10 \text{ unit } \textit{liferaft}
 \end{aligned}$$

Berdasarkan perhitungan diatas, jumlah rakit penolong yang harus tersedia di KMP. Satria Pratama adalah 10 unit yang memiliki kapasitas 25 orang/unit. Dengan demikian, jumlah rakit penolong pada KMP. Satria Pratama telah sesuai dengan regulasi yang ada dengan kondisi masa berlaku *liferaft* yang belum habis sampai dengan bulan Juli dan dapat berfungsi dengan baik.

Tabel 4. 19 Tabel Analisis Rakit Penolong (Liferaft) Pada KMP. Satria Pratama

| Berdasarkan Peraturan<br>Direktur Jenderal<br>Perhubungan Darat Nomor :<br>KP.988/AP.402/DRJD/2021   | Kondisi Eksisting   | Kesesuaian |              |
|--|---|------------|--------------|
|  |   | Sesuai     | Tidak Sesuai |
| Rakit penolong kembung (ILR) / kaku (rigid) throw overboard kapasitas 125 % pelayar, ILR jenis davit-launched atau ILR jenis throw overboard yang dilengkapi dengan MES.<br><br>Sebagai alternatif penggunaan ILR jenis throw overboard tanpa MES dapat disetujui asalkan ketinggian stasiun embarkasi terhadap garis air muatan penuh tidak melebihi 3 meter. | Kondisi eksisting pada KMP. Satria Pratama memiliki 10 unit Rakit Penolong ( <i>Liferaft</i> ) dengan kapasitas 25 orang per unit dengan masa berlaku yang belum habis dan masih befungsi dengan baik | ✓          | —            |



Gambar 4. 34 Rakit Penolong (*Liferaft*) Pada KMP. Citra Nusantara dan KMP.Satria Pratama

#### 4) Analisis Pelampung Penolong (*Lifebuoy*)

Merujuk acuan hukum yang disebutkan, kapal dengan ukuran 500 – 3000 GT harus memenuhi beberapa ketentuan dalam aspek pelampung penolong yaitu memiliki 12 unit pelampung penolong, yang terdiri dari 4 unit pelampung penolong dilengkapi lampu menyala sendiri, 2 unit pelampung penolong difasilitasi dengan tali apung (30 meter) , 2 unit pelampung penolong berjenis MOB (*quick release, self-igniting light and self-activating smoke signal*)

Berdasarkan analisis jumlah dan kondisi pelampung penolong (*lifejacket*) sebagai berikut.

##### a) KMP. Citra Nusantara

Memiliki 12 unit *lifebuoy* yang terpasang pada sisi-sisi kapal, terdapat 4 unit lampu menyala sendiri yang tidak terpasang pada *lifebuoy* yang disimpan di anjungan, 6 unit *lifebuoy* dengan tali 30 meter yang sesuai tetapi penataan tali yang kurang rapi pada *lifebuoy*, dan 2 unit *lifebuoy* dengan MOB yang memiliki kondisi hanya 1 unit terpasang pada *lifebuoy*. Dengan demikian ketersedian Jumlah pelampung penolong telah memenuhi ketentuan yang berlaku, namun banyak alat yang tidak terpasang pada masing-masing unit seperti lampu menyala sendiri dan unit MOB. Kondisi warna cat pada *lifebuoy* yang ada terlihat sudah mulai pecah dan

memudar, sehingga perlu pengecetan ulang agar identitas kapal serta *lifebuoy* dapat terlihat jelas.

Tabel 4. 20 Tabel Analisis Pelampung Penolong (*Lifebuoy*) Pada KMP. Citra Nusantara

| Berdasarkan Peraturan<br>Direktur Jenderal<br>Perhubungan Darat Nomor :<br>KP.988/AP.402/DRJD/2021   | Kondisi Eksisting  | Kesesuaian |              |
|--|--|------------|--------------|
|  |  | Sesuai     | Tidak Sesuai |
| Pada kapal dengan GT 500 s/d 3000 wajib dilengkapi dengan 12 unit, 4 unit harus dilengkapi dengan lampu menyala sendiri dan 2 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung (30 meter), 2 unit jenis MOB (quick release, self-igniting light and self-activating smoke signal) | Kondisi eksisting pada KMP. Citra Nusantara memiliki 12 unit <i>lifebuoy</i> dengan keterangan 2 unit <i>lifebuoy</i> dengan MOB dengan kondisi hanya 1 unit yang terpasang, 4 unit <i>lifebuoy</i> dengan lampu menyala sendiri yang tidak terpasang pada <i>lifebuoy</i> , 6 unit <i>lifebuoy</i> dengan tali 30 meter yang sesuai tetapi letak penataan tali yang kurang rapi | –          | ✓            |



Gambar 4. 35 Pelampung Penolong (*Lifebuoy*) Pada KMP. Citra Nusantara

b) KMP. Satria Pratama

Sebelumnya memiliki 12 unit *lifebuoy* yang terpasang pada sisi-sisi kapal, tetapi terdapat 2 unit yang hilang dibuang oleh penumpang yang mengalami gangguan kejiwaan, dan 1 unit yang sudah rusak, jadi hanya 9 unit yang tersedia diatas kapal. Kemudian 4 unit lampu menyala sendiri yang tidak terpasang pada *lifebuoy* dengan posisi lampu yang disimpan di anjungan, 2 unit *lifebuoy* dengan tali 30 meter yang sesuai dengan peraturan, dan 2 unit *lifebuoy* dengan MOB, dengan keterangan 1 unit yang tersedia dan 1 unit lainnya belum terpasang pada *lifebuoy*. Dengan demikian ketersedian jumlah pelampung penolong belum sesuai dengan ketentuan yang berlaku, dikarenakan harus menambah 3 unit tambahan *lifebuoy* dan masih ada banyak yang tidak terpasang pada masing-masing unit seperti lampu menyala sendiri dan unit MOB. Kondisi warna cat pada *lifebuoy* yang ada terlihat masih bagus dan cerah, serta identitas kapal pada *lifebuoy* terlihat dengan jelas.

Tabel 4. 21 Tabel Analisis Pelampung Penolong (*Lifebuoy*) Pada KMP. Satria Pratama

| Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.988/AP.402/DRJD/2021  | Kondisi Eksisting   | Kesesuaian |              |
|--|---|------------|--------------|
|  |   | Sesuai     | Tidak Sesuai |
| Pada kapal dengan GT 500 s/d 3000 wajib dilengkapi dengan 12 unit, 4 unit harus dilengkapi dengan lampu menyala sendiri dan 2 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung (30 meter), 2 unit jenis MOB (quick release, self-igniting light and self-activating smoke signal) | Kondisi eksisting pada KMP. Satria Pratama memiliki 12 unit <i>lifebuoy</i> dengan keterangan 2 unit yang hilang dibuang oleh penumpang yang mengalami gangguan kejiwaan dan 1 unit yang sudah rusak dan tidak berada di kapal lagi . Kemudian memiliki 2 unit <i>lifebuoy</i> dengan MOB dengan kondisi hanya 1 unit | —          | ✓            |

| Berdasarkan Peraturan<br>Direktur Jenderal<br>Perhubungan Darat Nomor :<br>KP.988/AP.402/DRJD/2021 | Kondisi Eksisting  | Kesesuaian |              |
|--|--|------------|--------------|
|  |  | Sesuai     | Tidak Sesuai |
|  | yang terpasang, 4 unit <i>lifebuoy</i> dengan lampu menyala sendiri yang tidak terpasang, 6 unit <i>lifebuoy</i> dengan tali 30 meter yang telah sesuai. |            |              |



Gambar 4. 36 Pelampung Penolong (*Lifebuoy*) Pada KMP. Satria Pratama

##### 5) Jaket Penolong (*Lifejacket*)

Merujuk acuan hukum yang disebutkan, tentang ketentuan jumlah jaket penolong, kapal dengan ukuran 500 - 3000 GT harus memenuhi beberapa ketentuan dalam aspek jaket penolong yaitu : 100% pelayar + 10% untuk anak-anak + 5% cadangan dan wajib dilengkapi lampu dan peluit, pita *reflector* dan nama kapal.

Perhitungan kebutuhan *lifejacket* minimal diatas kapal :

###### a) KMP. Citra Nusantara

$$\begin{aligned}
 1) \text{ } Lifejacket \text{ dewasa} &= 100\% \times \text{jumlah pelayar} \\
 &= 100\% \times (150+22) \\
 &= 172 \text{ unit } Lifejacket \text{ dewasa}
 \end{aligned}$$

- 2) *Lifejacket* anak                    $= 10\% \times \text{jumlah pelayar}$   
 $= 10\% \times (150+22)$   
 $= 17,2 = 18 \text{ unit } lifejacket \text{ anak}$
- 3) *Lifejacket* cadangan  
Dewasa                                    $= 5\% \times \text{total } lifejacket \text{ dewasa}$   
 $= 5\% \times 172 \text{ unit } lifejacket \text{ dewasa}$   
 $= 9 \text{ unit } lifejacket \text{ cadangan dewasa}$
- 4) *Lifejacket* cadangan  
Anak                                    $= 5\% \times \text{total } lifejacket \text{ anak}$   
 $= 5\% \times 18 \text{ unit } lifejacket \text{ anak}$   
 $= 1 \text{ unit } lifejacket \text{ cadangan anak}$
- 5) Total *lifejacket*                    $= Lifejacket \text{ dewasa} + lifejacket \text{ anak} + lifejacket \text{ cadangan dewasa} + lifejacket \text{ cadangan anak}$   
 $= 172 + 18 + 9 + 1$   
 $= 200 \text{ unit } lifejacket$

Tabel 4. 22 Tabel Analisis Jaket Penolong (*Lifejacket*) Pada KMP. Citra Nusantara

| Berdasarkan Peraturan<br>Direktur Jenderal<br>Perhubungan Darat Nomor :<br>KP.988/AP.402/DRJD/2021   | Kondisi Eksisting   | Kesesuaian |              |
|--|---|------------|--------------|
|  |   | Sesuai     | Tidak Sesuai |
| Pada kapal dengan GT 500 s/d 3000 harus 100% jumlah pelayar dewasa + 5% cadangan + 10% untuk anak-anak dan harus dilengkapi lampu, peluit, dan pita reflector serta nama kapal | Kondisi eksisting pada KMP. Citra Nusantara memiliki 336 unit <i>lifejacket</i> dengan keterangan 283 unit <i>lifejacket</i> dewasa dan 53 unit <i>lifejacket</i> anak - anak dengan kondisi warna jaket penolong terlihat dalam kondisi yang bagus tetapi terdapat kekurangan yaitu pita reflector yang tidak terpasang. Untuk lampu dan peluit pada jaket penolong sudah sesuai serta nama kapal yang terlihat dengan jelas. Penyimpanan <i>lifejacket</i> di kapal juga tersusun dengan rapi | -          | ✓            |



Gambar 4. 37 Pelampung Penolong (*Lifejacket*) Pada KMP. Citra Nusantara

b) KMP. Satria Pratama

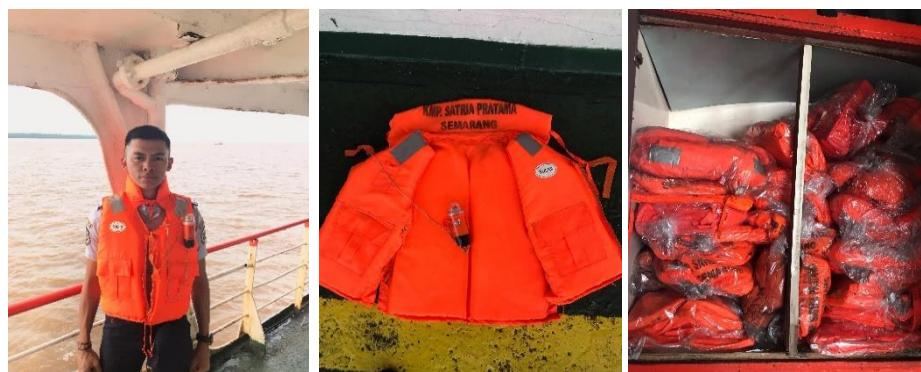
- 1) *Lifejacket* dewasa =  $100\% \times \text{jumlah pelayar}$   
 $= 100\% \times (180+20)$   
 $= 200 \text{ unit } \textit{lifejacket} \text{ dewasa}$
- 2) *Lifejacket* anak =  $10\% \times \text{jumlah pelayar}$   
 $= 10\% \times (180+20)$   
 $= 20 \text{ unit } \textit{lifejacket} \text{ anak}$
- 3) *Lifejacket* cadangan  

|        |  |
|--------|--|
| Dewasa | = $5\% \times \text{total } \textit{lifejacket} \text{ dewasa}$<br>$= 5\% \times 200 \text{ unit } \textit{lifejacket}$<br>$= 10 \text{ unit } \textit{lifejacket} \text{ cadangan}$ |
|        | dewasa   |
- 4) *Lifejacket* cadangan  

|      |  |
|------|--|
| Anak | = $5\% \times \text{total } \textit{lifejacket} \text{ anak}$<br>$= 5\% \times 20 \text{ unit } \textit{lifejacket} \text{ anak}$<br>$= 1 \text{ unit } \textit{lifejacket} \text{ cadangan anak}$ |
|------|--|
- 5) Total *lifejacket*  
 $= \textit{Lifejacket} \text{ dewasa} + \textit{lifejacket}$   
 $\quad \text{anak} + \textit{lifejacket} \text{ cadangan}$   
 $\quad \text{dewasa} + \textit{lifejacket} \text{ cadangan}$   
 $\quad \text{anak}$   
 $= 200 + 20 + 10 + 1$   
 $= 231 \text{ unit } \textit{lifejacket}$

Tabel 4. 23 Tabel Analisis Jaket Penolong (*Lifejacket*) Pada KMP. Satria Pratama

| Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.988/AP.402/DRJD/2021  | Kondisi Eksisting  | Kesesuaian |              |
|--|--|------------|--------------|
|  |  | Sesuai     | Tidak Sesuai |
| Pada kapal dengan GT 500 s/d 3000 harus 100% jumlah pelayar dewasa + 5% cadangan + 10% untuk anak-anak dan harus dilengkapi lampu, peluit, dan pita reflector serta nama kapal | Kondisi eksisting pada KMP. Satria Pratama memiliki 372 unit <i>lifejacket</i> dengan keterangan 325 unit <i>lifejacket</i> dewasa dan 47 unit <i>lifejacket</i> anak - anak dengan Kondisi <i>lifejacket</i> sudah sesuai dengan lampu, peluit dan pita reflector yang terpasang pada jaket penolong serta nama kapal yang tertera pada <i>lifejacket</i> terlihat dengan jelas. Hanya saja pada lemari penyimpanan <i>lifejacket</i> kurang tertata dengan rapi. | ✓          | -            |



Gambar 4. 38 Pelampung Penolong (*Lifejacket*) Pada KMP. Satria Pratama

#### 6) Alat Pelontar Tali (*Line Throwing*)

Merujuk acuan hukum yang disebutkan, tentang ketentuan jumlah alat pelontar tali (*line throwing*), kapal dengan ukuran 500 - 3000 GT harus dilengkapi dengan 2 unit alat pelontar tali (*line throwing*). Analisis jumlah dan kondisi alat pelontar tali (*line throwing*) sebagai berikut.

a) KMP. Citra Nusantara

Dari hasil observasi yang dilakukan pada KMP. Citra Nusantara memiliki 2 *line throwing* dengan kondisi yang masih bagus dan masa berlaku yang belum habis.

