

**EVALUASI KONDISI PERLENGKAPAN KESELAMATAN
JIWA DI KAPAL KMP. NUSA MAKMUR YANG
BEROPERASI PADA LINTASAN GILIMANUK–KETAPANG
DI KABUPATEN JEMBARANA PROVINSI BALI**



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

DIMAS HADI PRASETYO

NPM. 2203069

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

**EVALUASI KONDISI PERLENGKAPAN KESELAMATAN
JIWA DI KAPAL KMP. NUSA MAKMUR YANG
BEROPERASI PADA LINTASAN GILIMANUK–KETAPANG
DI KABUPATEN JEMBARANA PROVINSI BALI**



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

DIMAS HADI PRASETYO

NPM. 2203069

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

**EVALUASI KONDISI PERLENGKAPAN KESELAMATAN JIWA
DI KAPAL KMP. NUSA MAKMUR YANG BEROPERASI PADA
LINTASAN GILIMANUK-KETAPANG DI KABUPATEN
JEMBARANA PROVINSI BALI**

Disusun dan Diajukan Oleh :

DIMAS HADI PRASETYO
NPM. 2203069

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Proposal
Judul Pada Tanggal, 10 Juni 2025

Menyetujui

Penguji I



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

Penguji II



Febrivanti Himmatul Ulva, S.PD, M.Si.
NIP.19800531 200502 1 002

Penguji III

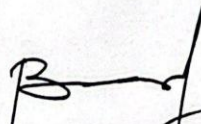


Slamet Prasetyo Sutrisno, ST, M.Pd.
NIP 19760430 200821 1 001

Mengetahui

Ketua Program Studi

Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan



Bambang Setiawan, ST, MT
NIP. 19730921 199703 1 002

**PERSETUJUAN SEMINAR
KERTAS KERJA WAJIB**

Judul : Evaluasi Kondisi Perlengkapan Keselamatan Jiwa di Kapal
KMP. Nusa Makmur Yang Beroperasi Pada Lintasan Gilimanuk –
Ketapang Di Kabupaten Jemberana Provinsi Bali
Nama : DIMAS HADI PRASETYO
NPT : 2203069
Program Studi : Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk di seminarkan
Palembang, 03 Juni 2025

Menyetujui


Pembimbing I

Pembimbing II


Mr. Eko Nugroho Widiatmoko, M.M., M.Mar.E.
NIP. 19711221 200212 1 001


Vita Permata sari, S.T., M.Si
NIP. 19820813 200212 2 003

Mengetahui
Ketua Program Studi
Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan


Bambang Setiawan, ST., MT
NIP. 19730921 199703 1 002

SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA

Yang bertandatangan di bawah ini :

Nama : DIMAS HADI PRASETYO
NPM : 2203069
Program Studi : DIII Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Adalah pihak I selaku penulis asli karya ilmiah yang berjudul “Evaluasi Kondisi Perlengkapan Keselamatan Jiwa Di Kapal Guna Mempertahankan Kelayakan Alat Keselamatan di KMP. Nusa Makmur Yang Beroperasi Pada Lintasan Gilimanuk – Ketapang Di Kabupaten Jember Provinsi Bali”, dengan ini menyerahkan karya ilmiah kepada :

Nama : Politeknik Transportasi SDP Palembang
Alamat : Jl. Sabar Jaya No.116, Prajin, Banyuasin I
Kab.Banyuasin, Sumatera Selatan

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

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

Palembang, Juli 2025

Pemegang Hak Cipta

Pencipta

(Politeknik Transportasi SDP Palembang)



DIMAS HADI PRASETYO
NPM. 2203069

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan di bawah ini :

Nama : DIMAS HADI PRASETYO
NPM : 2203069
Program Studi : D-III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis dengan judul:

**EVALUASI KONDISI PERLENGKAPAN KESELAMATAN JIWA DI KAPAL
KMP. NUSA MAKMUR YANG BEROPERASI PADA LINTASAN GILIMANUK
– KETAPANG DI KABUPATEN JEMBARANA PROVINSI BALI**

