

**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

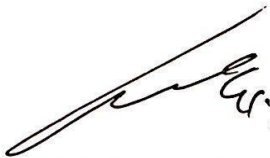
Penguji I



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



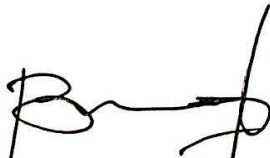
Aulia Ika Atika, M.Pd.

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 *Cleareance Out* Wisuda.

Palembang, 15 Agustus 2025

Verifikator

Kurniawan.,S.IP  
NIP. 199904222025211005

## 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>	<b>1</b>
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>	<b>6</b>
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>	<b>21</b>
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>	37
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>	94
A. Kesimpulan	94
B. Saran	95
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	97
<b>LAMPIRAN</b>	99

## 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 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 Lintasan Kuala Tungkal - Telaga Punggur	65
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 Tunga	66
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	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 (Lifejacket) 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 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 <i>Portable Two-way VHF Radio Telephony</i>	19
Gambar 2. 6 Isyarat Marabahaya ( <i>Pyrotechnic</i> )	19
Gambar 2. 7 Alat Pelontar ( <i>Line Throwing</i> )	19
Gambar 2. 8 <i>Search and Rescue Radar Transponder (SART)</i>	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 Loker 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 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 Transponder (SART) Pada KMP. Citra Nusantara	85
Gambar 4. 44 Search And Rescue Transponder (SART) Pada KMP. Satria Pratama	86
Gambar 4. 45 Portable Two Way VHF Radio Telephony Pada KMP. Citra Nusantara	87
Gambar 4. 46 Portable Two Way VHF Radio Telephony Pada KMP. Satria 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 Pratama	105
Lampiran 6 Sertifikat Keselamatan Kapal Penyeberangan KMP. Citra 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 Pratama	118
Lampiran 10 Wawancara bersama Pihak Operator Kapal KMP. Citra 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 system 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 keselematan 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 Keselamatan 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) huruf a sebagai berikut.

- a) Masa angkutan lebaran
- b) Penugasan oleh direktur jenderal; 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*)

(Ridhotulloh, 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 ditunjukkan 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**

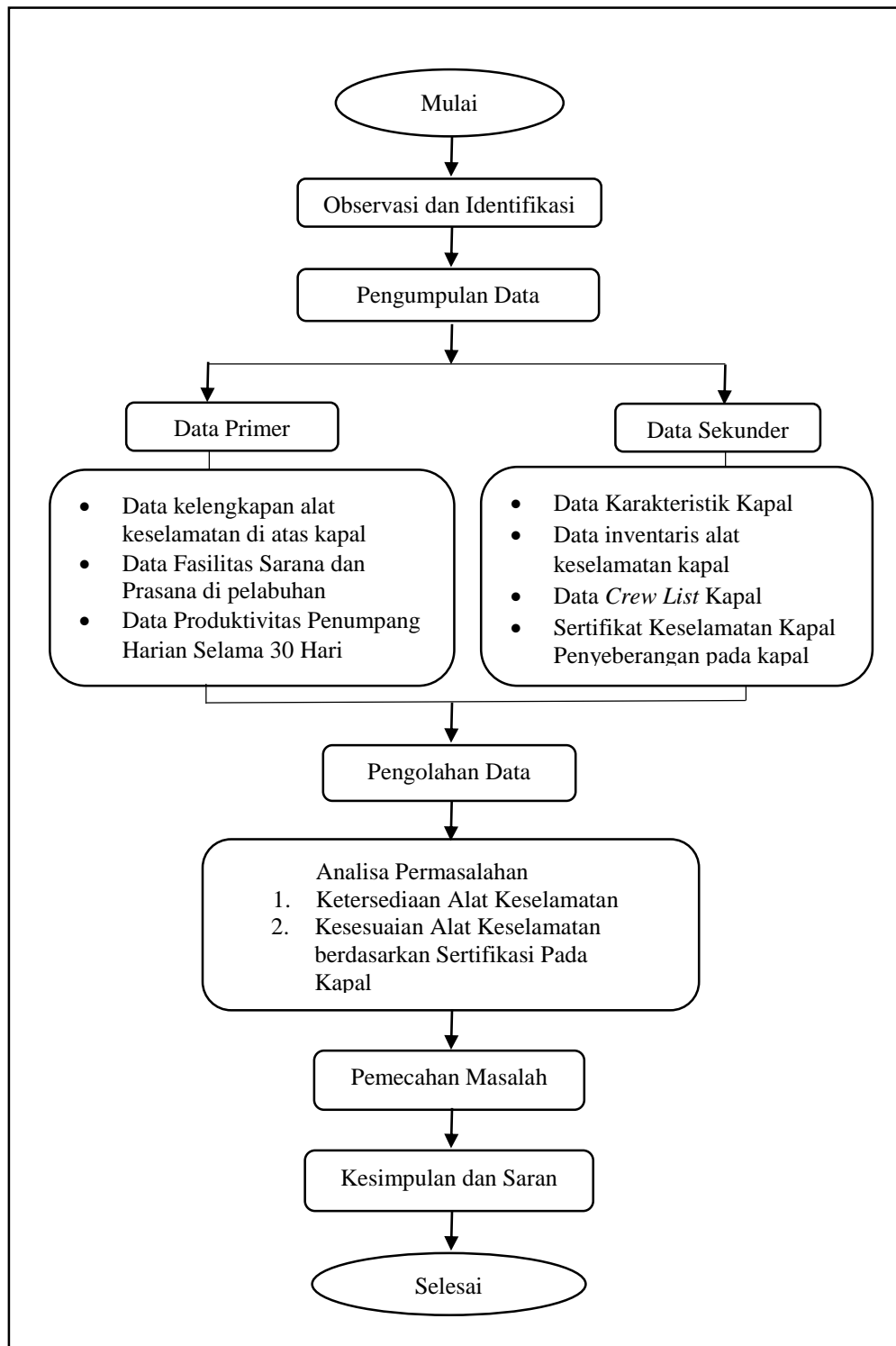
Dalam proses penyusunan laporan ini, peneliti juga menggunakan informasi yang bersumber dari data yang telah tersedia sebelumnya. Data tersebut diperoleh dari dokumen resmi, laporan instansi terkait, literatur pustaka, maupun sumber-sumber lain yang relevan untuk melengkapi hasil pengkajian. Informasi 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 beriku.
  - 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 dapati 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 Tonnage	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 Tonnage	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 alternative 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 menghitung 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 (*Lifejacke*)) 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 Transponder* (SART)

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

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

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

Adapun langkah – langkah dalam melakukan analisis pada *Search and Rescue Radar Transponder* (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