Tabel 4. 24 Tabel Analisis Alat Pelontar Tali (Line Throwing) Pada KMP. Citra Nusantara

| Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.988/AP.402/DRJD/2021                    | Kondisi Eksisting   | Kesesuaian |              |
|--|---|------------|--------------|
|  |   | Sesuai     | Tidak Sesuai |
| Pada kapal dengan GT 500 s/d 3000 wajib dilengkapi dengan 2 Unit Alat Pelontar Tali ( <i>Line Throwing</i> ) | Kondisi eksisting pada KMP. Citra Nusantara memiliki 2 unit dengan kondisi yang masih bagus dan masa berlaku yang belum habis | ✓          | —            |



Gambar 4. 39 Alat Pelontar Tali (*Line Throwing*) Pada KMP. Citra Nusantara

b) KMP. Satria Pratama

Terdapat perbedaan pada KMP. Satria Pratama dengan kapal sebelumnya, dimana pada KMP. Satria Pratama memiliki 3 unit *line throwing* dengan kondisi masa berlaku yang belum habis dan masih dalam kondisi yang bagus serta berfungsi dengan baik.

Tabel 4. 25 Tabel Analisis Alat Pelontar Tali (*Line Throwing*) Pada KMP.Satria Pratama

| Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.988/AP.402/DRJD/2021                    | Kondisi Eksisting  | Kesesuaian |              |
|--|--|------------|--------------|
|  |  | Sesuai     | Tidak Sesuai |
| Pada kapal dengan GT 500 s/d 3000 wajib dilengkapi dengan 2 Unit Alat Pelontar Tali ( <i>Line Throwing</i> ) | Kondisi eksisting pada KMP. Satria Pratama memiliki 3 unit <i>line throwing</i> dalam kondisi yang baik dan layak digunakan. | ✓          | —            |



Gambar 4. 40 Alat Pelontar Tali (*Line Throwing*) Pada KMP. Satria Pratama

#### 7) Isyarat Marabahaya (*Pyrotechnic*)

Merujuk acuan hukum yang disebutkan, tentang ketentuan jumlah dan kondisi isyarat marabahaya (*pyrotechnic*), kapal dengan ukuran 500 - 3000 GT wajib dilengkapi dengan 8 Unit roket parasut (*parachute signal*), 8 unit cerawat tangan merah (*red hand flare gun*), dan 3 unit sinyal asap (*smoke signal*) dengan analisis yang dilakukan di kedua kapal sebagai berikut.

##### a) KMP. Citra Nusantara

Dari hasil observasi yang dilakukan diatas kapal, kondisi eksisting KMP. Citra Nusantara memiliki 16 *parachute signal*, 11 unit *red hand flare gun*, dan 4 *smoke signal* dengan kondisi masih bagus, masa *expired* alat yang belum habis dan masih berfungsi dengan baik.

Tabel 4. 26 Tabel Analisis Isyarat Marabahaya (*Pyrotechnic*) Pada KMP. Citra Nusantara

| Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.988/AP.402/DRJD/2021  | Kondisi Eksisting  | Kesesuaian |              |
|--|--|------------|--------------|
|  |  | Sesuai     | Tidak Sesuai |
| Pada kapal dengan GT 500 s/d 3000 wajib dilengkapi dengan 8 Unit roket parasut ( <i>parachute signal</i> ), 8 unit cerawat tangan merah ( <i>red hand flare gun</i> ), dan 3 unit sinyal asap asap ( <i>smoke signal</i> ) | Kondisi eksisting pada KMP. Citra Nusantara memiliki 16 <i>parachute signal</i> , 11 unit <i>red hand flare gun</i> , dan 4 <i>smoke signal</i> dengan kondisi yang masih bagus dan layak digunakan. | ✓          | —            |



Gambar 4. 41 Isyarat Marabahaya (*Pyrotechnic*) Pada KMP. Citra Nusantara

b) KMP. Satria Pratama

Dari hasil observasi yang dilakukan diatas kapal, kondisi eksisting di KMP. Satria Pratama memiliki 8 unit *red hand flare gun* 8 unit *parachute signal* dan 4 unit *smoke signal* dengan kondisi beberapa alat yang sudah *expired* masa berlakunya, sehingga beberapa alat tidak dapat digunakan lagi.

Tabel 4. 27 Tabel Analisis Isyarat Marabahaya (*Pyrotechnic*) Pada KMP. Satria Pratama

| Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.988/AP.402/DRJD/2021  | Kondisi Eksisting  | Kesesuaian |              |
|--|--|------------|--------------|
|  |  | Sesuai     | Tidak Sesuai |
| Pada kapal dengan GT 500 s/d 3000 wajib dilengkapi dengan 8 Unit roket parasut ( <i>parachute signal</i> ), 8 unit cerawat tangan merah ( <i>red hand flare gun</i> ), dan 3 unit sinyal asap asap ( <i>smoke signal</i> ) | Kondisi eksisting pada KMP. Satria Pratama memiliki 8 unit <i>red hand flare gun</i> yang sudah <i>expired</i> pada bulan januari 2025, 8 unit <i>parachute signal</i> yang sudah <i>expired</i> pada bulan januari 2025, dan 4 <i>smoke signal</i> yang masih berlaku masa pakainya pada saat melakukan penelitian. | —          | ✓            |



Gambar 4. 42 Isyarat Marabahaya (*Pyrotechnic*) Pada KMP. Satria Pratama

8) *Search and Rescue Radar Transporder* (SART)

Merujuk acuan hukum yang disebutkan, tentang ketentuan jumlah dan kondisi *Search and Rescue Radar Transporder* (SART) di kapal dengan ukuran 500 - 3000 GT harus dilengkapi dengan 2 unit *Search and Rescue Radar Transporder* (SART).

a) KMP. Citra Nusantara

Dari hasil observasi yang dilakukan di atas KMP. Citra Nusantara terkait ketersediaan dan kondisi *Search and Rescue Radar Transporder* (SART) sudah sesuai pada peraturan yang berlaku dengan memiliki 2 unit dan kondisi yang masih bagus.

Tabel 4. 28 Tabel Analisis SART Pada KMP. Citra Nusantara

| Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.988/AP.402/DRJD/2021                   | Kondisi Eksisting  | Kesesuaian |              |
|---|--|------------|--------------|
|   |  | Sesuai     | Tidak Sesuai |
| Pada kapal dengan GT 500 s/d 3000 wajib dilengkapi 2 unit <i>Search and Rescue Radar Transporder</i> (SART) | Kondisi eksisting pada KMP. Citra Nusantara memiliki 2 unit <i>Search and Rescue Radar Transporder</i> (SART) dengan kondisi yang masih baik dan layak digunakan | ✓          | —            |



Gambar 4. 43 *Search And Rescue Transporder* (SART) Pada KMP. Citra Nusantara

b) KMP. Satria Pratama

Dari hasil observasi yang dilakukan di atas KMP. Satria Pratama terkait ketersediaan dan kondisi *Search and Rescue*

*Radar Transporder* (SART) sudah sesuai pada peraturan yang ada dengan memiliki 2 unit dan kondisi yang masih baik.

Tabel 4. 29 Tabel Analisis SART Pada KMP. Satria Pratama

| Berdasarkan Peraturan<br>Direktur Jenderal<br>Perhubungan Darat Nomor :<br>KP.988/AP.402/DRJD/2021          | Kondisi Eksisting   | Kesesuaian |              |
|---|---|------------|--------------|
|   |   | Sesuai     | Tidak Sesuai |
| Pada kapal dengan GT 500 s/d 3000 wajib dilengkapi 2 unit <i>Search and Rescue Radar Transporder</i> (SART) | Kondisi eksisting pada KMP. Satria Pratama memiliki 2 unit <i>Search and Rescue Radar Transporder</i> (SART) dengan kondisi yang masih baik dan layak digunakan | ✓          | -            |



Gambar 4. 44 *Search And Rescue Transporder* (SART) Pada KMP. Satria Pratama

#### 9) Portable Two-way VHF Radio Telephony apparatus

Merujuk acuan hukum yang disebutkan, tentang ketentuan jumlah dan kondisi *Portable Two-way VHF Radio Telephony apparatus* harus dilengkapi dengan 3 Unit *Portable Two-way VHF Radio Telephony apparatus* dengan analisis sebagai berikut.

##### a) KMP. Citra Nusantara

Dari hasil observasi yang dilakukan pada KMP. Citra Nusantara kondisi eksisting *Portable Two-way VHF Radio Telephony apparatus* sudah sesuai dengan peraturan yang berlaku dengan memiliki 4 unit *Portable Two-way VHF Radio Telephony apparatus* pada kondisi yang layak.

Tabel 4. 30 Tabel Analisis *Portable Two Way VHF Radio Telephony* Pada KMP. Citra Nusantara

| Berdasarkan Peraturan<br>Direktur Jenderal<br>Perhubungan Darat Nomor :<br>KP.988/AP.402/DRJD/2021              | Kondisi Eksisting  | Kesesuaian |              |
|---|--|------------|--------------|
|   |  | Sesuai     | Tidak Sesuai |
| Pada kapal dengan GT 500 s/d 3000 wajib dilengkapi 3 unit <i>Portable Two-way VHF Radio Telephony apparatus</i> | Kondisi eksisting pada KMP. Citra Nusantara memiliki 4 unit <i>Portable Two-way VHF Radio Telephony apparatus</i> dengan kondisi yang masih baik dan layak digunakan | ✓          | —            |



Gambar 4. 45 *Portable Two Way VHF Radio Telephony* Pada KMP. Citra Nusantara

b) KMP. Satria Pratama

Dari hasil observasi yang dilakukan pada KMP. Satria Pratama kondisi faktual *Portable Two-way VHF Radio Telephony apparatus* jumlahnya belum sesuai dengan peraturan yang berlaku saat melakukan penelitian diatas kapal yang hanya memiliki 2 unit *Portable Two-way VHF Radio Telephony apparatus* dengan kondisi yang layak.

Tabel 4. 31 Tabel Analisis Portable Two Way VHF Radio Telephony Pada KMP. Citra Nusantara

| Berdasarkan Peraturan<br>Direktur Jenderal<br>Perhubungan Darat Nomor :<br>KP.988/AP.402/DRJD/2021              | Kondisi Eksisting   | Kesesuaian |              |
|---|---|------------|--------------|
|   |   | Sesuai     | Tidak Sesuai |
| Pada kapal dengan GT 500 s/d 3000 wajib dilengkapi 3 unit <i>Portable Two-way VHF Radio Telephony apparatus</i> | Kondisi eksisting pada KMP. Satria Pratama hanya memiliki 2 unit <i>Portable Two-way VHF Radio Telephony apparatus</i> dengan kondisi yang masih baik dan layak digunakan | —          | ✓            |



Gambar 4. 46 Portable Two Way VHF Radio Telephony Pada KMP. Satria Pratama

### C. Pembahasan

Merujuk pada hasil analisis yang telah diperoleh, maka didapatkan usulan pemecahan masalah terhadap kelengkapan alat keselamatan pada kapal penyeberangan yang beroperasi pada lintasan Kuala Tungkal – Telaga Punggur.

#### 1. Sekoci Penyelamat (*Rescueboat*)

Mengacu pada data yang diperoleh terkait kondisi eksisting sekoci penyelamat (*Rescueboat*) pada kapal yang beroperasi pada lintasan Kuala Tungkal – Telaga Punggur, terdapat usulan pemecahan masalah terkait sekoci penyelamat (*rescueboat*) sebagai berikut.

Tabel 4. 32 Usulan Pemecahan Masalah Sekoci Penolong (*Rescueboat*)

| Kapal                | Usulan Pemecahan Masalah   |
|----------------------|--|
| KMP. Citra Nusantara | Pada KMP. Citra Nusantara, pihak operator kapal perlu memasang mesin bermotor secara tetap (fixed) dan diuji |

| Kapal               | Usulan Pemecah Masalah  |
|---------------------|---|
|                     | secara berkala guna memastikan kesiapan operasional saat kondisi darurat terjadi dan melakukan perawatan secara rutin terhadap rescueboat serta dewi – dewi sling pada rescueboat yang sudah mulai berkarat agar kondisi tetap terjaga dengan baik.   |
| KMP. Satria Pratama | Sama seperti KMP. Citra Nusantara, KMP. Satria Pratama perlu memasang mesin bermotor secara tetap (fixed) dan diuji secara berkala guna memastikan kesiapan operasional saat kondisi darurat terjadi dan melakukan perawatan secara rutin terhadap rescueboat serta dewi – dewi sling pada rescueboat yang sudah mulai berkarat agar kondisi tetap terjaga dengan baik. |

## 2. Rakit Penolong (*Liferaft*)

Mengacu pada data yang diperoleh terkait kondisi faktual Rakit Penolong (*Liferaft*) pada kapal yang beroperasi pada lintasan Kuala Tungkal – Telaga Punggur, terdapat usulan pemecahan masalah terkait rakit penolong (*Liferaft*) sebagai berikut.