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, Juli 2025



DIMAS HADI PRASETYO
NPM. 2203069



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@poltektransdp-palembang.ac.id
Website : www.poltektransdp-palembang.ac.id

SURAT KETERANGAN BEBAS PLAGIARISME
Nomor : 52 / PD / 2025

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

Nama : Dimas Hadi Prasetyo
NPM : 2203069
Program Studi : D. III STUDI MTPD
Judul Karya : EVALUASI KONDISI PERLENGKAPAN KESELAMATAN
JIWA DI KAPAL KMP. NUSA MAKMUR YANG
BEROPERASI PADA LINTASAN GILIMANUK -
KETAPANG DI KABUPATEN JEMBARANA PROVINSI
BALI

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, 21 Agustus 2025

Verifikator


Kurniawan, S.IP
NIP. 199904222025211005



KATA PENGANTAR

Alhamdulillahirobbil'alamin puji syukur peneliti panjatkan kehadirat Allah SWT, karena atas berkat dan rahmat-Nya, peneliti dapat menyelesaikan Kertas Kerja Wajib yang berjudul, “Evaluasi Kondisi Perlengkapan Keselamatan Di KMP. Nusa Makmur Yang Beroperasi Pada Lintasan Gilimanuk-Ketapang Di Kabupaten Jembrana Provinsi Bali”, tepat pada waktu yang telah ditentukan.

Kertas Kerja Wajib ini ditulis dan diajukan sebagai salah satu persyaratan untuk menyelesaikan pendidikan pada Program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan di Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang. Peneliti menyadari bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak yang langsung maupun tidak langsung telah terlibat dalam Penelitian Kertas Kerja Wajib ini. Oleh karena itu, peneliti mengucapkan terima kasih kepada:

1. Orang tua, keluarga, teman, dan orang-orang terdekat yang tidak akan pernah berhenti memberikan dukungan dengan doa dan senantiasa memberikan semangat yang tidak pernah putus.
2. Bapak Direktur Politeknik Transpotasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang Dr. Eko Nugroho Widjatomoko, M.M., IPM .,M.Mar.E.
3. Wakil Direktur I, Wakil Direktur II, dan Wakil Direktur III Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang
4. Bapak direktur Dr. Eko Nugroho Widjatomoko, M.M., IPM .,M.Mar.E.sebagai dosen pembimbing I, dan Ibu Vita Permata sari, S.T .,M.Si sebagai dosen pembimbing II Kertas Kerja Wajib terimakasih telah meluangkan sedikit waktunya untuk membimbing dan memberikan arahan sehingga dapat menyelesaikan Kertas Kerja Wajib.
5. Seluruh Staf PT ASDP Cabang Ketapang dan seluruh Staff PT ASDP Gilimanuk dan Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk.
6. Selurug Civitas Akademika Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang.
7. Tim PKL ASDP Gilimanuk yang selama ini bahu membahu dikala susah maupun senang.

8. Rekan Angkatan XXXIII dan adik tingkat mahasiswa/i Angkatan XXXIV dan XXXV Terimakasih atas support dan doanya selama ini.
9. Dan yang terakhir kepada Malica Aulia Salsabila Fahmie A.Md, Gz yang telah menemani setiap waktunya bisa Nerima keluh kesah dari penulis membantu di saat kesulitan Terima Kasih banyak atas semua waktunya semoga kebaikan yang telah malica beri ke penulis dapat berbalik ke malica sendiri.

Akhirnya penulis berharap hasil penelitian ini dapat menjadi referensi bagi seluruh terkait dalam meningkatkan kualitas dan kinerja dalam penyelenggaraan pelabuhan SDP.