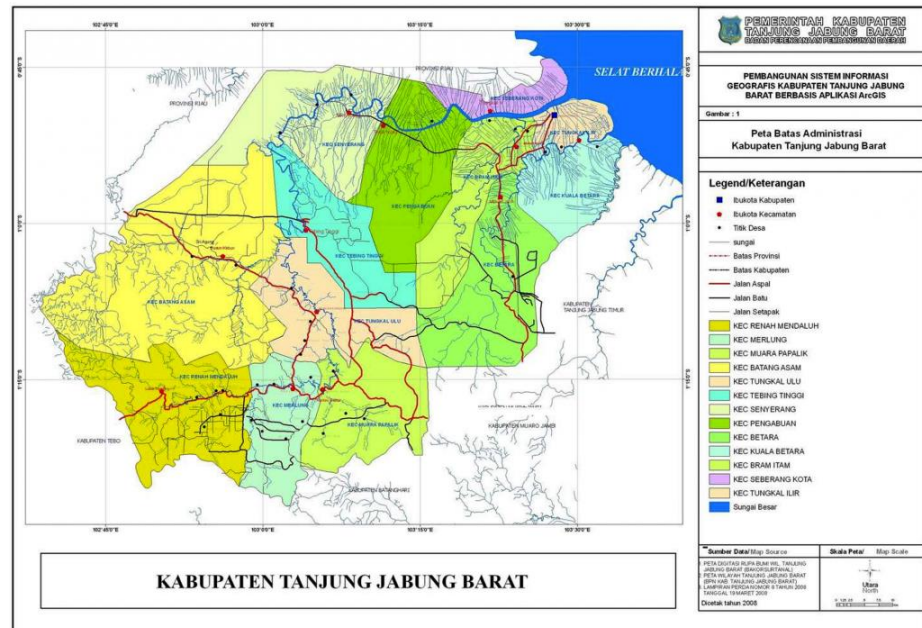
Menurut Badan Pusat Statistik (BPS) Kabupaten Tanjung Jabung Barat (2025), Kabupaten Tanjung Jabung Barat merupakan wilayah yang terletak di pesisir timur Provinsi Jambi, berada pada koordinat  $0^{\circ}53' - 1^{\circ}41'$  Lintang Selatan dan  $103^{\circ}23' - 104^{\circ}21'$  Bujur Timur. Wilayah ini memiliki luas keseluruhan 5.009,82 km<sup>2</sup> 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 km<sup>2</sup> (21%) dan wilayah terkecil adalah Kecamatan Tungkal Ilir dengan luas wilayah 100,31 km<sup>2</sup> (2%).

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

Kecamatan	Ibukota Kecamatan	Luas (km <sup>2</sup> )
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

<b>KARAKTERISTIK KMP. CITRA NUSANTARA</b>	
Nama Kapal/Call Sign	KMP.CITRA NUSANTARA / Y.F.H.T
Tempat Pembuatan	Japan – Nagashima Zosen Shipyard
Tahun	1992
Lintas Penyeberangan	TELAGA PUNGGUR - 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
<b>MESIN UTAMA</b>	
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 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 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 I	91 Kursi
Penumpang Ekonomi II	48 Kursi
Tatami	32 Kursi
Deck Muster	44 Kursi
Total Kursi Penumpang	255 Kursi
Jumlah Kendaraan	Besar : 12 Unit Kecil : 18 Unit

Sumber : PT. Jembatan Nusantara (2025)

#### 4) KMP . Senangin



Gambar 4. 5 KMP. Senangin

Tabel 4. 7 Ship Particular KMP. Senangin

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

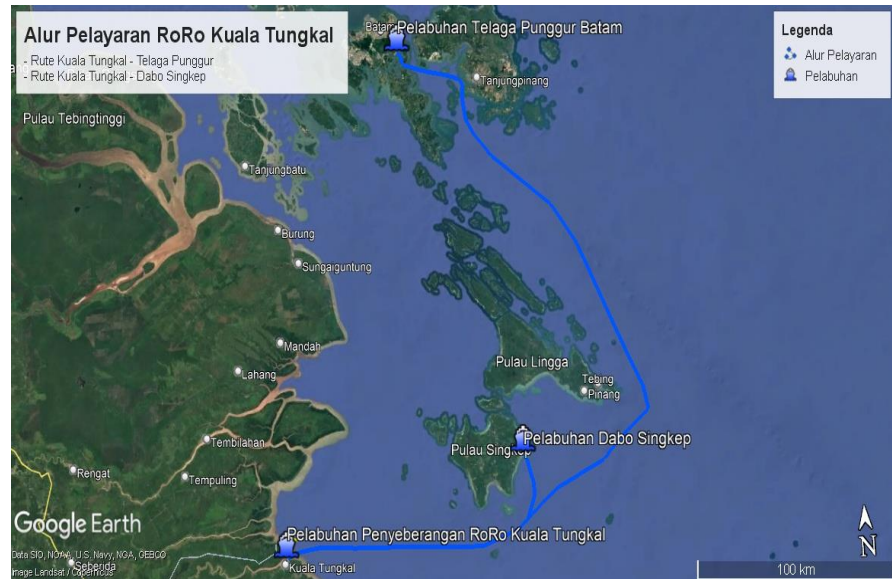
<b>KARAKTERISTIK KMP. SENANGIN</b>	
Type/Model	6 TAGM
Rated Power	2 x 124 HP
Jumlah Mesin	2 Unit
<b>KAPASITAS TANGKI</b>	
Tangki Bahan Bakar	90 Ton
Tangki Air Bersih	120 Ton
Tangki Ballast	80 Ton
<b>KAPASITAS MUAT</b>	
Penumpang VIP	40 Kursi
Penumpang Ekonomi I	98 Kursi
Penumpang Ekonomi II	31 Kursi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

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



Gambar 4. 15 Locket 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 listrik jika terjadi pemadaman listrik di pelabuhan dengan kondisi baik dan berfungsi.



Gambar 4. 17 Instalasi Listrik

l. 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

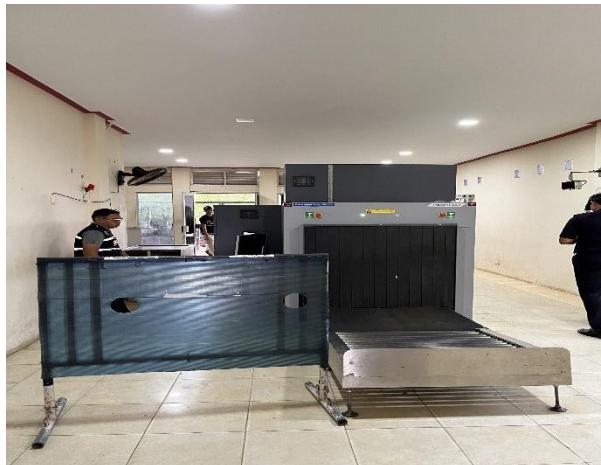
Tempat parkir ialah area yang disediakan untuk kendaraan yang akan mengantar, menjemput, atau menunggu penumpang serta kendaraan logistik yang terkait dengan aktivitas pelabuhan.