Tabel 4. 33 Usulan Pemecah Masalah Rakit Penolong (*Liferaft*)

| Kapal                | Usulan Pemecah Masalah   |
|----------------------|--|
| KMP. Citra Nusantara | Pihak operator KMP. Citra Nusantara dapat segera melakukan pembaruan terhadap <i>liferaft</i> yang sudah <i>expired</i> masa berlakunya agar ketika terjadi kondisi darurat keadaan <i>liferaft</i> sudah siap dan dapat digunakan.                                      |
| KMP. Satria Pratama  | Pihak operator kapal dapat melakukan perawatan secara rutin guna memastikan liferaft tidak rusak dan dalam kondisi siap pakai. Diperlukan pengecekan secara berkala terkait masa berlaku sertifikat dan tanggal kedaluwarsa <i>liferaft</i> serta peralatan di dalamnya. |

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

Mengacu pada data yang diperoleh terkait kondisi factual Pelampung Penolong (*Lifebuoy*) pada kapal yang beroperasi pada lintasan Kuala Tungkal – Telaga Punggur, terdapat usulan pemecahan masalah terkait Pelampung Penolong (*Lifebuoy*) sebagai berikut.

Tabel 4. 34 Usulan Pemecahan Masalah Pelampung Penolong (*Lifebuoy*)

| Kapal                | Usulan Pemecah Masalah  |
|----------------------|---|
| KMP. Citra Nusantara | <p>Pihak operator kapal perlu memasang unit lampu menyala sendiri dan unit MOB pada <i>lifebuoy</i> agar sesuai dengan peraturan yang berlaku, dan juga menata letak tali 30 meter agar rapi dan mudah digunakan saat keadaan darurat.</p> <p>Perlu dilakukan perawatan secara rutin dan pengecekan ulang pada <i>lifebuoy</i> yang tersedia agar kondisi <i>lifebuoy</i> terjaga dari kerusakan dan terlihat dengan jelas.</p>                 |
| KMP. Satria Pratama  | <p>Pada KMP. Satria Pratama, pihak operator kapal perlu menambah 3 unit <i>lifebuoy</i> yang kurang.</p> <p>Diperlukan memasang unit lampu sendiri dan unit MOB pada <i>lifebuoy</i> agar selaras dengan regulasi yang berlaku serta dapat dimanfaatkan secara optimal.</p> <p>Pihak operator kapal juga perlu melakukan perawatan secara rutin guna menjaga kondisi <i>lifebuoy</i> tetap dalam keadaan baik dan terhindar dari kerusakan.</p> |

### 4. Jaket Penolong (*Lifejacket*)

Mengacu pada data yang diperoleh terkait kondisi eksisting Jaket Penolong (*Lifejacket*) pada kapal yang beroperasi pada lintasan Kuala Tungkal – Telaga Punggur, terdapat usulan pemecahan masalah terkait Pelampung Penolong (*Lifebuoy*) sebagai berikut.

Tabel 4. 35 Usulan Pemecahan Masalah Jaket Penolong (*Lifejacket*)

| Kapal                | Usulan Pemecah Masalah   |
|----------------------|--|
| KMP. Citra Nusantara | Pihak operator kapal perlu memasang pita reflector pada <i>lifejacket</i> guna memenuhi kesesuaian pada peraturan yang berlaku.<br><br>Perlu dilakukannya pengecekan dan perawatan secara rutin pada <i>lifejacket</i> yang tersedia agar kondisi <i>lifejacket</i> terjaga dari kerusakan serta siap digunakan dalam keadaan darurat. |
| KMP. Satria Pratama  | Pada KMP. Satria Pratama, pihak operator hanya perlu melakukan pengecekan dan perawatan rutin secara berkala pada <i>lifejacket</i> yang ada dan juga perlu menata secara teratur dan rapi didalam lemari penyimpanan <i>lifejacket</i> agar mudah diambil dan dimanfaatkan saat situasi darurat terjadi.                              |

##### 5. Alat Pelontar Tali (*Line Throwing*)

Mengacu pada data yang diperoleh terkait kondisi eksisting Alat Pelontar Tali (*Line Throwing*) pada kapal yang beroperasi pada lintasan Kuala Tungkal – Telaga Punggur, terdapat usulan pemecahan masalah terkait Alat Pelontar Tali (*Line Throwing*) sebagai berikut.

Tabel 4. 36 Usulan Pemecahan Masalah Alat Pelontar Tali (*Line Throwing*)

| Kapal                | Usulan Pemecah Masalah  |
|----------------------|---|
| KMP. Citra Nusantara | Pihak operator kapal perlu melakukan pengecekan dan perawatan secara rutin terhadap kondisi Alat Pelontar Tali agar terjaga dengan baik dan siap digunakan dalam keadaan darurat.                     |
| KMP. Satria Pratama  | Pada KMP. Satria Pratama, pihak operator perlu melakukan pengecekan dan perawatan secara rutin terhadap kondisi Alat Pelontar Tali agar terjaga dengan baik dan siap digunakan dalam keadaan darurat. |

## 6. Isyarat Marabahaya (*Pyrotechnic*)

Mengacu pada data yang diperoleh terkait kondisi eksisting Isyarat Marabahaya (*Pyrotechnic*) pada kapal yang beroperasi pada lintasan Kuala Tungkal – Telaga Punggur, terdapat usulan pemecahan masalah terkait Isyarat Marabahaya (*Pyrotechnic*) sebagai berikut.

Tabel 4. 37 Usulan Pemecahan Masalah Isyarat Marabahaya (*Pyrotechnic*)

| Kapal                | Usulan Pemecah Masalah  |
|----------------------|---|
| KMP. Citra Nusantara | Pada KMP. Citra Nusantara, isyarat marabahaya yang dimiliki telah sesuai dengan ketentuan yang berlaku, sehingga hanya perlu melaksanakan perawatan secara rutin.   |
| KMP. Satria Pratama  | Pada KMP. Satria Pratama, pihak operator perlu mengganti <i>parachute signal</i> dan juga <i>red hand flare gun</i> berjumlah masing – masing 8 unit yang sudah tidak bisa digunakan lagi dikarenakan masa alat yang sudah <i>expired</i> sehingga perlu melakukan pembaruan, dan perlunya perhatian lebih dari pihak operator kapal terhadap alat keselamatan yang tersedia. |

## 7. *Search and Rescue Radar Transponder* (SART)

Atas observasi yang dilakukan dapat dilihat bahwa *search and rescue radar transponder* (SART) pada KMP. Citra Nusantara dan KMP. Satria Pratama telah memenuhi persyaratan ketentuan yang berlaku.

## 8. *Portable Two-way VHF Radio Telephony Apparatus*

Mengacu pada data yang diperoleh terkait kondisi *Portable Two-way VHF Radio Telephony Apparatus* pada kapal yang beroperasi pada lintasan Kuala Tungkal – Telaga Punggur, terdapat usulan pemecahan masalah terkait *Portable Two-way VHF Radio Telephony Apparatus* sebagai berikut.

Tabel 4. 38 Usulan Pemecahan Masalah *Portable Two Way VHF Radio Telephony Apparatus*

| Kapal                | Usulan Pemecah Masalah  |
|----------------------|---|
| KMP. Citra Nusantara | Pada KMP. Citra Nusantara, Portable Two-way VHF Radio Telephony Apparatus yang dimiliki sudah sesuai dengan peraturan yang berlaku, sehingga hanya perlu melakukan perawatan secara berkala |
| KMP. Satria Pratama  | Pada KMP. Satria Pratama, pihak operator perlu menambah 1 lagi unit radio agar sesuai dengan peraturan yang berlaku dan menunjang komunikasi diatas kapal saat sedang berlayar              |

## BAB V

### PENUTUP

#### A. Kesimpulan

Atas hasil obesrvasi dan analisa yang telah disampaikan pada bab sebelumnya, dengan demikian, dapat disimpulkan yaitu :

1. Menurut hasil evaluasi terhadap kelengkapan alat keselamatan pada KMP. Citra Nusantara dan KMP. Satria Pratama yang beroperasi dilintasan Kuala Tungkal – Telaga Punggur, dapat disimpulkan bahwa secara umum kedua kapal tersebut tidak lengkap dalam ketersediaan alat keselamatan yang dibutuhkan sesuai dengan ketentuan yang tercantum dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.988/AP.402/DRJD/2021 tentang Kapal Angkutan Penyeberangan. Pada KMP. Citra Nusantara, ditemukan ketidaksesuaian pada jumlah MOB yang harus tersedia pada *lifebuoy liferaft* yang sudah kadaluwarsa. Sedangkan, pada KMP. Satria Pratama terdapat kekurangan pada jumlah *lifebuoy* yang harus disediakan dan unit *portable two – way VHF radio telephony apparatus*, serta isyarat marabahaya yang telah kadaluwarsa.
2. Berdasarkan hasil evaluasi terhadap kondisi alat keselamatan pada KMP. Citra Nusantara dan KMP. Satria Pratama yang beroperasi dilintasan Kuala Tungkal – Telaga Punggur, dapat disimpulkan bahwa kondisi alat keselamatan pada kedua kapal belum mematuhi peraturan yang ditetapkan dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.988/AP.402/DRJD/2021 tentang Kapal Angkutan Penyeberangan. Pada KMP. Citra Nusantara kondisi mesin bermotor tidak terpasang pada sekoci penyelamat yang tersedia, *liferaft* yang sudah habis masa berlakunya, serta lifejacket dan *lifebuoy* yang belum memenuhi spesifikasi teknis yang diatur dalam peraturan. Pada KMP. Satria Pratama memiliki kondisi yang sama terhadap sekoci penyelamat yaitu mesin yang tidak terpasang pada sekoci penyelamat. Pada *lifebuoy*

terdapat persyaratan teknis yang tidak selaras dengan ketentuan yang ditetapkan serta isyarat marabahaya (*pyrotechnic*) yang sudah kadaluwarsa dan tidak dapat digunakan lagi.

## B. Saran

Dari kesimpulan yang telah diuraikan, perlu dilakukan untuk menetapkan beberapa usulan yang dapat membantu dalam peningkatan pengamatan terhadap ketersediaan, kondisi, dan kesesuaian kelengkapan alat keselamatan pada KMP. Citra Nusantara dan KMP. Satria Pratama dalam upaya mengantisipasi kecelakaan dibidang pelayaran yaitu sebagai berikut.

1. Pihak operator kapal perlu mengganti dan melengkapi beberapa alat keselamatan yang sudah *expired* masa berlakunya seperti pada isyarat marabahaya (*pyrotechnic*) di KMP. Satria Pratama dan juga menambah beberapa unit lifebuoy yang kurang serta menambah unit *Portable Two-way VHF Radio Telephony Apparatus*, kemudian memasang pita *reflector* yang belum ada pada *lifejacket* di KMP. Citra Nusantara agar sesuai dengan peraturan yang berlaku.
2. Pihak operator kapal perlu melakukan pengecekan dan sterilisasi area di sekitar alat-alat keselamatan secara rutin, serta memastikan bahwa seluruh komponen pendukung pada alat keselamatan telah terpasang lengkap serta dalam keadaan siap digunakan. Hal ini penting untuk menjamin alat keselamatan dapat berfungsi secara optimal apabila terjadi situasi darurat di atas kapal.
3. Pihak operator kapal perlu meningkatkan kesadaran akan pentingnya pemenuhan standar alat keselamatan sesuai dengan peraturan yang berlaku guna menjaga kenyamanan dan keselamatan di saat kapal sedang berlayar.
4. Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Provinsi Jambi bersama operator kapal menyelenggarakan kegiatan sosialisasi secara berkala mengenai peraturan yang berlaku terkait kelengkapan dan penggunaan alat keselamatan. Kegiatan ini bertujuan untuk meningkatkan pemahaman dan kepatuhan seluruh awak kapal terhadap standar keselamatan pelayaran.

5. Pihak operator kapal perlu memberikan edukasi berupa simulasi pemakaian alat keselamatan yang ada diatas kapal sebagai upaya antisipasi dampak kecelakaan transportasi bidang pelayaran guna menekan angka korban kecelakaan kapal.
6. Pihak operator kapal perlu melakukan pemeriksaan rutin dan perawatan berkala terhadap seluruh alat keselamatan di atas kapal. Jika ditemukan ada yang tidak layak atau tidak siap digunakan dalam keadaan darurat, maka operator kapal harus segera melakukan penggantian atau perbaikan sesuai standar yang berlaku. Apabila kelalaian dalam pemenuhan kelengkapan alat keselamatan terus berlanjut, maka perlu diterapkan sanksi administratif sesuai ketentuan dari instansi berwenang sebagai bentuk penegakan disiplin, seperti halnya kapal yang bersangkutan, izin berlayar tidak akan diberikan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Abdussamad, Z. (2021). Metode Penelitian Kualitatif. In P. Rapanna (Ed.), *Syakir Media Press*. Syakir Media Press.
- Antara News.com, (2023). “*Basarnas: Kapal tak miliki alat komunikasi yang sulitkan pencarian*”. Denpasar
- Chasdi, f. (2021). Alat Bantu Bernavigasi Sesuai Dengan *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) Regulation 1974/1978 Alur Pelayaran Cilacap. *Karya tulis*.
- Direktur Jenderal Perhubungan Darat. (2021). *Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.988/AP.402/DRJD/2021 tentang Kapal Angkutan Penyeberangan*.
- Febriansyah, Ilham Insani, C., & Fitriani, Desi Yudiarto Yosion, D. (2023). Penilaian Standar Pelayanan Penumpang Di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api Kabupaten Banyuasin Provinsi Sumatera Selatan. *Kohesi: Jurnal Sains dan Teknologi*, 01(08), 21–31.
- Febriansyah, P. M. L., Sari, V. P., , Novi Tri Susanto, M., & Royhan. (2024). Evaluasi Tata Cara Pemuatan Kendaraan Di atas Kapal Penyeberangan Pada Lintasan Bira-Pamatata Provinsi Sulawesi Selatan. *Kohesi: Jurnal Multidisiplin Saintek*, 02(04), 80–89.
- Kamaluddin. (2017). “*Ekonomi Transportasi*”. Jakarta : Penerbit Ghalia Indonesia.
- Kuncowati. (2016). Pengaruh Perawatan Sekoci Penolong dan Latihan Menurunkan Sekoci Terhadap Penanganan Keadaan Darurat Meninggalkan Kapal (Abandon Ship). *Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan*, 6(2).
- Liswanti, Y. (2015). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Kepatuhan Penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) Serta Kaitannya Terhadap Status Kesehatan Pada Petugas Pengumpul Sampah Rumah Tangga Di Kota Tasikmalaya Tahun 2014. *Jurnal Kesehatan Bakti Tunas Husada*, 13(1), 196–200.
- Menteri Perhubungan (2025). *Instruksi Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor IM 3 Tahun 2025 tentang Penyelenggaraan Tugas Dan Fungsi*

*Keselamatan Dan Keamanan Pelayaran Pada Transportasi Sungai, Danau Dan Penyeberangan.*

Menteri Perhubungan (2015). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi Dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan.*

Menteri Perhubungan (2015). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 25 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan.*

Menteri Perhubungan (2013). *Menteri Perhubungan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 70 Tahun 2013 Tentang Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikasi Serta Dinas Jaga Pelaut.*

Presiden Republik Indonesia (2008). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.*

Putra, M. E. (2022). *Tinjauan Perlengkapan Keselamatan Jiwa Di Atas KMP. Gutila Pada Lintasan Batulicin - Tanjung Serdang Provinsi Kalimantan Selatan.*

Putra, S. T. (2023). *Optimalisasi Penggunaan Alat Keselamatan Guna Mengurangi Risiko Kecelakaan Kerja Pada Jetty Mahakam Coal Terminal.*

Rahman, A. (2024). *Upaya peningkatan keselamatan pelayaran dari aspek peralatan dan manajemen keselamatan kapal.* ILTEK: Jurnal Teknologi, 19(1), 28–33.