Palembang, Agustus 2025

DIMAS HADI PRASETYO

NPM.2203069

**EVALUASI KONDISI PERLENGKAPAN KESELAMATAN JIWA DI
KAPAL KMP. NUSA MAKMUR YANG BEROPERASI PADA LINTASAN
GILIMANUK – KETAPANG DI KABUPATEN JEMBARANA PROVINSI
BALI**

Dimas Hadi Prasetyo (2203069)

Dibimbing Oleh: Dr. Eko Nugroho Widjatmoko, M.M., IPM., M.Mar.E. dan
Vita Permata sari, S.T .,M.Si.

ABSTRAK

Kesesuaian dan integritas peralatan keselamatan yang ada di kapal mempunyai dampak yang signifikan terhadap tingkat keselamatan kapal. Tujuan penelitian ini adalah mengetahui jumlah dan kondisi perlengkapan keselamatan di atas kapal yang beroperasi pada Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NO:UM.008/9/20/DJPL-12 Tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-convention vessel standard Indonesian Flagged*). Penelitian ini menggunakan metode observasi, dokumentasi dalam pengumpulan data.

Hasil Penelitian menunjukan terdapat perlengkapan keselamatan yang belum sesuai dengan persyaratan. KMP Nusa Makmur belum memenuhi jumlah persyaratan pada *lifebuoy*, *lifejacket*, *line throwing*, isyarat marabahaya serta terdapat sling dewi-dewi yang belum terpasang. Pihak pengelola kapal perlu menambahkan perlengkapan keselamatan yang belum memenuhi serta melakukan pemeriksaan dan perawatan secara berkala. Sehingga terciptanya keamanan dan kenyamanan bagi para penumpang.

Kata Kunci : Perlengkapan Keselamatan Jiwa, KMP Nusa Makmur

***EVALUATION OF THE CONDITION OF LIFE SAFETY EQUIPMENT ON
THE KMP. NUSA MAKMUR SHIP OPERATING ON THE GILIMANUK –
KETAPANG ROUTE IN JEMBARANA REGENCY, BALI PROVINCE***

Dimas Hadi Prasetyo (2203069)

Supervised by: Dr. Eko Nugroho Widj atmoko, M.M., IPM., M.Mar.E. and

Vita Permata Sari, S.T., M.Si.

ABSTRACT

The suitability and integrity of safety equipment on board a ship significantly impacts the ships safety level. The purpose of this study was to determine the quantity and condition of safety equipment on board vessels perating at the Gilimanuk Ferry Port in accordance with the regulation of the Director General of Sea Transportation NO:UMM.008/9/20/DJPL-12 concering technical guidelines for the implementation of Indonesian-Flagged Non-convention Vessel Standard. Thes study used observasion and documentation methods in data collection.

The result showed that some safety equipment did not meet requiremnts. KMP Nusa Makmur did not meet the required number of lifebuoy, lifejacket, throwing lines, and some slings were missing. The ship management needs to supplement the missing safety equipment and conduct regular inspections and maintenance to ensure paseenger safety and comfort.

Keywords : Life Safety Equipment, KMP.Nusa Makmur

DAFTAR ISI

Halaman Sampul	i
Halaman Judul	i
Halaman Pengesahan	ii
Persetujuan Seminar	iii
Surat Pengalihan Hak Cipta	iv
Pernyataan Keaslian	v
Kata Pengantar	vi
Abstrak	viii
Abstract	ix
Daftar Isi	x
Daftar Gambar	xi
Daftar Tabel	xiii
Daftar Lampiran	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian	4
E. Batasan Masalah	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI	6
A. Penelitian Sebelumnya	6
B. Landasan Teori	8
1. Landasan Hukum	8
2. Landasan Teori	10
BAB III METODELOGI PENELITIAN	17
A. Jenis Penelitian	17
B. Sumber Data	18
C. Metode Pengumpulan Data	20
D. Teknik Analisi Data	21

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN	23
A. Gambaran Umum Wilayah Penelitian	23
B. Hasil Penelitian	35
C. Pembahasan	39
BAB V PENUTUP	55
A. Kesimpulan	55
B. Saran	56
DAFTAR PUSTAKA	57
LAMPIRAN	58