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 Pelabuhan Penyeberangan Ro-Ro Kuala Tungkal	✓	
3.	Loket	✓	
4.	Lapangan Parkir	✓	
5.	Lapangan Parkir Siap Muat	✓	
6.	Jalan Penumpang Keluar/Masuk Kapal (gangway)	✓	
7.	Instalasi Air, Listrik, dan 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 *Moveable Bridge*

d) *Breasting Dolphin*

*Breasting dolphin* adalah bagian dari sistem tambat kapal yang bertugas untuk menahan dan mengamankan kapal pada saat bersandar, dan biasanya dipasang 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*

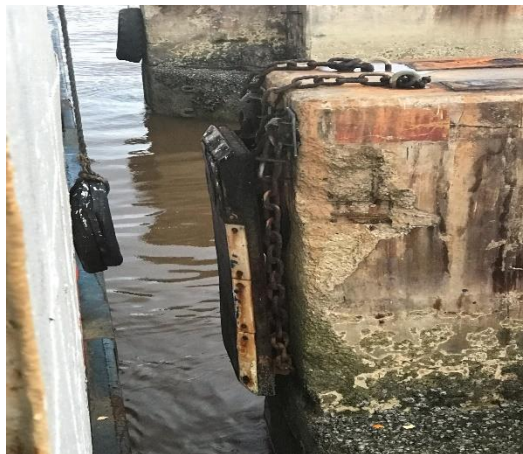
Sebagai salah satu fasilitas perairan, *bolder* berfungsi sebagai tempat pengikat tali kapal ketika kapal sedang tambat di pelabuhan.



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.

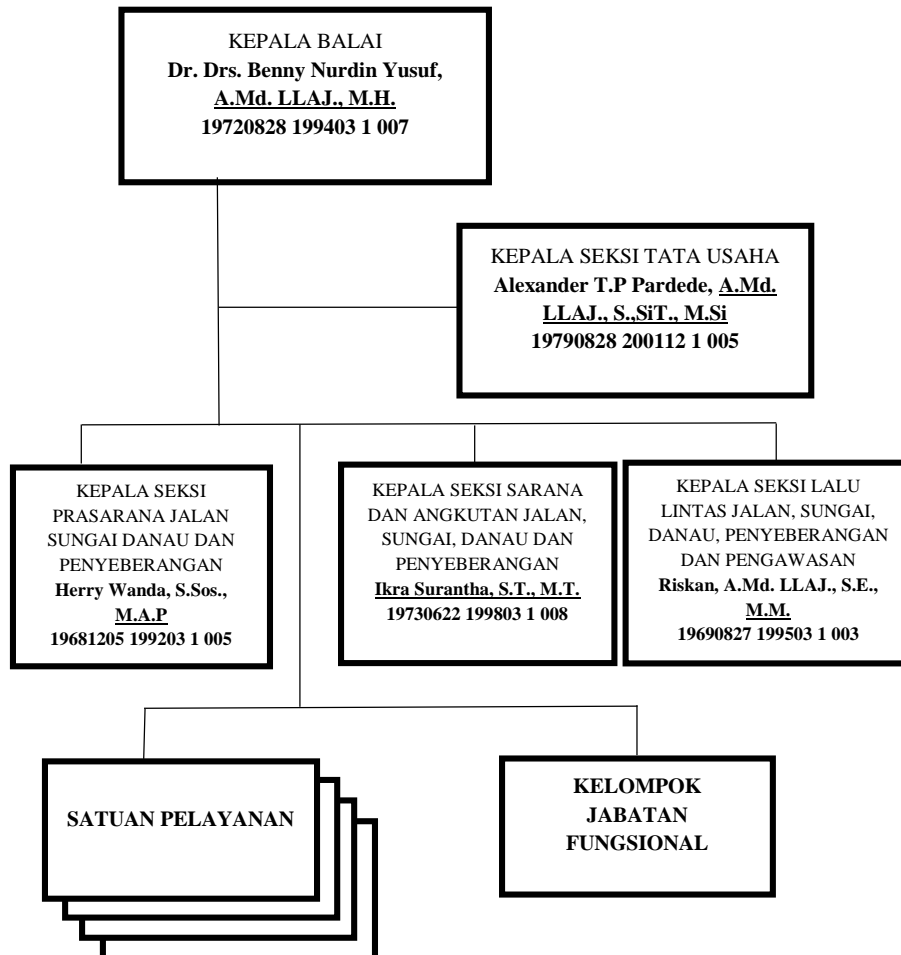
6) Kelompok Jabatan Fungsional

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 kearsipan 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 IVA	2.060	2.143	3.405	3.498	4.069
	Gol IVB	525	334	278	339	581
	Gol VA	20	41	55	50	57
	Gol VB	2.922	3.635	3.894	5.291	6.261
	Gol VIA	4	4	2	15	22
	Gol VIB	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	KEBERANGKATAN												
		Penumpang (Orang)	Kendaraan (Unit)											
			I	II	III	IVA	IVB	VA	VB	VIA	VIB	VII	VIII	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	KEDATANGAN												
		Penumpang (Orang)	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	0	0
2	13 Maret 2025	306	1	5	0	4	3	0	15	0	1	0	0	0
3	14 Maret 2025	0	0	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	0	0
5	16 Maret 2025	0	0	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	0	0
7	18 Maret 2025	312	0	5	0	6	2	1	10	0	0	0	0	0
8	19 Maret 2025	428	0	6	0	15	1	0	34	0	0	0	0	0
9	20 Maret 2025	372	0	5	0	9	1	0	12	0	0	0	0	0
10	21 Maret 2025	275	0	15	0	19	0	0	12	0	1	0	0	0
11	22 Maret 2025	516	0	4	0	31	0	0	1	0	0	0	0	0
12	23 Maret 2025	412	0	9	0	43	0	0	2	0	0	0	0	0
13	24 Maret 2025	554	0	7	0	30	0	0	2	0	0	0	0	0
14	25 Maret 2025	478	0	11	0	45	5	0	0	0	0	0	0	0
15	26 Maret 2025	644	0	12	0	31	0	2	0	0	0	0	0	0
16	27 Maret 2025	776	0	22	0	43	0	0	0	0	0	0	0	0
17	28 Maret 2025	1.012	0	25	0	32	0	0	0	0	0	0	0	0
18	29 Maret 2025	500	0	13	0	41	3	0	0	0	0	0	0	0
19	30 Maret 2025	652	0	13	0	29	0	0	2	0	0	0	0	0
20	31 Maret 2025	430	0	8	0	26	3	0	10	0	0	0	0	0
21	01 April 2025	360	0	7	0	30	0	0	0	1	0	0	0	0
22	02 April 2025	524	0	7	0	21	0	0	18	0	0	0	0	0
23	03 April 2025	414	0	3	0	6	0	0	3	0	0	0	0	0
24	04 April 2025	228	0	4	0	8	0	0	6	0	0	0	0	0
25	05 April 2025	498	0	6	0	4	0	0	2	0	0	0	0	0
26	06 April 2025	277	0	5	0	7	0	0	5	0	0	0	0	0
27	07 April 2025	1.302	0	40	0	26	3	0	5	0	0	0	0	0
28	08 April 2025	264	1	2	0	5	0	0	3	0	0	0	0	0
29	09 April 2025	623	0	18	0	13	5	0	6	0	0	0	0	0
30	10 April 2025	254	0	3	0	8	0	0	4	0	0	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 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 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 dilakukan 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 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 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 :