Ridhotullloh, M. R. A. (2019). *Analisa Persyaratan Kebutuhan Inflatable Liferaft Di Kapal Motor Penumpang Mutiara.*

Samudro, S. H., Yudo, H., & Zakki, A. F. (2019). Analisa Kekuatan Struktur Stern Ramp Door pada Kapal Ferry Ro-Ro 1000 GT. *Jurnal Teknik Perkapalan*, 7(4)

Shrabon, I., Haque, M. S., & Khan, M. A. (2024). *Ensuring safety at sea – A comprehensive overview of ship safety equipment*

Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D.* ALFABETA.

## LAMPIRAN

Lampiran 1 Crew List KMP. Satria Pratama

| CREW LIST |                          |             |            |                     |
|-----------|--------------------------|-------------|------------|---------------------|
| NO        | NAMA                     | JABATAN     | IJAZAH     | BUKU PELAUT         |
| 1.        | DIDI AKHMADI             | NAKHODA     | ANT - III  | J015582 09.12.2027  |
| 2.        | YOGI OKTOVIANDI          | MUALIM I    | ANT - III  | F0122067 05.04.2025 |
| 3.        | WUJANTO                  | MUALIM II   | ANT - IV   | F222611 28.02.2026  |
| 4.        | DONY YUDA PRASETYA       | MUALIM III  | ANT - IV   | F158646 06.12.2025  |
| 5.        | BAMBIAH HARIADI          | SERANG      | ABLE - D   | G110308 03.02.2026  |
| 6.        | CONDRO PRASETYO          | JURU MUDI   | ABLE - D   | F325274 20.07.2025  |
| 7.        | AGUS BUDIARTO            | JURU MUDI   | ABLE - D   | G036885 18.11.2026  |
| 8.        | ISNANTO                  | JURU MUDI   | ABLE - D   | G110473 07.07.2026  |
| 9.        | ACHMAD ZAKARIYA          | JURU MUDI   | ABLE - D   | J112657 09.12.2027  |
| 10.       | SUTAJI                   | KELASI      | RATING - D | J102864 15.11.2027  |
| 11.       | ASEP KURNIAIDI           | KELASI      | RATING - D | G055618 29.08.2026  |
| 12.       | TOPIT MAIDI CANDRA       | KELASI      | RATING - D | F182780 18.10.2025  |
| 13.       | M. KHOSIN                | KOKI        | RATING - D | J015555 21.08.2027  |
| 14.       | BUDI ISKANDAR            | KKM         | ATT - III  | J004730 09.07.2027  |
| 15.       | NOER IKHSAN HIDAYAT      | MASINIS II  | ATT - III  | F164961 01.10.2025  |
| 16.       | DIKE ARDIANTO            | MASINIS III | ATT - IV   | G068381 30.08.2026  |
| 17.       | TOTOX BASUKI             | MASINIS III | ATT - V    | J071586 19.09.2027  |
| 18.       | PUTRA JAYA               | MANDOR      | ABLE - E   | F232517 27.01.2027  |
| 19.       | M. WAHYUDI               | JURU MINYAK | RATING - E | F243142 09.07.2025  |
| 20.       | DOBRY RADYOS ANANTA      | JURU MINYAK | ABLE - E   | H011799 05.09.2025  |
| 21.       | RIKO ANDRIAN             | JURU MINYAK | RATING - E | I005302 02.12.2025  |
| 22.       | RICKY THOMAS FERDIANSYAH | JURU MINYAK | ABLE - E   | G066416 22.12.2026  |

Lampiran 2 Crew List KMP. Citra Nusantara

| CREW LIST |                       |               |           |                    |
|-----------|-----------------------|---------------|-----------|--------------------|
| NO        | NAMA                  | JABATAN       | IJAZAH    | BUKU PELAUT        |
| 1.        | FARID HERASPATI S     | NAKHODA       | ANT - III | G502657 16.08.2025 |
| 2.        | M. ANNAS              | MUALIM I      | ANT - III | F020863 22.09.2025 |
| 3.        | AGUS EKO SHERMAN      | MUALIM II     | ANT - IV  | I006965 13.07.2025 |
| 4.        | TRI GENE RUVIS Y      | KRM/MALINIS I | ATT - III | F122605 03.10.2026 |
| 5.        | TRI SUTISNO           | MALINIS II    | ATT - III | F526421 26.08.2026 |
| 6.        | SYARIEF RAMADHAN      | MALINIS III   | ATT - IV  | I120392 31.01.2027 |
| 7.        | MUSTAHAMMUDIN         | SERANG        | ABLE - D  | F213486 02.05.2025 |
| 8.        | ANIS KURLI            | MANDOR        | ATT - V   | I325114 05.06.2025 |
| 9.        | KRISWANTO WIDHAMANG   | JURU MUDI     | ABLE - D  | G03756 09.12.2025  |
| 10.       | WIDYATRI WAHYU WIDODO | JURU MUDI     | ABLE - D  | T095072 01.10.2025 |
| 11.       | TAUFIK HIDAYAT        | JURU MUDI     | ABLE - D  | J204513 03.05.2026 |
| 12.       | TEGUH NGIRAWAN        | OLIRMAN       | ABLE - E  | H089340 26.09.2026 |
| 13.       | M. FAISAL MURTADLO    | OLIRMAN       | ABLE - E  | G068255 25.06.2026 |
| 14.       | REVIKA FEBRIANTO      | KELASI        | RATING-D  | G068255 25.06.2026 |
| 15.       | SYAHROL FAIS          | KELASI        | RATING-D  | J105324 08.08.2025 |
| 16.       | DUMADI                | KELASI        | RATING-D  | J155362 12.10.2026 |
| 17.       | KELVIN                | CADET DECK    | BST       | F26346 10.08.2026  |

PENERIMA LAPORAN  
A.N.SYAHBANDAR  
PELAJUHAN PENYEJERANGAN  
TELAGA PUNGUR  
*[Signature]*  
WIDODO  
NIP. 19703162006041005

Telaga Pungur - 2 January 2025  
KMP. CITRA NUSANTARA  
NAKHODA  
*[Signature]*  
FARID HERASPATI

Head Office Surabaya  
Jl. Veteran No. 4A  
Surabaya 60175  
Telp. +62 31 5540066 (Hunting)  
Fax. +62 31 5540199, 5540187

Kantor Cabang Muara Baru  
Jl. Raya Muara Baru Km. 10  
Petamburan Telaga Pungur  
Telp. +62 778 1497425  
Fax. +62 778 1497425

Lampiran 3 Data Inventaris KMP. Citra Nusantara



|  |                  |                      |    |      |                         |
|--|------------------|----------------------|----|------|-------------------------|
| <b>E. SEARCH AND RESCUE RADAR TRANSPONDER</b>        |                  |                      |    |      |                         |
| 1  | UART             | Seriwing Saut S Uart | 2  | Bush | Alat Pengaruk Karet Key |
|  |                  |                      |    |      | 2 port<br>GT 35 kek 688 |
| <b>F. EMERGENCY POSITION INDICATING RADAR BEACON</b> |                  |                      |    |      |                         |
| 1  | URIB             |                      | 1  | Bush | Top Deck                |
|  |                  |                      |    |      | 1 port                  |
| <b>G. ALARM PENDETEKS KEBAKARAN</b>                  |                  |                      |    |      |                         |
| <b>G.1 SMOKE DETECTOR</b>                            |                  |                      |    |      |                         |
| 1  | Optical Detector | HC-2000              | 1  | On   | Fire Alarm              |
| 2  | Optical Detector | HC-2000              | 1  | On   | Fire Alarm              |
| 3  | Optical Detector | HC-2000              | 1  | On   | Fire Alarm              |
| 4  | Optical Detector | HC-2000              | 1  | On   | Fire Alarm              |
| 5  | Optical Detector | HC-2000              | 1  | On   | Fire Alarm              |
| 6  | Optical Detector | HC-2000              | 1  | On   | Fire Alarm              |
| 7  | Optical Detector | HC-2000              | 1  | On   | Fire Alarm              |
| 8  | Optical Detector | HC-2000              | 1  | On   | Fire Alarm              |
| <b>G.2 HEAT DETECTOR</b>                             |                  |                      |    |      |                         |
| 1  | Heat Detector    | HC-2000              | 14 | On   | Ruang Masak             |
| <b>G.3 GENERAL ALARM</b>                             |                  |                      |    |      |                         |
| <b>H. OTHER EQUIPMENT</b>                            |                  |                      |    |      |                         |
| 1  | Fire Detector    | HC-2000A             | 3  | On   | Fire Deck               |
| 2  | General Alarm    | OKADA                | 2  | On   | Emergency Deck          |
| 3  | General Alarm    | OKADA                | 2  | On   | Car Deck                |

Form No. 14/2012

Lampiran 4 Data Inventaris KMP. Satria Pratama

|  |                |   |             |                  |
|--|----------------|---|-------------|------------------|
|  | DOMAIN PROCESS | K2L & MUTU  | NO. DOKUMEN | JN.K2L-18        |
|  | JUDUL          | LAPORAN HASIL PEMERIKSAAN / CHECK LIST SAFETY EQUIPMENT | TANGGAL     | 24 Desember 2024 |
|  | PERUSAHAAN     | PT. JEMBATAN NUSANTARA                                  | REVISI      | 0                |

**Nama Kapal** : KMP. KMP SATRIA PRATAMA  
**GT** : 500 s/d 3000, dan ≥ 3000 GT  
**LOA** : 60 s/d 120 meter  
**Jumlah Pelayar** :  
**Jarak / Mil** : Diatas 100 mil  
**Daerah Pelayaran** : ..... (Lokal)  
**Periode** :

| NO                                       | NAMA BARANG                         | STANDART REGULASI (DRJD 988) |      | JML DI ATAS KAPAL | TYPE / MERK | POSISI PENEMPATAN DI KAPAL | KONDISI HASIL PERIKSA        | KETERANGAN | PEMENUHAN KEKURANGAN KELENGKAPAN SAFETY |       |        |  |  |  |  |  |  |
|--|-------------------------------------|------------------------------|------|-------------------|-------------|----------------------------|------------------------------|------------|---|-------|--------|--|--|--|--|--|--|
|  |                                     | JML                          | SAT  |                   |             |                            |                              |            | JUMLAH                                  | HARGA | SATUAN |  |  |  |  |  |  |
| <b>I PERALATAN</b>                       |                                     |                              |      |                   |             |                            |                              |            |   |       |        |  |  |  |  |  |  |
| <b>A. LIFE BOAT (SEKOCI PENYELAMAT)</b>  |                                     |                              |      |                   |             |                            |                              |            |   |       |        |  |  |  |  |  |  |
| DECK ....                                |                                     |                              |      |                   |             |                            |                              |            |   |       |        |  |  |  |  |  |  |
| Tidak diperlukan                         |                                     |                              |      |                   |             |                            |                              |            |   |       |        |  |  |  |  |  |  |
| <b>B RESCUE BOAT (SEKOCI PENYELAMAT)</b> |                                     |                              |      |                   |             |                            |                              |            |   |       |        |  |  |  |  |  |  |
| 1  | Sekoci kapasitas ____ orang + mesin |                              | Unit | 2                 | BUAH        |                            | R. Penumpang kelas II bitang | BAIK       |   |       |        |  |  |  |  |  |  |
|  | Mesin sekoci                        |                              |      | 1                 | BUAH        |                            | R. Penumpang kelas II bitang | BAIK       |   |       |        |  |  |  |  |  |  |
|  | Dewi - dewi sekoci                  |                              |      | 2                 | BUAH        |                            | R. Penumpang kelas II bitang | BAIK       |   |       |        |  |  |  |  |  |  |
|  | Electromotor winch sekoci           |                              |      | 1                 | BUAH        |                            | R. Penumpang kelas II bitang | BAIK       |   |       |        |  |  |  |  |  |  |
|  | Dayung sekoci                       |                              |      | 4                 | BUAH        |                            | R. Penumpang kelas II bitang | BAIK       |   |       |        |  |  |  |  |  |  |