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 <i>Review</i> Penelitian Sebelumnya	6
Tabel 2.2 Standar Jumlah dan Kondisi Perlengkapan Keselamatan Kapal	16
Tabel 4.1 Karakteristik KMP Nusa Makmur	24
Tabel 4.2 Fasilitas Daratan Pelabuhan Gilimanuk	25
Tabel 4.3 Fasilitas Perairan Pelabuhan Penyeberangan Ketapang	26
Tabel 4.4 Daftar Lintas Penyeberangan	26
Tabel 4.5 Data Produktivitas Pelabuhan Gilimanuk selama 30 hari	28
Tabel 4.6 Hasil Survei Sekoci Penolong (lifeboat)	34
Tabel 4.7 Hasil Survei Rakit Penolong (Liferaft)	38
Tabel 4.8 Hasil Survei Pelampung Penolong (Lifebuoy)	39
Tabel 4.9 Hasil Survei Baju Penolong (Lifejacket)	40
Tabel 4.10 Hasil Survei Alat Pelontar Tali (Line Throwing)	42
Tabel 4.11 Hasil Survei Isyarat Marabahaya	43
Tabel 4.12 Hasil Survei Search And Rescue Radar Transponder (SART)	44
Tabel 4.13 Hasil Survei Two Way Radio Telephony	45
Tabel 4.14 Persentase Sekoci Penolong (lifeboat)	46
Tabel 4.15 Persentase Rakit Penolong (liferaft)	47
Tabel 4.16 Persentase Pelampung Penolong (lifebuoy)	47
Tabel 4.17 Persentase Baju Penolong (lifejacket)	47
Tabel 4.17 Persentase Alat Pelontar Tali (Line Throwing)	48
Tabel 4.19 Persentase Isyarat Marabahaya	48
Tabel 4.20 Persentase SART	48
Tabel 4.21 Perbandingan dan Manfaat Antara Sistem dengan Kondisi yang Direncanakan	48
Tabel 4.22 Perbandingan dan Manfaat Antara Sistem dengan Kondisi yang Direncanakan	50
Tabel 4.23 Perbandingan dan Manfaat Antara Sistem dengan Kondisi yang Direncanakan	50

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Sekoci Penolong (<i>Lifeboat</i>)	11
Gambar 2.2 Rakit Penolong (<i>Liferaft</i>)	12
Gambar 2.3 Pelampung Penolong (<i>Lifebuoy</i>)	12
Gambar 2.4 Baju Penolong (<i>Lifejacket</i>)	13
Gambar 2.5 Alat Pelontar Tali	13
Gambar 2.6 Roket Peluncur	14
Gambar 2.7 Isyarat Asap	14
Gambar 2.8 Cerawat Tangan.	14
Gambar 2.9 SART	15
Gambar 2.10 <i>Two Way Radio Telephony</i>	15
Gambar 3.1 Bagan Alur Penelitian	19
Gambar 4.1 Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk	22
Gambar 4.2 KMP Nusa Makmur	23
Gambar 4.3 Peta Lintasan Gilimanuk – Ketapang	27
Gambar 4.4 Struktur Organisasi PT. ASDP Indonesia Ferry Gilimanuk Cabang Ketapang	31

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Form survei perlengkapan keselamatan	58
Lampiran 2 Keputusan Jenderal Perhubungan Laut NO:UM.008/9/20/DJPL-12 bab IV Pasal 81	59
Lampiran 3 Keputusan Jenderal Perhubungan Laut NO:UM.008/9/20/DJPL-12 bab IV Pasal 81	59
Lampiran 4 Keputusan Jenderal Perhubungan Laut NO:UM.008/9/20/DJPL-12 bab IV Pasal 81	60
Lampiran 5 Keputusan Jenderal Perhubungan Laut NO:UM.008/9/20/DJPL-12 bab IV Pasal 81	60
Lampiran 5 Keputusan Jenderal Perhubungan Laut NO:UM.008/9/20/DJPL-12 bab IV Pasal 81	60
Lampiran 6 ship particular	61
Lampiran 7 sertifikat keselamatan kapal	61
Lampiran 8 sertifikat keselamatan kapal	61
Lampiran 9 Dokumentasi	62