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

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 Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.988/AP.402/DRJD/2021	Kondisi Eksisting	Kesesuaian	
		Sesuai	Tidak Sesuai
Rakit penolong kembang (ILR) / kaku (rigid) throw overboard kapasitas 125 % pelayar, ILR jenis davit-launched atau ILR jenis throw overboard yang dilengkapi dengan MES. Sebagai alternative 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 :

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

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 Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.988/AP.402/DRJD/2021	Kondisi Eksisting	Kesesuaian	
		Sesuai	Tidak Sesuai
Rakit penolong kembang (ILR) / kaku (rigid) throw overboard kapasitas 125 % pelayar, ILR jenis davit-launched atau ILR jenis throw overboard yang dilengkapi dengan MES. Sebagai alternative 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 berfungsi 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 ketersediaan 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 pengecatan ulang agar identitas kapal serta *lifebuoy* dapat terlihat jelas.

Tabel 4. 20 Tabel Analisis Pelampung Penolong (*Lifebuoy*) 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 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 ketersediaan 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 menyalah 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 di buang oleh penumpang yang mengalami gangguan kejiwaan dan 1 unit yang sudah rusak dan sudah tidak berada di kapal lagi . Kemudian memiliki 2 unit <i>lifebuoy</i> dengan MOB dengan kondisi hanya 1 unit	—	✓

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : 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

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

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

Tabel 4. 22 Tabel Analisis Jaket Penolong (*Lifejacket*) 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 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

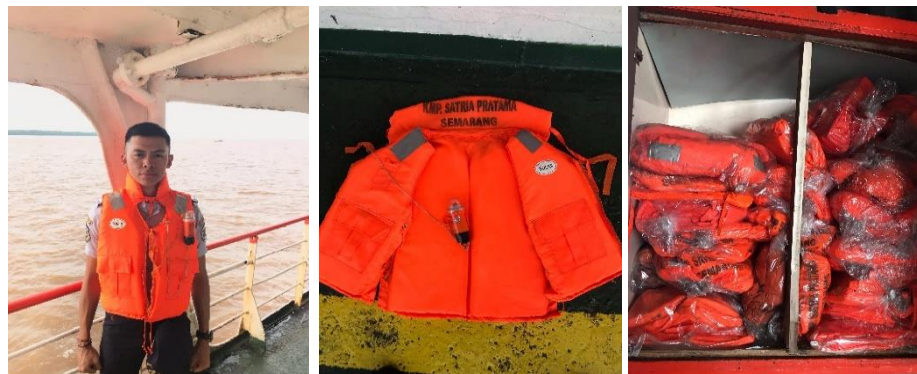
b) KMP. Satria Pratama

- 1) *Lifejacket* dewasa = 100% x jumlah pelayar  
 = 100% x (180+20)  
 = 200 unit *lifejacket* dewasa
- 2) *Lifejacket* anak = 10% x jumlah pelayar  
 = 10% x (180+20)  
 = 20 unit *lifejacket* anak
- 3) *Lifejacket* cadangan  
 Dewasa = 5% x total *lifejacket* dewasa  
 = 5% x 200 unit *lifejacket*  
 = 10 unit *lifejacket* cadangan dewasa
- 4) *Lifejacket* cadangan  
 Anak = 5% x total *lifejacket* anak  
 = 5% x 20 unit *lifejacket* anak  
 = 1 unit *lifejacket* cadangan anak
- 5) Total *lifejacket* = *Lifejacket* dewasa + *lifejacket* anak + *lifejacket* cadangan dewasa + *lifejacket* cadangan anak  
 = 200 + 20 + 10 + 1  
 = 231 unit *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*)

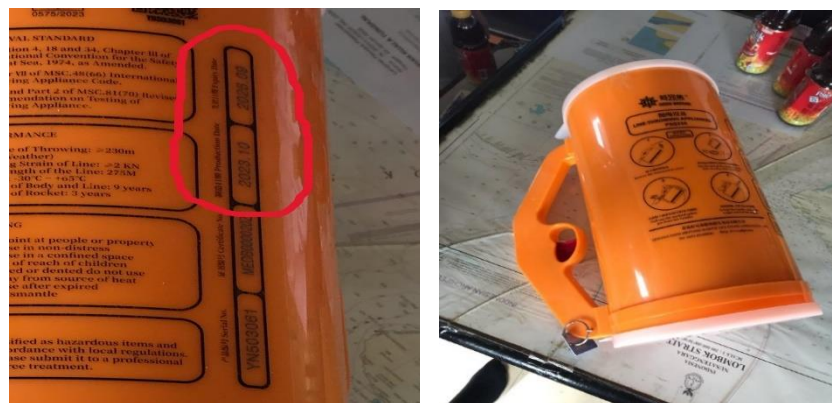
Merujuk acuan hukum yang disebutkan, tentang ketentuan jumlah alat pelontar tali (*line throwing*), kapal dengan ukuran 500 - 3000 GT harus dilengkapi dengan 2 unit alat pelontar tali (*line throwing*). Analisis jumlah dan kondisi alat pelontar tali (*line throwing*) sebagai berikut.

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 Transponder* (SART)

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

a) KMP. Citra Nusantara

Dari hasil observasi yang dilakukan di atas KMP. Citra Nusantara terkait ketersediaan dan kondisi *Search and Rescue Radar Transponder* (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 Transponder</i> (SART)	Kondisi eksisting pada KMP. Citra Nusantara memiliki 2 unit <i>Search and Rescue Radar Transponder</i> (SART) dengan kondisi yang masih baik dan layak digunakan	✓	—



Gambar 4. 43 *Search And Rescue Transponder* (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 Transponder* (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 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 Transponder</i> (SART)	Kondisi eksisting pada KMP. Satria Pratama memiliki 2 unit <i>Search and Rescue Radar Transponder</i> (SART) dengan kondisi yang masih baik dan layak digunakan	✓	—



Gambar 4. 44 *Search And Rescue Transponder* (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 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 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 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 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 Pemecah 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 <i>liferaft</i> 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 pengecatan 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	<p>Pihak operator kapal perlu memasang pita reflector pada <i>lifejacket</i> guna memenuhi kesesuaian pada peraturan yang berlaku.</p> <p>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.</p>
KMP. Satria Pratama	<p>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.</p>

#### 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	<p>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.</p>
KMP. Satria Pratama	<p>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.</p>

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 2015 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 Lifteraft 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

**PT JEMBATAN NUSANTARA**  
WE LOVE INDONESIA

"SHIP OWNER OF CAR AND PASSENGER CARRIER"