| NO  | NAMA BARANG               | STANDARD REGULASI (DRJD 988) |          | JML DI ATAS KAPAL | TYPE / MERK | POSISI PENEMPATAN DI KAPAL     | KONDISI HASIL PERIKSA  | KETERANGAN | PEMENUHAN KEKURANGAN KELENGKAPAN SAFETY |       |        |  |  |  |  |  |  |
|---|---------------------------|------------------------------|----------|-------------------|-------------|--------------------------------|------------------------|------------|---|-------|--------|--|--|--|--|--|--|
|   |                           | JML                          | SAT      |                   |             |                                |                        |            | JUMLAH                                  | HARGA | SATUAN |  |  |  |  |  |  |
| <b>G. EMERGENCY LADDER</b>                                  |                           |                              |          |                   |             |                                |                        |            |   |       |        |  |  |  |  |  |  |
| DECK ....   |                           |                              |          |                   |             |                                |                        |            |   |       |        |  |  |  |  |  |  |
| 1   | Tangga Embarkasi 5x 26    |                              |          |                   |             |                                |                        |            |   |       |        |  |  |  |  |  |  |
| 2   | Emergency net ladder 31X9 |                              |          |                   |             |                                |                        |            |   |       |        |  |  |  |  |  |  |
| 3   | Tangga Moyer              |                              |          | 5                 | BUAH        | LAMPUNG KAKAN,KIRI R PENUMPANG | RUSAK                  |            |   |       |        |  |  |  |  |  |  |
| <b>II. PERALATAN</b>  |                           |                              |          |                   |             |                                |                        |            |   |       |        |  |  |  |  |  |  |
| <b>A. RED HAND FLARE</b>                                    |                           |                              |          |                   |             |                                |                        |            |   |       |        |  |  |  |  |  |  |
| 1   | Red hand flare            | 4                            | Unit     | 8                 | BUAH        |                                | ANJUNGAN               | BAIK       | JANUARI 2025                            |       |        |  |  |  |  |  |  |
| <b>B. ROCKET PARACHUTE SIGNAL</b>                           |                           |                              |          |                   |             |                                |                        |            |   |       |        |  |  |  |  |  |  |
| 1   | parachute signal          | 8                            | Unit     | 8                 | BUAH        |                                | ANJUNGAN               | BAIK       | JANUARI 2025                            |       |        |  |  |  |  |  |  |
| <b>C. SMOKE SIGNAL</b>                                      |                           |                              |          |                   |             |                                |                        |            |   |       |        |  |  |  |  |  |  |
| 1   | Smoke signal flare        | 2                            | Unit     | 4                 | BUAH        |                                | ANJUNGAN               | BAIK       | AGUSTUS 2025                            |       |        |  |  |  |  |  |  |
| <b>D. HOLMES LIGHT / SELF IGNITION LIGHT</b>                |                           |                              |          |                   |             |                                |                        |            |   |       |        |  |  |  |  |  |  |
| Menyesuaikan ketentuan pada peralatan perlengkapan Life Boy |                           |                              |          |                   |             |                                |                        |            |   |       |        |  |  |  |  |  |  |
| 1   | HOLMES LIGHT              | 6                            | Bh       | 10                | BUAH        |                                | ANJUNGAN               | BAIK       |   |       |        |  |  |  |  |  |  |
| <b>E. SEARCH AND RESCUE RADAR TRANSPONDER</b>               |                           |                              |          |                   |             |                                |                        |            |   |       |        |  |  |  |  |  |  |
| 1   | DECK ....                 |                              |          |                   |             |                                |                        |            |   |       |        |  |  |  |  |  |  |
| 1   | SART                      | 2                            | SART     | 2                 | BUAH        |                                | ANJUNGAN               | BAIK       | MARET 2027                              |       |        |  |  |  |  |  |  |
| <b>F. EMERGENCY POSITION INDICATING RADAR BEACON</b>        |                           |                              |          |                   |             |                                |                        |            |   |       |        |  |  |  |  |  |  |
| 1   | DECK ....                 |                              |          |                   |             |                                |                        |            |   |       |        |  |  |  |  |  |  |
| 1   | EPIRB                     | 1                            | Unit     | 1                 | BUAH        |                                | ANJUNGAN               | BAIK       | FEBRUARI 2028                           |       |        |  |  |  |  |  |  |
| <b>G. ALAT PENDETEKSİ</b>                                   |                           |                              |          |                   |             |                                |                        |            |   |       |        |  |  |  |  |  |  |
| 1   | SMOKE DETECTOR            | wajib                        | tersedia |                   |             |                                |                        |            |   |       |        |  |  |  |  |  |  |
| 1   | DECK ....                 |                              |          |                   |             |                                |                        |            |   |       |        |  |  |  |  |  |  |
| 1   | Smoke Detector            |                              |          | 1                 | BUAH        |                                | ANJUNGAN               | BAIK       |   |       |        |  |  |  |  |  |  |
| 2   | Smoke Detector            |                              |          | 1                 | BUAH        |                                | ANJUNGAN               | BAIK       |   |       |        |  |  |  |  |  |  |
| 3   | Smoke Detector            |                              |          | 2                 | BUAH        |                                | R. PENUMPANG VIP       | BAIK       |   |       |        |  |  |  |  |  |  |
| 4   | Smoke Detector            |                              |          | 2                 | BUAH        |                                | R. PENUMPANG EKONOMI A | BAIK       |   |       |        |  |  |  |  |  |  |
| 5   | Smoke Detector            |                              |          | 2                 | BUAH        |                                | R. PENUMPANG EKONOMI B | BAIK       |   |       |        |  |  |  |  |  |  |
| 6   | Smoke detector            |                              |          | 1                 | BUAH        |                                | SALON ABK              | BAIK       |   |       |        |  |  |  |  |  |  |
| 7   | Smoke Detector            |                              |          |                   |             |                                |                        |            |   |       |        |  |  |  |  |  |  |
| 8   | Smoke detector            |                              |          |                   |             |                                |                        |            |   |       |        |  |  |  |  |  |  |
| 9   | Smoke detector            |                              |          |                   |             |                                |                        |            |   |       |        |  |  |  |  |  |  |
| 10  | DECK ....                 |                              |          |                   |             |                                |                        |            |   |       |        |  |  |  |  |  |  |

| NO  | NAMA BARANG                              | STANDARD REGULASI (DRJO 988) |      | JML DI ATAS KAPAL |      | TYPE / MERK | POSISI PENEMPATAN DI KAPAL      | KONDISI HASIL PERIKSA | KETERANGAN | PEMENUHAN KEKURANGAN KELENGKAPAN SAFETY |       |        |
|---|--|------------------------------|------|-------------------|------|-------------|---------------------------------|-----------------------|------------|---|-------|--------|
|   |  | JML                          | SAT  | JML               | SAT  |             |                                 |                       |            | JUMLAH                                  | HARGA | SATUAN |
| <b>B.1 INFLATABLE LIFE RAFT + AUTOMATIC ILR</b> |  |                              |      |                   |      |             |                                 |                       |            |   |       |        |
| 1   | INFLATABLE LIFE RAFT + AUTOMATIC ILR     | 125% * pelayar               | Bush | 10                | BUAH |             | LAMBUNG KANAN DAN KIRI          | BAIK                  | JULI 2025  |   |       |        |
| <b>B.2 HYDROSTATIK RELEASE ILR</b>              |  |                              |      |                   |      |             |                                 |                       |            |   |       |        |
| 1   | Hydrostatic release                      | Menyesuaikan Jumlah ILR      |      |                   |      |             |                                 |                       |            |   |       |        |
| 2   | Hydrostatic release                      |                              |      |                   |      |             |                                 |                       |            |   |       |        |
| 3   | Hydrostatic release                      |                              |      |                   |      |             |                                 |                       |            |   |       |        |
| 4   | Hydrostatic release                      |                              |      |                   |      |             |                                 |                       |            |   |       |        |
| <b>C. LIFE BUOY</b>                             |  |                              |      |                   |      |             |                                 |                       |            |   |       |        |
| 1   | LIFE BUOY With MOB + line & Holmes light | 2                            | Unt  | 2                 | BUAH |             | ANJUNGAN                        | BAIK                  |            |   |       |        |
| 2   | LIFE BUOY With Holmes light & line       | 4                            | Unt  | 4                 | BUAH |             | ANJUNGAN                        | BAIK                  |            |   |       |        |
| 3   | LIFE BUOY With line                      | 6                            | Unt  | 6                 | BUAH |             | ANJUNGAN R PENUMPANG KANAN KIRI | BAIK                  |            | 4                                       |       |        |
| <b>D. LIFE JACKET</b>                           |  |                              |      |                   |      |             |                                 |                       |            |   |       |        |
| 1   | Life Jacket Dewasa                       | 105% * pelayar               | Bush | 325               | BUAH |             | R,PNP EKO,VIP,PNP BLKANG        | BAIK                  |            |   |       |        |
| 2   | Life Jacket anak-anak                    | 10% * pelayar                | Bush | 47                | BUAH |             | R,PNP EKO,VIP,PNP BE3LAKANG     | BAIK                  |            |   |       |        |
| <b>E. SPEED LINE (ALAT PELONTAR TALI)</b>       |  |                              |      |                   |      |             |                                 |                       |            |   |       |        |
| 1   | Line Throwing                            | 2                            | Unt  | 3                 | BUAH |             | ANJUNGAN                        | BAIK                  |            |   |       |        |
| <b>F. MAIN OVER BOARD</b>                       |  |                              |      |                   |      |             |                                 |                       |            |   |       |        |
| 1   | MOB                                      | 2                            | Unt  | 2                 | BUAH |             | ANJUNGAN                        | BAIK                  | JUNI 2025  |   |       |        |
| 2   | MOB                                      |                              |      |                   |      |             |                                 |                       |            |   |       |        |

Lampiran 5 Sertifikat Keselamatan Kapal Penyeberangan KMP. Satria Pratama

|    | <b>CATATAN PERLENGKAPAN UNTUK<br/>SERTIFIKAT KESELAMATAN KAPAL PENYEBERANGAN<br/>(FORM P)</b><br><i>RECORD OF EQUIPMENT FOR RO-RO PASSENGER SHIP SAFETY<br/>CERTIFICATE<br/>(FORM P)</i><br>No.: 04285-BM/D1.S-PSD/2024 | <b>SEMENTARA<br/>INTERIM</b> |                                   |                  |   |        |  |       |  |   |    |   |     |    |  |     |     |   |     |     |  |     |     |  |     |     |   |     |       |                          |     |       |                     |     |    |   |     |     |  |     |    |   |     |     |   |     |
|---|---|------------------------------|-----------------------------------|------------------|---|--------|--|-------|--|---|----|---|-----|----|--|-----|-----|---|-----|-----|--|-----|-----|--|-----|-----|---|-----|-------|--------------------------|-----|-------|---------------------|-----|----|---|-----|-----|--|-----|----|---|-----|-----|---|-----|
| <i>Catatan ini harus dilampirkan secara permanen pada Sertifikat Keselamatan Kapal Penyeberangan<br/>This Record shall be permanently attached to the Ro-Ro Passenger Ship Safety Certificate</i>   |   |                              |                                   |                  |   |        |  |       |  |   |    |   |     |    |  |     |     |   |     |     |  |     |     |  |     |     |   |     |       |                          |     |       |                     |     |    |   |     |     |  |     |    |   |     |     |   |     |
| <b>CATATAN PERLENGKAPAN<br/>UNTUK MEMENUHI PERATURAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT NO. KP.988/AP.402/DRJD/2021<br/>TENTANG KAPAL ANGKUTAN PENYEBERANGAN</b><br><i>RECORD OF EQUIPMENT<br/>FOR COMPLIANCE WITH THE DIRECTOR GENERAL OF LAND TRANSPORTATION REGULATION NO. KP.988/AP.402/DRJD/2021<br/>FOR RO-RO PASSENGER SHIP</i>   |   |                              |                                   |                  |   |        |  |       |  |   |    |   |     |    |  |     |     |   |     |     |  |     |     |  |     |     |   |     |       |                          |     |       |                     |     |    |   |     |     |  |     |    |   |     |     |   |     |
| <p><b>1.</b> Data Kapal<br/><i>Particulars of ship</i></p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">Nama kapal<br/><i>Name of ship</i></td> <td style="width: 70%;">: SATRIA PRATAMA</td> </tr> <tr> <td>Nomor atau huruf pengenal<br/><i>Distinctive number or letters</i></td> <td>: YFLU</td> </tr> <tr> <td>Jumlah penumpang yang diijinkan<br/><i>Number of passengers for which certified</i></td> <td>: 180</td> </tr> <tr> <td>Jumlah minimal pelayar dengan kualifikasi yang dipersyaratkan untuk mengoperasikan instalasi radio<br/><i>Minimum number of persons with required qualifications to operate the radio installations</i></td> <td>:</td> </tr> </table> <p><b>2 (DUA) ORANG GOC</b></p> <p><b>2.</b> Rincian peralatan keselamatan jiwa<br/><i>Details of life-saving appliances</i></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;">1.</th> <th style="width: 80%;">Jumlah keseluruhan pelayar dimana tersedia peralatan keselamatan jiwa<br/><i>Total number of persons for which life-saving appliances are provided</i></th> <th style="width: 10%; text-align: center;">200</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2.</td> <td>Jumlah keseluruhan sekoci penolong<br/><i>Total number of lifeboats</i></td> <td style="text-align: center;">— —</td> </tr> <tr> <td>2.1</td> <td>Jumlah keseluruhan pelayar yang dapat ditampung oleh sekoci penolong<br/><i>Total number of persons accommodated by them</i></td> <td style="text-align: center;">— —</td> </tr> <tr> <td>2.2</td> <td>Jumlah sekoci penolong tertutup sebagian (Koda LSA Sub-bab 4.5)<br/><i>Number of partially enclosed lifeboats (LSA Code, Section 4.5)</i></td> <td style="text-align: center;">— —</td> </tr> <tr> <td>2.3</td> <td>Jumlah sekoci penolong tertutup secara keseluruhan (Koda LSA sub-bab 4.6)<br/><i>Number of totally enclosed lifeboats (LSA code, section 4.6)</i></td> <td style="text-align: center;">— —</td> </tr> <tr> <td>2.4</td> <td>Sekoci penolong yang lain<br/><i>Other lifeboats</i></td> <td style="text-align: center;">— —</td> </tr> <tr> <td>2.4.1</td> <td>Jumlah<br/><i>Numbers</i></td> <td style="text-align: center;">— —</td> </tr> <tr> <td>2.4.2</td> <td>Tipe<br/><i>Type</i></td> <td style="text-align: center;">— —</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>Jumlah sekoci penolong bermotor (termasuk yang ditunjukkan di atas)<br/><i>Number of motor lifeboats (included in the total lifeboats shown above)</i></td> <td style="text-align: center;">— —</td> </tr> <tr> <td>3.1</td> <td>Jumlah sekoci penolong yang dilengkapi dengan lampu sorot<br/><i>Number of lifeboats fitted with searchlights</i></td> <td style="text-align: center;">— —</td> </tr> <tr> <td>4.</td> <td>Jumlah sekoci penyelamatan<br/><i>Number of rescue boats</i></td> <td style="text-align: center;">1 1</td> </tr> <tr> <td>4.1</td> <td>Jumlah sekoci penolong bermotor termasuk yang ditunjukkan di atas<br/><i>Number of boats which are included in the total lifeboats shown above</i></td> <td style="text-align: center;">— —</td> </tr> </tbody> </table> |   |                              | Nama kapal<br><i>Name of ship</i> | : SATRIA PRATAMA | Nomor atau huruf pengenal<br><i>Distinctive number or letters</i> | : YFLU | Jumlah penumpang yang diijinkan<br><i>Number of passengers for which certified</i> | : 180 | Jumlah minimal pelayar dengan kualifikasi yang dipersyaratkan untuk mengoperasikan instalasi radio<br><i>Minimum number of persons with required qualifications to operate the radio installations</i> | : | 1. | Jumlah keseluruhan pelayar dimana tersedia peralatan keselamatan jiwa<br><i>Total number of persons for which life-saving appliances are provided</i> | 200 | 2. | Jumlah keseluruhan sekoci penolong<br><i>Total number of lifeboats</i> | — — | 2.1 | Jumlah keseluruhan pelayar yang dapat ditampung oleh sekoci penolong<br><i>Total number of persons accommodated by them</i> | — — | 2.2 | Jumlah sekoci penolong tertutup sebagian (Koda LSA Sub-bab 4.5)<br><i>Number of partially enclosed lifeboats (LSA Code, Section 4.5)</i> | — — | 2.3 | Jumlah sekoci penolong tertutup secara keseluruhan (Koda LSA sub-bab 4.6)<br><i>Number of totally enclosed lifeboats (LSA code, section 4.6)</i> | — — | 2.4 | Sekoci penolong yang lain<br><i>Other lifeboats</i> | — — | 2.4.1 | Jumlah<br><i>Numbers</i> | — — | 2.4.2 | Tipe<br><i>Type</i> | — — | 3. | Jumlah sekoci penolong bermotor (termasuk yang ditunjukkan di atas)<br><i>Number of motor lifeboats (included in the total lifeboats shown above)</i> | — — | 3.1 | Jumlah sekoci penolong yang dilengkapi dengan lampu sorot<br><i>Number of lifeboats fitted with searchlights</i> | — — | 4. | Jumlah sekoci penyelamatan<br><i>Number of rescue boats</i> | 1 1 | 4.1 | Jumlah sekoci penolong bermotor termasuk yang ditunjukkan di atas<br><i>Number of boats which are included in the total lifeboats shown above</i> | — — |
| Nama kapal<br><i>Name of ship</i>   | : SATRIA PRATAMA  |                              |                                   |                  |   |        |  |       |  |   |    |   |     |    |  |     |     |   |     |     |  |     |     |  |     |     |   |     |       |                          |     |       |                     |     |    |   |     |     |  |     |    |   |     |     |   |     |
| Nomor atau huruf pengenal<br><i>Distinctive number or letters</i>   | : YFLU  |                              |                                   |                  |   |        |  |       |  |   |    |   |     |    |  |     |     |   |     |     |  |     |     |  |     |     |   |     |       |                          |     |       |                     |     |    |   |     |     |  |     |    |   |     |     |   |     |
| Jumlah penumpang yang diijinkan<br><i>Number of passengers for which certified</i>  | : 180   |                              |                                   |                  |   |        |  |       |  |   |    |   |     |    |  |     |     |   |     |     |  |     |     |  |     |     |   |     |       |                          |     |       |                     |     |    |   |     |     |  |     |    |   |     |     |   |     |
| Jumlah minimal pelayar dengan kualifikasi yang dipersyaratkan untuk mengoperasikan instalasi radio<br><i>Minimum number of persons with required qualifications to operate the radio installations</i>  | :   |                              |                                   |                  |   |        |  |       |  |   |    |   |     |    |  |     |     |   |     |     |  |     |     |  |     |     |   |     |       |                          |     |       |                     |     |    |   |     |     |  |     |    |   |     |     |   |     |
| 1.  | Jumlah keseluruhan pelayar dimana tersedia peralatan keselamatan jiwa<br><i>Total number of persons for which life-saving appliances are provided</i>   | 200                          |                                   |                  |   |        |  |       |  |   |    |   |     |    |  |     |     |   |     |     |  |     |     |  |     |     |   |     |       |                          |     |       |                     |     |    |   |     |     |  |     |    |   |     |     |   |     |
| 2.  | Jumlah keseluruhan sekoci penolong<br><i>Total number of lifeboats</i>  | — —                          |                                   |                  |   |        |  |       |  |   |    |   |     |    |  |     |     |   |     |     |  |     |     |  |     |     |   |     |       |                          |     |       |                     |     |    |   |     |     |  |     |    |   |     |     |   |     |
| 2.1   | Jumlah keseluruhan pelayar yang dapat ditampung oleh sekoci penolong<br><i>Total number of persons accommodated by them</i>   | — —                          |                                   |                  |   |        |  |       |  |   |    |   |     |    |  |     |     |   |     |     |  |     |     |  |     |     |   |     |       |                          |     |       |                     |     |    |   |     |     |  |     |    |   |     |     |   |     |
| 2.2   | Jumlah sekoci penolong tertutup sebagian (Koda LSA Sub-bab 4.5)<br><i>Number of partially enclosed lifeboats (LSA Code, Section 4.5)</i>  | — —                          |                                   |                  |   |        |  |       |  |   |    |   |     |    |  |     |     |   |     |     |  |     |     |  |     |     |   |     |       |                          |     |       |                     |     |    |   |     |     |  |     |    |   |     |     |   |     |
| 2.3   | Jumlah sekoci penolong tertutup secara keseluruhan (Koda LSA sub-bab 4.6)<br><i>Number of totally enclosed lifeboats (LSA code, section 4.6)</i>  | — —                          |                                   |                  |   |        |  |       |  |   |    |   |     |    |  |     |     |   |     |     |  |     |     |  |     |     |   |     |       |                          |     |       |                     |     |    |   |     |     |  |     |    |   |     |     |   |     |
| 2.4   | Sekoci penolong yang lain<br><i>Other lifeboats</i>   | — —                          |                                   |                  |   |        |  |       |  |   |    |   |     |    |  |     |     |   |     |     |  |     |     |  |     |     |   |     |       |                          |     |       |                     |     |    |   |     |     |  |     |    |   |     |     |   |     |
| 2.4.1   | Jumlah<br><i>Numbers</i>  | — —                          |                                   |                  |   |        |  |       |  |   |    |   |     |    |  |     |     |   |     |     |  |     |     |  |     |     |   |     |       |                          |     |       |                     |     |    |   |     |     |  |     |    |   |     |     |   |     |
| 2.4.2   | Tipe<br><i>Type</i>   | — —                          |                                   |                  |   |        |  |       |  |   |    |   |     |    |  |     |     |   |     |     |  |     |     |  |     |     |   |     |       |                          |     |       |                     |     |    |   |     |     |  |     |    |   |     |     |   |     |
| 3.  | Jumlah sekoci penolong bermotor (termasuk yang ditunjukkan di atas)<br><i>Number of motor lifeboats (included in the total lifeboats shown above)</i>   | — —                          |                                   |                  |   |        |  |       |  |   |    |   |     |    |  |     |     |   |     |     |  |     |     |  |     |     |   |     |       |                          |     |       |                     |     |    |   |     |     |  |     |    |   |     |     |   |     |
| 3.1   | Jumlah sekoci penolong yang dilengkapi dengan lampu sorot<br><i>Number of lifeboats fitted with searchlights</i>  | — —                          |                                   |                  |   |        |  |       |  |   |    |   |     |    |  |     |     |   |     |     |  |     |     |  |     |     |   |     |       |                          |     |       |                     |     |    |   |     |     |  |     |    |   |     |     |   |     |
| 4.  | Jumlah sekoci penyelamatan<br><i>Number of rescue boats</i>   | 1 1                          |                                   |                  |   |        |  |       |  |   |    |   |     |    |  |     |     |   |     |     |  |     |     |  |     |     |   |     |       |                          |     |       |                     |     |    |   |     |     |  |     |    |   |     |     |   |     |
| 4.1   | Jumlah sekoci penolong bermotor termasuk yang ditunjukkan di atas<br><i>Number of boats which are included in the total lifeboats shown above</i>   | — —                          |                                   |                  |   |        |  |       |  |   |    |   |     |    |  |     |     |   |     |     |  |     |     |  |     |     |   |     |       |                          |     |       |                     |     |    |   |     |     |  |     |    |   |     |     |   |     |

F33.7.17-2023/Rev.0

1 / 6

3 9 4 8 7 5

Dipindai dengan  
CS CamScanner

No. Sertifikat: 04285BM/D1.S-PSD/2024

|       |  | Sisi kiri<br>Port side                       | Sisi kanan<br>Stbd side |
|-------|--|--|-------------------------|
| 5.    | Rakit penolong<br><i>Liferafts</i>   |  |                         |
| 5.1   | Rakit penolong dengan peralatan peluncuran yang telah disetujui disyaratkan<br><i>Those for which approved launching appliances are required</i> |  |                         |
| 5.1.1 | Jumlah rakit penolong<br><i>Number of liferafts</i>  | --   | --                      |
| 5.1.2 | Jumlah pelayar yang dapat ditampung oleh rakit penolong<br><i>Number of persons accommodated by them</i>   | --   | --                      |
| 5.2   | Rakit penolong disetujui dengan peralatan peluncuran tidak disyaratkan<br><i>Those for which approved launching appliances are not required</i>  |  |                         |
| 5.2.1 | Jumlah rakit penolong<br><i>Number of liferafts</i>  | 6  | 4                       |
| 5.2.2 | Jumlah orang yang dapat ditampung oleh rakit penolong<br><i>Number of persons accommodated by them</i>   | 150  | 100                     |
| 6.    | Jumlah peralatan Sistem Evakuasi Kapal<br><i>Number of Marine Evacuation System (MES)</i>  |  |                         |
| 6.1   | Jumlah rakit penolong yang dilayani Sistem Evakuasi Kapal<br><i>Number of liferaft served by them</i>  | --   | --                      |
| 6.2   | Jumlah pelayar yang dapat ditampung oleh Sistem Evakuasi Kapal<br><i>Number of persons accommodated by them</i>                                  | --   | --                      |
| Item  |  | Persediaan Aktual<br><i>Actual Provision</i> |                         |
| 7.    | Alat apung<br><i>Buoyant apparatus</i>   |  |                         |
| 7.1   | Jumlah alat<br><i>Number of apparatus</i>  | --   | --                      |
| 7.2   | Jumlah pelayar yang dapat ditampung<br><i>Number of persons capable of being supported</i>   | --   | --                      |
| 8.    | Jumlah pelampung penolong<br><i>Number of lifebuoys</i>  | 12   |                         |
| 9.    | Jumlah baju penolong<br><i>Number of lifejackets</i>   | 372  |                         |
| 9.1   | Jumlah baju penolong dewasa<br><i>Number of adult lifejackets</i>  | 325  |                         |
| 9.2   | Jumlah baju penolong anak-anak<br><i>Number of child lifejackets</i>   | 47   |                         |

| Item<br>Item |   | Persediaan Aktual<br>Actual Provision |
|--------------|---|---------------------------------------|
| 10.          | Instalasi radio yang digunakan pada peralatan keselamatan jiwa<br><i>Radio installations used in life-saving appliances</i> |                                       |
| 10.1         | Jumlah alat penanda lokasi SAR<br><i>Number of search and rescue locating devices</i>                                       |                                       |
| 10.1.1       | Transponder radar SAR (SART)<br><i>Search And Rescue radar transponder (SART)</i>   | 2                                     |
| 10.1.2       | Pemancar radar SAR menggunakan AIS (AIS-SART)<br><i>AIS Search And Rescue Transmitters (AIS-SART)</i>                       | -                                     |
| 10.2         | Jumlah perangkat radio telepon VHF dua arah portabel<br><i>Number of portable two-way VHF radio telephone apparatus</i>     | 3                                     |

3. Rincian fasilitas radio  
*Details of radio facilities*

| Item<br>Item |   | Persediaan Aktual<br>Actual Provision |
|--------------|---|---------------------------------------|
| 1.           | Sistem utama<br><i>Primary systems</i>  |                                       |
| 1.1          | Instalasi radio VHF<br><i>VHF radio installation</i>  |                                       |
| 1.1.1        | Encoder DSC<br><i>DSC encoder</i>   | Terpasang                             |
| 1.1.2        | Pesawat jaga penerima DSC<br><i>DSC watch receiver</i>  | Terpasang                             |
| 1.1.3        | Radiotelepon<br><i>Radiotelephony</i>   | Terpasang                             |
| 1.2          | Instalasi radio MF<br><i>MF radio installation</i>  |                                       |
| 1.2.1        | Encoder DSC<br><i>DSC encoder</i>   | -                                     |
| 1.2.2        | Pesawat jaga penerima DSC<br><i>DSC watch receiver</i>  | -                                     |
| 1.2.3        | Radiotelepon<br><i>Radiotelephony</i>   | -                                     |
| 1.3          | Instalasi radio MF/HF<br><i>MF/HF radio installation</i>  |                                       |
| 1.3.1        | Encoder DSC<br><i>DSC encoder</i>   | Terpasang                             |
| 1.3.2        | Pesawat jaga penerima DSC<br><i>DSC watch receiver</i>  | Terpasang                             |
| 1.3.3        | Radiotelepon<br><i>Radiotelephony</i>   | Terpasang                             |
| 1.3.4        | Telegraf cetak langsung <sup>1</sup><br><i>Direct-printing telegraphy<sup>1</sup></i>   | --                                    |
| 1.4          | Stasiun bumi kapal untuk layanan satelit seluler yang diakui<br><i>Recognized mobile satellite service ship earth station</i> | --                                    |
| 2.           | Alat peringatan sekunder<br><i>Secondary means of alerting</i>  | --                                    |