**CREW LIST**

Nama Kapal : KMP Satria Pratama  
 Bendera : Indonesia  
 No IMO : 8502725  
 Call Sign : Y F L U  
 GT / NT : 1.026 / 308  
 Lintasan : Telaga Punggur – Kuala Tungkal (PP)

NO	NAMA	JABATAN	IJAZAH	BUKU PELAUT	
				NO	EXPIRE
1.	DIDI AKHMADI	NAKHODA	ANT - III	J015582	09.12.2027
2.	YOGI OKTOVIANDI	MUALIM I	ANT - III	G122067	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.	BAMBANG HARIADI	SERANG	ABLE - D	G110300	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 KURNIADI	KELASI	RATING - D	G055618	29.08.2026
12.	TOPIT MAIEDI CANDRA	KELASI	RATING - D	F182780	18.10.2025
13.	M. KHOSIN	KOKI	RATING - D	J015555	21.08.2027
14.	BUDI ISKANDAR	KRM	ATT - III	J004730	09.07.2027
15.	NOER IKHSAN HIDAYAT	MASINIS II	ATT - III	F164961	01.10.2025
16.	DIRE ARDIANTO	MASINIS III	ATT - IV	G066381	30.08.2026
17.	TOTOK BASUKI	MASINIS III	ATT - V	J071586	19.09.2027
18.	PUTRA IAYA	MANDOR	ABLE - E	F325517	27.01.2027
19.	M. WANYUDI	JURU MINYAK	RATING - E	F243142	09.07.2025
20.	DOBY RADYUS ANANTA	JURU MINYAK	ABLE - E	H011799	05.09.2025
21.	RIKO ANDRIAN	JURU MINYAK	RATING - E	J005302	02.12.2025
22.	RICKY THOMAS FERDIANSYAH	JURU MINYAK	ABLE - E	G066416	22.12.2026

### Lampiran 2 Crew List KMP. Citra Nusantara

**PT JEMBATAN NUSANTARA**  
WE LOVE INDONESIA

"SHIP OWNER OF CAR AND PASSENGER CARRIER"

**CREW LIST**

Nama Kapal : CITRA NUSANTARA  
 Bendera : Indonesia  
 No IMO : 8132160  
 Call Sign : YFHT  
 GT / NT : 1007  
 Lintasan : TELAGA PUNGGUR – KUALA TUNGKAL

NO	NAMA	JABATAN	IJAZAH	BUKU PELAUT	
				NO	EXPIRE
1	FARID HERASPATI S	NAKHODA	ANT-III	G502657	16.09.2025
2	M. ANNAS	MUALIM I	ANT-III	F020863	22.09.2025
3	AGUS ERO SUHERMAN	MUALIM II	ANT-IV	I006965	13.07.2025
4	I GEDE RUDI S Y	KRM/MASINIS I	ATT-III	I102703	31.10.2026
5	TRI SUPRISNO	MASINIS II	ATT-III	F526421	26.06.2026
6	SYARIEF RAMADHAN	MASINIS III	ATT-IV	I120392	31.01.2027
7	MUSTAHAMMIDIN	SERANG	ABLE-D	F213486	02.05.2026
8	ANIS KURLI	MANDOR	ATT-V	I325714	05.06.2025
9	KRISNO BAMBANG	JURU MUDI	ABLE-D	G093726	09.11.2025
10	FITRI WAIYU WIDODO	JURU MUDI	ABLE-D	I095072	01.10.2025
11	TAUFIK HIDAYAT	JURU MUDI	ABLE-D	J204513	03.05.2026
12	TEGUH NGIRAWAN	OLITMAN	ABLE-E	H089340	26.02.2026
13	M. FALSAL MURTADLO	OLITMAN	RATING-E	H089340	26.12.2025
14	REZA FERLIANTO	KELASI	RATING-D	G068255	25.06.2026
15	SYAHRUL FAIS	KELASI	RATING-D	J105324	08.08.2025
16	DUMADI	KELASI	RATING-D	J155362	12.10.2026
17	KELVIN	CADET DECK	BST	F126346	10.08.2025

**PENERIMA LAPORAN**  
 A.N SYAHBANDAR  
 PELABUHAN PENYEBERANGAN  
 TELAGA PUNGGUR  
 WIDODO  
 NIP. 197101162006041005

Telaga Punggur, 22 January 2025  
 KMP. CITRA NUSANTARA  
 FARID HERASPATI

Head Office Nusantara  
 Jl. Rajawali No. 14-15A  
 Surababaya 60171  
 Telp. +62 31 2548808 (Hunting)  
 Telp. +62 31 2548136, 2548137  
 Fax. +62 31 2548136

Kantor Cabang Muhiu Batam  
 Komplek Permukiman KIP  
 Perumahan Telaga Punggur  
 A. Pematangsiratan  
 Telp. +62 778 7407435  
 Telp. +62 778 7407435

Lampiran 3 Data Inventaris KMP. Citra Nusantara

PT. JERBAHATI NUSANTARA

**NAMA KAPAL :** KMP CITRA NUSANTARA

**GROSS TONAGE (GT) :** 1.007 TON

**DAERAH PELAYARAN :** LOKAL

**PERIODE :** Mei-25

**LAPORAN HASIL PEMERIKSAAN / CHECK LIST SAFETY EQUIPMENT**

NO	NAMA BARANG	TYPE / MERK	JML. SAT	POSISI / PEMERIKSAAN	PERSYARATAN NOMOR	PERSYARATAN MURAHAN (GT 600 AT 2000, PNY, LOKAL)	KONDISI PERSIKAP	KETEGORI
<b>A. PERALATAN MENINGGALKAN KAPAL ORANG JAHAT KE LAUT</b>								
<b>1. PERALATAN BOAT FIREFOU (PINTU LAUT)</b>								
1	Fireboat boat kapalan 8 orang	YAMALUA 15 kg & 1000 TCU 80	2	UNIT				
2	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
3	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
4	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
5	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
6	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
7	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
8	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
9	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
10	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
11	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
12	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
13	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
14	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
15	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
16	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
17	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
18	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
19	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
20	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
21	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
22	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
23	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
24	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
25	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
26	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
27	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
28	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
29	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
30	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
31	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
32	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
33	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
34	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
35	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
36	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
37	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
38	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
39	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
40	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
41	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
42	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
43	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
44	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
45	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
46	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
47	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
48	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
49	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
50	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
51	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
52	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
53	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
54	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
55	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
56	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
57	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
58	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
59	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
60	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
61	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
62	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
63	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
64	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
65	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
66	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
67	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
68	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
69	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
70	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
71	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
72	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
73	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
74	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
75	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
76	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
77	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
78	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
79	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
80	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
81	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
82	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
83	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
84	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
85	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
86	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
87	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
88	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
89	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
90	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
91	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
92	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
93	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
94	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
95	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
96	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
97	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
98	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
99	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				
100	Hand fireboat boat	Hand fireboat boat	2	BN				