No. Sertifikat: 04285-BM/D1.S-PSD/2024

- 2.5 Kapal memenuhi persyaratan instalasi radio sesuai dengan Bab III Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. KP.988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan beserta Lampiran Keselamatannya;  
*The ship complied with the radio installations requirements of Chapter III of General Director of Land Transportation Regulation No. KP.988/AP.402/DRJD/2021 for Ro-Ro Passenger Ship and their Safety Appendix;*
- 2.6 Fungsi instalasi radio yang digunakan pada sarana penyelamatan diri memenuhi persyaratan Bab III Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. KP.988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan beserta Lampiran Keselamatannya;  
*The functioning of radio installations used in life-saving appliances complied with requirements of Chapter III of General Director of Land Transportation Regulation No. KP.988/AP.402/DRJD/2021 for Ro-Ro Passenger Ship and their Safety Appendix;*
- 2.7 Kapal memenuhi persyaratan Bab III Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. KP.988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan beserta Lampiran Keselamatannya yang berkaitan dengan perlengkapan navigasi pelayaran, dan publikasi nautika;  
*The ship complied with the requirements of Chapter III of General Director of Land Transportation Regulation No. KP.988/AP.402/DRJD/2021 for Ro-Ro Passenger Ship and their Safety Appendix as regards shipborne navigational equipment, and nautical publications;*
- 2.8 Kapal dilengkapi dengan penerangan, sosok dan sarana pembuat isyarat bunyi dan isyarat marabahaya sesuai dengan persyaratan Bab III Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. KP.988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan beserta Lampiran Keselamatannya;  
*The ship was provided with lights, shapes and means of making sound signals and distress signals in accordance with the requirements of Chapter III of General Director of Land Transportation Regulation No. KP.988/AP.402/DRJD/2021 for Ro-Ro Passenger Ship and their Safety Appendix;*
- 2.9 Dalam segala hal kapal memenuhi persyaratan terkait pada Bab III Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. KP.988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan beserta Lampiran Keselamatannya;  
*In all other respects the ship complied with the relevant requirements of Chapter III of General Director of Land Transportation Regulation No. KP.988/AP.402/DRJD/2021 for Ro-Ro Passenger Ship and their Safety Appendix;*
3. Bahwa telah/tidak<sup>2</sup> diterbitkan Sertifikasi Pembebasan  
*That an exemption Certificate has/has not<sup>1</sup> been issued*

Sertifikat ini berlaku sampai dengan : 30 MARET 2025  
*This certificate is valid until*

Tanggal selesainya pemeriksaan sebagai dasar penerbitan sertifikat ini : 31 DESEMBER 2024  
*Completion date of the survey on which this certificate is based*

Diterbitkan di : BATAM  
*Issued at*

Pada tanggal : 31 DESEMBER 2024  
*Date on*

BIRO KLASIFIKASI INDONESIA  
A.n Direktur Operasi  
O.b Operation Director

Kepala Cabang Utama Klas Batam  
Head of Batam Class Main Branch



- (1) Sesuai dengan skema nomor identifikasi kapal IMO yang diadopsi oleh organisasi dengan resolusi A.1117(30)  
*In accordance with IMO ship identification number scheme adopted by the organization by resolution A.1117(30)*
- (2) Hapus yang tidak diperlukan  
*Delete as appropriate*

Lampiran 6 Sertifikat Keselamatan Kapal Penyeberangan KMP. Citra Nusantara



**SERTIFIKAT KESELAMATAN  
KAPAL ANGKUTAN PENYEBERANGAN  
RO-RO PASSENGER SHIP SAFETY CERTIFICATE**

**SEMENTARA  
INTERIM**

No.: **03994-BM/D1.S-PSD/2024**

Untuk daerah operasional pelayaran : **LOKAL**  
*For sea area operational*

(Sertifikat ini harus dilampirkan dengan Catatan Perlengkapan untuk Sertifikat Keselamatan Kapal Angkutan Penyeberangan (Form P))  
*(This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment for National Ro-Ro Passenger Ship Safety Certificate (Form P))*

Diterbitkan menurut ketentuan :  
*Issued under the provisions of*

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. KP.988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan  
*Director General of Land Transportation Regulation No. KP.988/AP.402/DRJD/2021 for Ro-Ro Passenger Ships*

berdasarkan wewenang PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA  
*Under the Authority of the Government of the Republic of Indonesia*

oleh BIRO KLASIFIKASI INDONESIA  
*by Biro Klasifikasi Indonesia*

| Nama Kapal<br><i>Name of Ship</i>  | Nomor atau Huruf Pengenal<br><i>Distinctive Number or Letters</i> | Pelabuhan Pendaftaran<br><i>Port of Registry</i> | Isi Kotor<br><i>Gross Tonnage</i> |
|--|---|--|-----------------------------------|
| <b>CITRA NUSANTARA</b>   | <b>YFHT</b>   | <b>JAKARTA</b>                                   | <b>1007</b>                       |
| Wilayah laut radio kapal<br><i>Sea areas in which ship is certified to operate</i> |   | Nomor IMO <sup>1</sup><br><i>IMO Number</i>      |                                   |
| <b>A1+A2</b>   |   | <b>8132160</b>                                   |                                   |
| Tanggal Pembangunan<br><i>Date of Build</i>  |   |  |                                   |
| Kontrak<br><i>Contract</i>   | Peletakan Lunas<br><i>Keel Laid</i>                               | Penyerahan<br><i>Delivery</i>                    | Konversi<br><i>Conversion</i>     |
| --   | --  | --   | --                                |

DENGAN INI DINYATAKAN:  
*THIS IS TO CERTIFY*

- Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan persyaratan Bab III Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. KP.988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan beserta Lampiran Keselamatannya.  
*The ship has been surveyed in accordance with Chapter III of General Director of Land Transportation Regulation No. KP.988/AP.402/DRJD/2021 for Ro-Ro Passenger Ship and their Safety Appendix.*
- Bahwa pemeriksaan menunjukkan :  
*The survey showed*
  - Kapal memenuhi persyaratan Bab III Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. KP.988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan beserta Lampiran Keselamatannya yang berkaitan dengan tata susunan perlindungan kebakaran, sistem dan sarana kebakaran serta bagian pengendalian kebakaran;  
*The ship complied with the requirements of Chapter III of General Director of Land Transportation Regulation No. KP.988/AP.402/DRJD/2021 for Ro-Ro Passenger Ship and their Safety Appendix as regards structural fire protection, fire safety systems and appliances and fire control plans;*
    - Konstruksi lambung, permesinan utama dan bantu, dan bejana tekan;  
*The hull structure, main and auxiliary machineries, and pressure vessels;*
    - Tata susunan dan rincian subdivisi kedap air;  
*The watertight subdivision arrangements and details;*
  - Kapal memenuhi persyaratan Bab III Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. KP.988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan beserta Lampiran Keselamatannya yang berkaitan dengan tata susunan perlindungan kebakaran, sistem dan sarana kebakaran serta bagian pengendalian kebakaran;  
*The ship complied with the requirements of Chapter III of General Director of Land Transportation Regulation No. KP.988/AP.402/DRJD/2021 for Ro-Ro Passenger Ship and their Safety Appendix as regards structural fire protection, fire safety systems and appliances and fire control plans;*
  - Sarana dan perlengkapan penyelamatan diri dari sekoci penolong, rakit penolong dan sekoci penyelamat dilengkapi sesuai dengan persyaratan Bab III Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. KP.988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan beserta Lampiran Keselamatannya;  
*The life-saving appliances and the equipment of the lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of Chapter III of General Director of Land Transportation Regulation No. KP.988/AP.402/DRJD/2021 for Ro-Ro Passenger Ship and their Safety Appendix;*
  - Kapal dilengkapi dengan alat pelempar tali dan instalasi radio yang digunakan pada sarana penyelamatan diri sesuai dengan persyaratan Bab III Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. KP.988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan beserta Lampiran Keselamatannya;  
*The ship was provided with a line-throwing appliances and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the requirements of Chapter III of General Director of Land Transportation Regulation No. KP.988/AP.402/DRJD/2021 for Ro-Ro Passenger Ship and their Safety Appendix;*

F33.7.16-2023/Rev.2

393964

1/2

|       |  | Sisi kiri<br>Port side | Sisi kanan<br>Starboard side |
|-------|--|------------------------|------------------------------|
| 5.    | Rakit penolong<br><i>Liferafts</i>   |                        |                              |
| 5.1   | Rakit penolong dengan peralatan peluncuran yang telah disetujui disyaratkan<br><i>Those for which approved launching appliances are required</i>           |                        |                              |
| 5.1.1 | Jumlah rakit penolong<br><i>Number of liferafts</i>  | --                     | --                           |
| 5.1.2 | Jumlah pelayar yang dapat ditampung oleh rakit penolong<br><i>Number of persons accommodated by them</i>   | --                     | --                           |
| 5.2   | Rakit penolong dengan peralatan peluncuran yang telah disetujui tidak disyaratkan<br><i>Those for which approved launching appliances are not required</i> |                        |                              |
| 5.2.1 | Jumlah rakit penolong<br><i>Number of liferafts</i>  | --                     | --                           |
| 5.2.2 | Jumlah orang yang dapat ditampung oleh rakit penolong<br><i>Number of persons accommodated by them</i>   | 5                      | 4                            |
| 6.    | Jumlah peralatan Sistem Evakuasi Kapal<br><i>Number of Marine Evacuation System (MES)</i>  | --                     | --                           |
| 6.1   | Jumlah rakit penolong yang dilayani Sistem Evakuasi Kapal<br><i>Number of liferaft served by them</i>  | --                     | --                           |
| 6.2   | Jumlah pelayar yang dapat ditampung oleh Sistem Evakuasi Kapal<br><i>Number of persons accommodated by them</i>  | --                     | --                           |

|        | Item<br><i>Item</i>   | Persediaan Aktual<br><i>Actual Provision</i> |
|--------|---|--|
| 7.     | Alat apung<br><i>Buoyant apparatus</i>  |  |
| 7.1    | Jumlah alat<br><i>Number of apparatus</i>   | --   |
| 7.2    | Jumlah pelayar yang dapat ditampung<br><i>Number of persons capable of being supported</i>                                  | --   |
| 8.     | Jumlah pelampung penolong<br><i>Number of lifebuoys</i>   | 12   |
| 9.     | Jumlah baju penolong<br><i>Number of lifejackets</i>  | 335  |
| 9.1    | Jumlah baju penolong dewasa<br><i>Number of adult lifejackets</i>   | 280  |
| 9.2    | Jumlah baju penolong anak-anak<br><i>Number of child lifejackets</i>  | 55   |
| 10.    | Instalasi radio yang digunakan pada peralatan keselamatan jiwa<br><i>Radio installations used in life-saving appliances</i> |  |
| 10.1   | Jumlah alat penanda lokasi SAR<br><i>Number of search and rescue locating devices</i>                                       |  |
| 10.1.1 | Transponder radar SAR (SART)<br><i>Search And Rescue radar transponder (SART)</i>   | 2  |
| 10.1.2 | Pemancar radar SAR menggunakan AIS (AIS-SART)<br><i>AIS Search And Rescue Transmitters (AIS-SART)</i>                       | --   |
| 10.2   | Jumlah perangkat radio telefon VHF dua arah portabel<br><i>Number of portable two-way VHF radio telephone apparatus</i>     | 3  |



CATATAN PERLENGKAPAN  
UNTUK SERTIFIKAT KESELAMATAN KAPAL  
ANGKUTAN PENYEBERANGAN  
(FORM P)  
RECORD OF EQUIPMENT  
FOR RO-RO PASSENGER SHIP SAFETY CERTIFICATE  
(FORM P)

SEMENTARA  
INTERIM

No.: 03994-BM/D1.S-PSD/2024

Catatan ini harus dilampirkan secara permanen pada Sertifikat Keselamatan Kapal Angkutan Penyeberangan  
*This Record shall be permanently attached to the Ro-Ro Passenger Ship Safety Certificate*

CATATAN PERLENGKAPAN  
UNTUK MEMENUHI PERATURAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT NO. KP.988/AP.402/DRJD/2021  
TENTANG KAPAL ANGKUTAN PENYEBERANGAN

RECORD OF EQUIPMENT  
FOR COMPLIANCE WITH THE DIRECTOR GENERAL OF LAND TRANSPORTATION REGULATION NO. KP.988/AP.402/DRJD/2021  
FOR RO-RO PASSENGER SHIP

1. Data Kapal  
*Particulars of ship*  
Nama Kapal : CITRA NUSANTARA  
Name of ship  
Nomor atau huruf pengenal : YFHT  
Distinctive number or letters  
Jumlah penumpang yang diijinkan : 150 Orang  
Number of passengers for which certified  
Jumlah minimal pelayar dengan kualifikasi yang dipersyaratkan untuk mengoperasikan instalasi radio :  
Minimum number of persons with required qualifications to operate the radio installations  
2 (dua) Perwira Geladak Bersertifikat GOC
2. Rincian peralatan keselamatan jiwa  
*Details of life-saving appliances*  
1. Jumlah keseluruhan pelayar dimana tersedia peralatan keselamatan jiwa : 172  
Total number of persons for which life-saving appliances are provided

|       |   | Sisi kiri<br>Port side | Sisi kanan<br>Starboard side |
|-------|---|------------------------|------------------------------|
| 2.    | Jumlah keseluruhan sekoci penolong<br><i>Total number of lifeboats</i>  | —                      | —                            |
| 2.1   | Jumlah keseluruhan pelayar yang dapat ditampung oleh sekoci penolong<br><i>Total number of persons accommodated by them</i>                           | —                      | —                            |
| 2.2   | Jumlah sekoci penolong tertutup sebagian (Koda LSA Sub-bab 4.5)<br><i>Number of partially enclosed lifeboats (LSA code, Section 4.5)</i>              | —                      | —                            |
| 2.3   | Jumlah sekoci penolong tertutup secara keseluruhan (Koda LSA sub-bab 4.6)<br><i>Number of totally enclosed lifeboats (LSA code, section 4.6)</i>      | —                      | —                            |
| 2.4   | Sekoci penolong yang lain<br><i>Other lifeboats</i>   | —                      | —                            |
| 2.4.1 | Jumlah<br><i>Numbers</i>  | —                      | —                            |
| 2.4.2 | Tipe<br><i>Type</i>   | —                      | —                            |
| 3.    | Jumlah sekoci penolong bermotor (termasuk yang ditunjukkan di atas)<br><i>Number of motor lifeboats (Included in the total lifeboats shown above)</i> | —                      | —                            |
| 3.1   | Jumlah sekoci penolong yang dilengkapi dengan lampu sorot<br><i>Number of lifeboats fitted with searchlights</i>                                      | —                      | —                            |
| 4.    | Jumlah sekoci penyelamatan<br><i>Number of rescue boats</i>   | 1                      | 1                            |
| 4.1   | Jumlah sekoci penolong bermotor termasuk yang ditunjukkan di atas<br><i>Number of boats which are included in the total lifeboats shown above</i>     | —                      | —                            |

03994-BMD1 S-P

- 2.5 Kapal memenuhi persyaratan instalasi radio sesuai dengan Bab III Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. KP.988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan beserta Lampiran Keselamatannya;  
The ship complied with the radio installations requirements of Chapter III of General Director of Land Transportation Regulation No. KP.988/AP.402/DRJD/2021 for Ro-Ro Passenger Ship and their Safety Appendix;
- 2.6 Fungsi instalasi radio yang digunakan pada sarana penyelamatan diri memenuhi persyaratan Bab III Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. KP.988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan beserta Lampiran Keselamatannya;  
The functioning of radio installations used in life-saving appliances complied with requirements of Chapter III of General Director of Land Transportation Regulation No. KP.988/AP.402/DRJD/2021 for Ro-Ro Passenger Ship and their Safety Appendix;
- 2.7 Kapal memenuhi persyaratan Bab III Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. KP.988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan beserta Lampiran Keselamatannya yang berkaitan dengan perlengkapan navigasi pelayaran, dan publikasi nautika;  
The ship complied with the requirements of Chapter III of General Director of Land Transportation Regulation No. KP.988/AP.402/DRJD/2021 for Ro-Ro Passenger Ship and their Safety Appendix as regards shipborne navigational equipment, and nautical publications;
- 2.8 Kapal dilengkapi dengan penerangan, sosok dan sarana pembuat isyarat bunyi dan isyarat marabahaya sesuai dengan persyaratan Bab III Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. KP.988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan beserta Lampiran Keselamatannya;  
The ship was provided with lights, shapes and means of making sound signals and distress signals in accordance with the requirements of Chapter III of General Director of Land Transportation Regulation No. KP.988/AP.402/DRJD/2021 for Ro-Ro Passenger Ship and their Safety Appendix;
- 2.9 Dalam segala hal kapal memenuhi persyaratan terkait pada Bab III Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. KP.988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan beserta Lampiran Keselamatannya;  
In all other respects the ship complied with the relevant requirements of Chapter III of General Director of Land Transportation Regulation No. KP.988/AP.402/DRJD/2021 for Ro-Ro Passenger Ship and their Safety Appendix;

3. Bahwa telah/tidak<sup>2</sup> diterbitkan Sertifikasi Pembebasan  
That an exemption Certificate has/not<sup>2</sup> been issued

Sertifikat ini berlaku sampai dengan : 08 MARET 2025  
This certificate is valid until

Tanggal selesainya pemeriksaan yang dijadikan dasar penerbitan sertifikat ini : 19 MARET 2024  
Completion date of the survey on which this certificate is based

Diterbitkan di : BATAM

Issued at

Tanggal : 09 DESEMBER 2024  
Date

Catatan :-  
Note

BIRO KLASIFIKASI INDONESIA  
A.n. Direktur Operasi  
O.b. Operation Director  
Kepala Cabang Utama Klas Batam  
Head of Batam Class Main Branch



1 Sesuai dengan skema nomor identifikasi kapal IMO yang diadopsi oleh organisasi dengan resolusi A.1117(30)  
In accordance with IMO ship identification number scheme adopted by the organization by resolution A.1117(30)

2 Coret yang tidak perlu

Delete as appropriate  
Notification : 1007056-PSD  
F33.7.16-2023/Rev.2

Lampiran 7 Formulir Wawancara Pada KMP. Citra Nusantara



FORM SURVEY WAWANCARA OPERATOR KAPAL  
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI DANAU DAN  
PENYEBERANGAN PALEMBANG  
TAHUN AKADEMIK 2024/2025

---

|                   |                           |
|-------------------|---------------------------|
| SURVEYOR          | : M. DARU ALAMSYAH        |
| NARASUMBER        | : CAPT. FARID HERASPATI S |
| JABATAN           | : NAHKODA KAPAL           |
| TANGGAL WAWANCARA | : 19 FEBRUARI 2025        |
| LOKASI            | : KMP. CITRA NUSANTARA    |
| PERTANYAAN        | :                         |

1. Apa saja jenis alat keselamatan yang tersedia di kapal ini ?  
Jawaban :

- a. Sekoci penyelamat (*Rescue boat*),
- b. Jaket penolong (*Life jacket*),
- c. Pelampung Penolong (*Life buoy*),
- d. Rakit penolong (*Liferaft*),
- e. Portable Two-Way VHF Radio Telephony,
- f. Isyarat Marabahaya (*Pyrotechnic*)
- g. Alat Pelontar Tali (*Line Throwing*),
- h. Search and Rescue Radar Transponder (SART).

2. Berapa jumlah masing-masing alat keselamatan yang ada di kapal ini ?  
"Jumlah alat keselamatan yang tersedia di kapal ini adalah sebagai berikut:  
2 unit Sekoci penyelamat dengan mesin bermotor (*Rescue boat*), 9 unit Rakit penolong (*Liferaft*), 336 unit Jaket penolong (*Life jacket*), 12 buah Pelampung Penolong (*Life buoy*), 2 unit Alat Pelontar Tali (*Line Throwing*), 16 *parachute signal*, 11 unit *red hand flare gun*, dan 4 *smoke signal*, 2 unit (SART), dan 4 unit Portable Two-way VHF Radio Telephony apparatus."

3. Bagaimana kondisi fisik alat keselamatan yang tersedia di kapal saat ini?

Jawaban :

"Kondisi alat keselamatan di kapal saat ini secara umum masih baik, tersedia 2 sekoci penyelamat dengan mesin bermotor yang masih berfungsi dengan baik".

"Ada 12 pelampung penolong (*lifebuoy*), hanya 1 unit MOB yang terpasang, lampu menyala sendiri yang tidak terpasang pada *lifebuoy* dan disimpan di anjungan , dan beberapa unit *lifebuoy* dengan tali 30 meter yang kurang tertata rapi".

"*Lifejacket* berjumlah 336 unit, terdiri dari 283 untuk dewasa dan 53 untuk anak-anak. Kondisinya masih bagus, tapi pita *reflektornya* tidak terpasang. Lampu, peluit, dan nama kapal sudah lengkap, serta lemari penyimpanannya yang rapi".

"Kemudian terdapat 2 unit alat pelontar tali dengan kondisi yang masih bagus dan berfungsi dengan baik, 9 unit *liferaft* yang sudah mencukupi persyaratan minimal penumpang di atas kapal".

"Isyarat marabahaya seperti *parachute signal* (16 unit), *red hand flare gun* (11 unit), dan *smoke signal* (4 unit) semuanya masih dalam kondisi baik. Terdapat juga 2 alat SART dan 4 radio VHF yang masih layak pakai".

4. Apakah alat keselamatan pada KMP. Citra Nusantara yang beroperasi telah sesuai dengan persyaratan sertifikasi yang mengacu pada Perdirjen Hubdat Nomor: KP 988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan ?

Jawaban :

"Jika dilihat dari jumlahnya, alat keselamatan di KMP. Citra Nusantara sebenarnya sudah memenuhi persyaratan sertifikasi. Namun, jika ditinjau dari kondisi fisiknya, masih terdapat beberapa kekurangan. Seperti pita *reflector* pada *lifejacket* yang belum terpasang dan beberapa unit pendukung pada *lifebuoy* yang tidak terpasang dengan benar, sehingga secara keseluruhan belum optimal sepenuhnya dalam memenuhi standar kelayakan yang ditetapkan."

5. Apakah kapal ini memiliki Sertifikat Keselamatan Kapal Penyeberangan ?

Jawaban :

“Ya, kapal ini memiliki Sertifikat Keselamatan Kapal Penyeberangan yang masih berlaku. Sertifikat tersebut diterbitkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia setelah kapal menjalani pemeriksaan kelaiklautan dan dinyatakan memenuhi persyaratan keselamatan sesuai ketentuan yang berlaku.”

Lampiran 8 Formulir Wawancara Pada KMP. Satria Pratama



FORM SURVEY WAWANCARA OPERATOR KAPAL  
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI DANAU DAN  
PENYEBERANGAN PALEMBANG  
TAHUN AKADEMIK 2024/2025

SURVEYOR : M. DARU ALAMSYAH  
NARASUMBER : YOGI OKTOVIANDI  
JABATAN : MUALIM I  
TANGGAL WAWANCARA : 22 FEBRUARI 2025  
LOKASI : KMP. SATRIA PRATAMA  
PERTANYAAN :

1. Apa saja jenis alat keselamatan yang tersedia di kapal ini ?

Jawaban :

Alat keselamatan yang tersedia di kapal ini antara lain :

- a. Sekoci penyelamat (*Rescue boat*),
- b. Jaket penolong (*Life jacket*),
- c. Pelampung Penolong (*Life buoy*),
- d. Rakit penolong (*Liferaft*),
- e. Portable Two-Way VHF Radio Telephony,
- f. Isyarat Marabahaya (*Pyrotechnic*)
- g. Alat Pelontar Tali (*Line Throwing*),
- h. Search and Rescue Radar Transponder (SART).

2. Berapa jumlah masing-masing alat keselamatan yang ada di kapal ini ?

"Jumlah alat keselamatan yang tersedia di kapal ini adalah sebagai berikut:

2 unit Sekoci Penyelamat (*Rescue boat*) dengan mesin bermotor , 10 unit Rakit penolong (*Liferaft*), 372 unit Jaket penolong (*Life jacket*), 9 buah Pelampung Penolong (*Life buoy*), 3 unit Alat Pelontar Tali (*Line Throwing*), 8 *parachute signal*, 8 unit *red hand flare gun*, dan 4 *smoke signal*, 2 unit (SART), dan 2 unit *Portable Two-way VHF Radio Telephony apparatus*".

3. Bagaimana kondisi fisik alat keselamatan yang tersedia di kapal saat ini?

Jawaban :

"Alat keselamatan di KMP. Satria Pratama sebagian besar masih dalam kondisi baik dan layak digunakan, tetapi terdapat beberapa alat keselamatan yang sudah tidak layak pakai. Terdapat 2 sekoci bermotor yang masih berfungsi normal, serta 10 unit rakit penolong (liferaft) berkapasitas 25 orang per unit yang juga siap digunakan".

"Untuk *lifebuoy*, awalnya tersedia 12 unit, namun 2 hilang karena dibuang penumpang yang mengalami gangguan kejiwaan, dan 1 sudah rusak. Dari 2 unit *lifebuoy* yang dilengkapi dengan MOB, hanya 1 unit yang terpasang. Selain itu, ada 4 *lifebuoy* dengan lampu menyala sendiri yang tidak terpasang pada *lifebuoy* dikarenakan diletakkan di anjungan, serta 6 *lifebuoy* dengan tali 30 meter yang sudah sesuai ".

"*Lifejacket* tersedia 372 unit, terdiri dari 325 unit untuk dewasa dan 47 unit untuk anak-anak. Semuanya dalam kondisi baik, lengkap dengan lampu, peluit, pita reflektor, dan nama kapal yang terlihat jelas. Hanya lemari penyimpanannya perlu kami rapikan lagi".

"Kami juga memiliki 3 unit alat pelontar tali (*line throwing*) dalam kondisi baik. Namun, 8 unit *red hand flare gun* dan 8 unit *parachute signal* sudah kedaluwarsa sejak Januari 2025. Sementara 4 unit *smoke signal* masih dalam masa berlaku".

"Untuk alat komunikasi darurat, terdapat 2 unit SART dan hanya 2 unit *Portable Two Way Radio VHF Telephony*, keduanya masih berfungsi dengan baik".

4. Apakah alat keselamatan pada KMP. Citra Nusantara yang beroperasi telah sesuai dengan persyaratan sertifikasi yang mengacu pada Perdirjen Hubdat Nomor: KP 988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan ?

Jawaban :

"Pada KMP. Satria Pratama, jumlah alat keselamatan yang tersedia saat ini belum optimal dalam memenuhi persyaratan sertifikasi yang berlaku. Selain itu, jika dilihat dari kondisi fisiknya, beberapa alat keselamatan juga berada dalam keadaan yang tidak layak atau tidak berfungsi sebagaimana mestinya. Hal ini menunjukkan bahwa secara keseluruhan, baik dari segi jumlah maupun kondisi, alat keselamatan di kapal ini belum memenuhi

standar yang ditetapkan untuk keselamatan pelayaran dan kedepannya kami sebagai pihak operator kapal akan memenuhi dan melengkapi standar keselamatan pelayaran tersebut guna kenyamanan penumpang saat sedang berlayar”.

5. Apakah kapal ini memiliki Sertifikat Keselamatan Kapal Penyeberangan ?

Jawaban :

“Ya, kapal ini memiliki Sertifikat Keselamatan Kapal Penyeberangan yang masih berlaku. Sertifikat tersebut diterbitkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia setelah kapal menjalani pemeriksaan kelaiklautan dan dinyatakan memenuhi persyaratan keselamatan sesuai ketentuan yang berlaku.”

Lampiran 9 Wawancara bersama pihak operator kapal KMP. Satria Pratama



Lampiran 10 Wawancara bersama Pihak Operator Kapal KMP. Citra Nusantara