**B.1. INSTANT RELEASE - AUTOMATIC LIF**

NO	NAMA BARANG	TYPE / MERK	JML. SAT	POSISI / PEMERIKSAAN	PERSYARATAN NOMOR	PERSYARATAN MURAHAN (GT 600 AT 2000, PNY, LOKAL)	KONDISI PERSIKAP	KETEGORI
1	Life boat 25 org	PT. EBA SAFETYINDO PERSEKA	4	Pos	PT. 20 / 20 / 18			
2	Life boat 25 org	PT. EBA SAFETYINDO PERSEKA	5	Pos	PT. 20 / 20 / 18			

**B.2. HYDROSTATIC RELEASE LIF**

NO	NAMA BARANG	TYPE / MERK	JML. SAT	POSISI / PEMERIKSAAN	PERSYARATAN NOMOR	PERSYARATAN MURAHAN (GT 600 AT 2000, PNY, LOKAL)	KONDISI PERSIKAP	KETEGORI
1	Life boat 25 org	PT. EBA SAFETYINDO PERSEKA	4	Pos	PT. 20 / 20 / 18			
2	Life boat 25 org	PT. EBA SAFETYINDO PERSEKA	5	Pos	PT. 20 / 20 / 18			

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148	149	150	151	152	153	154	155	156	157	158	159	160	161	162	163	164	165	166	167	168	169	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179	180	181	182	183	184	185	186	187	188	189	190	191	192	193	194	195	196	197	198	199	200	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210	211	212	213	214	215	216	217	218	219	220	221	222	223	224	225	226	227	228	229	230	231	232	233	234	235	236	237	238	239	240	241	242	243	244	245	246	247	248	249	250	251	252	253	254	255	256	257	258	259	260	261	262	263	264	265	266	267	268	269	270	271	272	273	274	275	276	277	278	279	280	281	282	283	284	285	286	287	288	289	290	291	292	293	294	295	296	297	298	299	300	301	302	303	304	305	306	307	308	309	310	311	312	313	314	315	316	317	318	319	320	321	322	323	324	325	326	327	328	329	330	331	332	333	334	335	336	337	338	339	340	341	342	343	344	345	346	347	348	349	350	351	352	353	354	355	356	357	358	359	360	361	362	363	364	365	366	367	368	369	370	371	372	373	374	375	376	377	378	379	380	381	382	383	384	385	386	387	388	389	390	391	392	393	394	395	396	397	398	399	400	401	402	403	404	405	406	407	408	409	410	411	412	413	414	415	416	417	418	419	420	421	422	423	424	425	426	427	428	429	430	431	432	433	434	435	436	437	438	439	440	441	442	443	444	445	446	447	448	449	450	451	452	453	454	455	456	457	458	459	460	461	462	463	464	465	466	467	468	469	470	471	472	473	474	475	476	477	478	479	480	481	482	483	484	485	486	487	488	489	490	491	492	493	494	495	496	497	498	499	500	501	502	503	504	505	506	507	508	509	510	511	512	513	514	515	516	517	518	519	520	521	522	523	524	525	526	527	528	529	530	531	532	533	534	535	536	537	538	539	540	541	542	543	544	545	546	547	548	549	550	551	552	553	554	555	556	557	558	559	560	561	562	563	564	565	566	567	568	569	570	571	572	573	574	575	576	577	578	579	580	581	582	583	584	585	586	587	588	589	590	591	592	593	594	595	596	597	598	599	600	601	602	603	604	605	606	607	608	609	610	611	612	613	614	615	616	617	618	619	620	621	622	623	624	625	626	627	628	629	630	631	632	633	634	635	636	637	638	639	640	641	642	643	644	645	646	647	648	649	650	651	652	653	654	655	656	657	658	659	660	661	662	663	664	665	666	667	668	669	670	671	672	673	674	675	676	677	678	679	680	681	682	683	684	685	686	687	688	689	690	691	692	693	694	695	696	697	698	699	700	701	702	703	704	705	706	707	708	709	710	711	712	713	714	715	716	717	718	719	720	721	722	723	724	725	726	727	728	729	730	731	732	733	734	735	736	737	738	739	740	741	742	743	744	745	746	747	748	749	750	751	752	753	754	755	756	757	758	759	760	761	762	763	764	765	766	767	768	769	770	771	772	773	774	775	776	777	778	779	780	781	782	783	784	785	786	787	788	789	790	791	792	793	794	795	796	797	798	799	800	801	802	803	804	805	806	807	808	809	810	811	812	813	814	815	816	817	818	819	820	821	822	823	824	825	826	827	828	829	830	831	832	833	834	835	836	837	838	839	840	841	842	843	844	845	846	847	848	849	850	851	852	853	854	855	856	857	858	859	860	861	862	863	864	865	866	867	868	869	870	871	872	873	874	875	876	877	878	879	880	881	882	883	884	885	886	887	888	889	890	891	892	893	894	895	896	897	898	899	900	901	902	903	904	905	906	907	908	909	910	911	912	913	914	915	916	917	918	919	920	921	922	923	924	925	926	927	928	929	930	931	932	933	934	935	936	937	938	939	940	941	942	943	944	945	946	947	948	949	950	951	952	953	954	955	956	957	958	959	960	961	962	963	964	965	966	967	968	969	970	971	972	973	974	975	976	977	978	979	980	981	982	983	984	985	986	987	988	989	990	991	992	993	994	995	996	997	998	999	1000	1001	1002	1003	1004	1005	1006	1007	1008	1009	1010	1011	1012	1013	1014	1015	1016	1017	1018	1019	1020	1021	1022	1023	1024	1025	1026	1027	1028	1029	1030	1031	1032	1033	1034	1035	1036	1037	1038	1039	1040	1041	1042	1043	1044	1045	1046	1047	1048	1049	1050	1051	1052	1053	1054	1055	1056	1057	1058	1059	1060	1061	1062	1063	1064	1065	1066	1067	1068	1069	1070	1071	1072	1073	1074	1075	1076	1077	1078	1079	1080	1081	1082	1083	1084	1085	1086	1087	1088	1089	1090	1091	1092	1093	1094	1095	1096	1097	1098	1099	1100	1101	1102	1103	1104	1105	1106	1107	1108	1109	1110	1111	1112	1113	1114	1115	1116	1117	1118	1119	1120	1121	1122	1123	1124	1125	1126	1127	1128	1129	1130	1131	1132	1133	1134	1135	1136	1137	1138	1139	1140	1141	1142	1143	1144	1145	1146	1147	1148	1149	1150	1151	1152	1153	1154	1155	1156	1157	1158	1159	1160	1161	1162	1163	1164	1165	1166	1167	1168	1169	1170	1171	1172	1173	1174	1175	1176	1177	1178	1179	1180	1181	1182	1183	1184	1185	1186	1187	1188	1189	1190	1191	1192	1193	1194	1195	1196	1197	1198	1199	1200	1201	1202	1203	1204	1205	1206	1207	1208	1209	1210	1211	1212	1213	1214	1215	1216	1217	1218	1219	1220	1221	1222	1223	1224	1225	1226	1227	1228	1229	1230	1231	1232	1233	1234	1235	1236	1237	1238	1239	1240	1241	1242	1243	1244	1245	1246	1247	1248	1249	1250	1251	1252	1253	1254	1255	1256	1257	1258	1259	1260	1261	1262	1263	1264	1265	1266	1267	1268	1269	1270	1271	1272	1273	1274	1275	1276	1277	1278	1279	1280	1281	1282	1283	1284	1285	1286	1287	1288	1289	1290	1291	1292	1293	1294	1295	1296	1297	1298	1299	1300	1301	1302	1303	1304	1305	1306	1307	1308	1309	1310	1311	1312	1313	1314	1315	1316	1317	1318	1319	1320	1321	1322	1323	1324	1325	1326	1327	1328	1329	1330	1331	1332	1333	1334	1335	1336	1337	1338	1339	1340	1341	1342	1343	1344	1345	1346	1347	1348	1349	1350	1351	1352	1353	1354	1355	1356	1357	1358	1359	1360	1361	1362	1363	1364	1365	1366	1367	1368	1369	1370	1371	1372	1373	1374	1375	1376	1377	1378	1379	1380	1381	1382	1383	1384	1385	1386	1387	1388	1389	1390	1391	1392	1393	1394	1395	1396	1397	1398	1399	1400	1401	1402	1403	1404	1405	1406	1407	1408	1409	1410	1411	1412	1413	1414	1415	1416	1417	1418	1419	1420	1421	1422	1423	1424	1425	1426	1427	1428	1429	1430	1431	1432	1433	1434	1435	1436	1437	1438	1439	1440	1441	1442	1443	1444	1445	1446	1447	1448	1449	1450	1451	1452	1453	1454	1455	1456	1457	1458	1459	1460	1461	1462	1463	1464	1465	1466	1467	1468	1469	1470	1471	1472	1473	1474	1475	1476	1477	1478	1479	1480	1481	1482	1483	1484	1485	1486	1487	1488	1489	1490	1491	1492	1493	1494	1495	1
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	---




E. SEARCH AND RESCUE RADAR TRANSPONDER					
1. Model	Searcher Start & Start	2. Batch	Asyutan Keman Vm	3. Deck	Deck 2 and
F. EMERGENCY POSITION INDICATING RADAR BEACON					
1. Model		2. Batch	Top Deck	3. Deck	Deck 2 and
G. ALTIMETER					
G.1. BARO DETECTOR					
1. Model	HT-2000	2. Batch	HT-2000	3. Deck	Deck 2 and
2. Model	HT-2000	3. Batch	HT-2000	4. Deck	Deck 2 and
3. Model	HT-2000	4. Batch	HT-2000	5. Deck	Deck 2 and
4. Model	HT-2000	5. Batch	HT-2000	6. Deck	Deck 2 and
5. Model	HT-2000	6. Batch	HT-2000	7. Deck	Deck 2 and
6. Model	HT-2000	7. Batch	HT-2000	8. Deck	Deck 2 and
7. Model	HT-2000	8. Batch	HT-2000	9. Deck	Deck 2 and
8. Model	HT-2000	9. Batch	HT-2000	10. Deck	Deck 2 and
G.2. HEAT DETECTOR					
1. Model	HT-2000	2. Batch	HT-2000	3. Deck	Deck 2 and
2. Model	HT-2000	3. Batch	HT-2000	4. Deck	Deck 2 and
3. Model	HT-2000	4. Batch	HT-2000	5. Deck	Deck 2 and
4. Model	HT-2000	5. Batch	HT-2000	6. Deck	Deck 2 and
5. Model	HT-2000	6. Batch	HT-2000	7. Deck	Deck 2 and
6. Model	HT-2000	7. Batch	HT-2000	8. Deck	Deck 2 and
7. Model	HT-2000	8. Batch	HT-2000	9. Deck	Deck 2 and
8. Model	HT-2000	9. Batch	HT-2000	10. Deck	Deck 2 and
G.3. GENERAL ALARM					
1. Model	HT-2000	2. Batch	HT-2000	3. Deck	Deck 2 and
2. Model	HT-2000	3. Batch	HT-2000	4. Deck	Deck 2 and
3. Model	HT-2000	4. Batch	HT-2000	5. Deck	Deck 2 and
4. Model	HT-2000	5. Batch	HT-2000	6. Deck	Deck 2 and
5. Model	HT-2000	6. Batch	HT-2000	7. Deck	Deck 2 and
6. Model	HT-2000	7. Batch	HT-2000	8. Deck	Deck 2 and
7. Model	HT-2000	8. Batch	HT-2000	9. Deck	Deck 2 and
8. Model	HT-2000	9. Batch	HT-2000	10. Deck	Deck 2 and

Page 1 of 1

Page 1 of 1

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 : Dias 100 mil  
 Daerah Pelayaran : ..... (Lokal)  
 Periode :


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

NO	NAMA BARANG	STANDART REGULASI (DRJD 988)		JML DI ATAS KAPAL		TYPE / MERK	POSISI PENEMPATAN DIKAPAL	KONDISI HASIL PERIKSA	KETERANGAN	PEMEMUHAN KEKURANGAN KELENGKAPAN SAFETY			
		JML	SAT	JML	SAT					JUMLAH	HARGA		
											SATUAN	TOTAL	
G. EMERGENCY LADDER													
DECK													
1	Tangga Embarkasi 58 x 26												
2	Emergency net ladder 31X9												
3	Tangga Monkey			5	BUAH		LAMPUNG KAKANKIRI R. PENUMPANG	RUSAK					
II. PERALATAN													
A. RED HAND FLARE													
DECK													
1	Red hand Flare	4	Unit	8	BUAH		ANJUNGAN	BAIK	JANUARI 2025				
B. ROCKET PARACHUTE SIGNAL													
DECK													
1	parachute signal	8	Unit	8	BUAH		ANJUNGAN	BAIK	JANUARI 2025				
C. SMOKE SIGNAL													
DECK													
1	Smoke signal flare	2	Unit	4	BUAH		ANJUNGAN	BAIK	AGUSTUS 2025				
D. HOLMES LIGHT / SELF IGNITION LIGHT													
Menyesuaikan Katanuan pada peralatan perlengkapan Life Boy													
1	HOLMES LIGHT	6	Bh	10	BUAH		ANJUNGAN	BAIK					
E. SEARCH AND RESCUE RADAR TRANSPONDER													
DECK													
1	SART												
2	SART	2	Unit	2	BUAH		ANJUNGAN	BAIK	MARET 2027				
F. EMERGENCY POSITION INDICATING RADAR BEACON													
DECK													
1	EPIRB	1	Unit	1	BUAH		ANJUNGAN	BAIK	FEBRUARI 2026				
G. ALAT PENDETEKSI													
G.1 SMOKE DETECTOR													
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	B UAH		SALON ASK	BAIK					
7	Smoke Detector												
8	Smoke detector												
9	Smoke detector												

NO	NAMA BARANG	STANDART REGULASI (DRJD 988)		JML DI ATAS KAPAL		TYPE / MERK	POSISI PENEMPATAN DIKAPAL	KONDISI HASIL PERIKSA	KETERANGAN	PEMEMUHAN KEKURANGAN KELENGKAPAN SAFETY			
		JML	SAT	JML	SAT					JUMLAH	HARGA		
											SATUAN	TOTAL	
B.1 INFLATABLE LIFE RAFT + AUTOMATIC ILR													
DECK													
1	INFLATABLE LIFE RAFT + AUTOMATIC ILR	125% * pelayar	Buah	10	BUAH		LAMBUNG KANAN DAN KIRI	BAIK	JULI 2025				
B.2 HYDROSTATIK RELEASE ILR													
DECK													
1	Hydrostatik release	Menyetuailah Jumlah ILR											
2	Hydrostatik release												
3	Hydrostatik release												
4	Hydrostatik release												
C. LIFE BUOY													
1	LIFE BUOY With MOB + line & Holmes light	2	Unit	2	BUAH		ANJUNGAN	BAIK					
2	LIFE BUOY With Holmes light & line	4	Unit	4	BUAH		ANJUNGAN	BAIK					
3	LIFE BUOY With line	8	Unit	8	BUAH		ANJUNGAN, R PENLUMPANG KANAN KIRI	BAIK		4			
D. LIFE JACKET													
DECK													
1	Life Jacket Dewasa	100% * pelayar	Buah	325	BUAH		R.PNP EKO, VIP, PNP BLKANG	BAIK					
2	Life Jacket anak-anak	10% * pelayar	Buah	47	BUAH		R.PNP EKO, VIP, PNP BELAKANG	BAIK					
E. SPEED LINE (ALAT PELONTAR TALU)													
DECK													
1	Line Throwing	2	Unit	3	BUAH		ANJUNGAN	BAIK					
F. MAIN OVER BOARD													
DECK													
1	MOB	2	Unit	2	BUAH		ANJUNGAN	BAIK	JUNI 2025				
2	MOB												



Lampiran 5 Sertifikat Keselamatan Kapal Penyeberangan KMP. Satria Pratama



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

**SEMENTARA  
INTERIM**

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

Catatan ini harus dilampirkan secara permanen pada Sertifikat Keselamatan Kapal 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 : SATRIA PRATAMA  
*Name of ship*

Nomor atau huruf pengenalan : YFLU  
*Distinctive number or letters*

Jumlah penumpang yang diijinkan : 180  
*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) ORANG GOC**

**2. Rincian peralatan keselamatan jiwa**  
*Details of life-saving appliances*

1.	Jumlah keseluruhan pelayar dimana tersedia peralatan keselamatan jiwa : 200 <i>Total number of persons for which life-saving appliances are provided</i>		
		Sisi kiri <i>Port side</i>	Sisi kanan <i>Stbd side</i>
2.	Jumlah keseluruhan sekoci penolong <i>Total number of lifeboats</i>	--	--
2.1	Jumlah keseluruhan pelayar yang dapat ditampung oleh sekoci penolong <i>Total number of persons accommodated by them</i>	--	--
2.2	Jumlah sekoci penolong tertutup sebagian (Koda LSA Sub-bab 4.5) <sup>1</sup> <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) <i>Number of totally enclosed lifeboats (LSA code, section 4.6)</i>	--	--
2.4	Sekoci penolong yang lain <i>Other lifeboats</i>		
2.4.1	Jumlah <i>Numbers</i>	--	--
2.4.2	Tipe <i>Type</i>	--	--
3.	Jumlah sekoci penolong bermotor (termasuk yang ditunjukkan di atas) <i>Number of motor lifeboats (included in the total lifeboats shown above)</i>	--	--
3.1	Jumlah sekoci penolong yang dilengkapi dengan lampu sorot <i>Number of lifeboats fitted with searchlights</i>	--	--
4.	Jumlah sekoci penyelamatan <i>Number of rescue boats</i>	1	1
4.1	Jumlah sekoci penolong bermotor termasuk yang ditunjukkan di atas <i>Number of boats which are included in the total lifeboats shown above</i>	--	--

F33.7.17-2023/Rev.0
1/6

394875



		Sisi kiri Port side	Sisi kanan Stbd side
5.	Rakit penolong <i>Liferafts</i>		
5.1	Rakit penolong dengan peralatan peluncuran yang telah disetujui disyaratkan <i>Those for which approved launching appliances are required</i>		
5.1.1	Jumlah rakit penolong <i>Number of liferafts</i>	--	--
5.1.2	Jumlah pelayar yang dapat ditampung oleh rakit penolong <i>Number of persons accommodated by them</i>	--	--
5.2	Rakit penolong disetujui dengan peralatan peluncuran tidak disyaratkan <i>Those for which approved launching appliances are not required</i>		
5.2.1	Jumlah rakit penolong <i>Number of liferafts</i>	6	4
5.2.2	Jumlah orang yang dapat ditampung oleh rakit penolong <i>Number of persons accommodated by them</i>	150	100
6.	Jumlah peralatan Sistem Evakuasi Kapal <i>Number of Marine Evacuation System (MES)</i>	--	--
6.1	Jumlah rakit penolong yang dilayani Sistem Evakuasi Kapal <i>Number of liferaft served by them</i>	--	--
6.2	Jumlah pelayar yang dapat ditampung oleh Sistem Evakuasi Kapal <i>Number of persons accommodated by them</i>	--	--

	Item <i>Item</i>	Persediaan Aktual <i>Actual Provision</i>
7.	Alat apung <i>Buoyant apparatus</i>	
7.1	Jumlah alat <i>Number of apparatus</i>	--
7.2	Jumlah pelayar yang dapat ditampung <i>Number of persons capable of being supported</i>	--
8.	Jumlah pelampung penolong <i>Number of lifebuoys</i>	12
9.	Jumlah baju penolong <i>Number of lifejackets</i>	372
9.1	Jumlah baju penolong dewasa <i>Number of adult lifejackets</i>	325
9.2	Jumlah baju penolong anak-anak <i>Number of child lifejackets</i>	47

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

3. Rincian fasilitas radio  
Details of radio facilities

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



No. Sertifikat: 04285-BMD1.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>2</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

**bki**  
BATAM BMD1.S-PSD/2024

- (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**

**No.: 03994-BMD1.S-PSD/2024**

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

**SEMENTARA  
INTERIM**

(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 the*

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



PSD  
-arat No

03994-BM/D1.S-PSD/2024

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

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

\* Coret yang tidak perlu  
Delete as appropriate  
Notification : 1007056-PSD  
F33.7.17-2023/Rev.2

2 / 5



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



- 03994-BWD1.S-PSD
- 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>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

**bki**  
BATAM KUDISROFI

<sup>1</sup> 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)*  
<sup>2</sup> 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