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Berdasarkan semacam aturan yang tercatat dalam dokumen hukum Nomor 17 Tahun 2008 terkait urusan pelayaran pada Pasal 245, kejadian-kejadian yang menimpa benda terapung tertentu hingga mungkin menimbulkan risiko bagi keberlanjutan benda itu sendiri atau orang-orang yang berada di sekitarnya entah itu karena terendam, terbakar, atau tersangkut di suatu tempat dapat dikategorikan dalam sesuatu yang bisa disebut “kejadian kapal”. Di sisi lain, ada semacam pedoman dari pihak tertentu melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2021 menjelaskan bahwa keselamatan kapal dipahami sebagai kondisi kapal yang sesuai dengan standar material, konstruksi, permesinan, instalasi listrik, keseimbangan, tata letak, serta dilengkapi dengan sarana penunjang termasuk alat penyelamat, sistem komunikasi, dan perangkat elektronik. Semua itu dibuktikan melalui sertifikat resmi setelah dilakukan serangkaian pemeriksaan dan uji kelayakan.

Keselamatan sendiri bukan hanya menyangkut penumpang sebagai pengguna jasa, melainkan juga menyentuh aspek perlindungan kapal beserta awaknya. Situasi pelayaran yang dinilai aman biasanya disebut keselamatan berlayar, yang pencapaiannya dapat dilakukan dengan mengawasi kinerja operator kapal. Sedangkan istilah keselamatan pelayaran mengacu pada terpenuhinya unsur-unsur keamanan dan keselamatan selama kapal beroperasi. Pada praktik di lapangan, sering kali perusahaan pelayaran maupun pihak pengawas pelabuhan kurang memberikan perhatian terhadap kelengkapan alat keselamatan, sehingga membuka peluang terjadinya musibah di laut.

Hanok Mandaku (2012) menyebutkan bahwa kecelakaan kapal umumnya dipicu oleh tiga aspek, yaitu unsur manusia, aspek teknis, serta faktor organisasi. Dari ketiganya, unsur manusia sering dipandang paling berpengaruh karena kru kapal menjadi pihak terakhir yang menentukan berjalannya sistem keselamatan. Hal ini mencakup kelalaian dalam mengoperasikan kapal, keterbatasan

kemampuan awak dalam menghadapi masalah teknis, hingga praktik pemuatan barang yang melebihi kapasitas.

Faktor teknis biasanya berhubungan dengan kurangnya perawatan, sehingga komponen kapal mengalami kerusakan, misalnya kebocoran pada lambung yang berakibat fatal. Sedangkan kegagalan organisasi lebih sering dipicu oleh kelalaian sistem manajemen atau kebijakan di tingkat perusahaan. Meskipun tidak selalu berhubungan langsung dengan insiden, kelemahan dalam aspek organisasi dapat memicu masalah lain yang akhirnya berujung pada kecelakaan kapal.

Analisis data dan investigasi KNKT selama sepuluh tahun terakhir (2013-2023) menunjukkan bahwa kecelakaan yang terjadi Sebagian besar adalah kebakaran kapal yang disebabkan oleh muatan truk (53%) dan kendaraan (47%) yang berasal dari luar kapal. Kecelakaan paling terkenal tahun 2023 ledakan dan kebakaran kapal tangker Krisin, kebakaran kapal penumpang Ro-Ro, dan kebakaran 62 kapal ikan di kolam pelabuhan Tegalsari. Meski demikian, kementerian perhubungan tetap mengedepankan keselamatan pelayaran dengan *zero accident*.

Pada tanggal 23 November 2024 Kapal Wisata Turis Selat Merah (*Red Sea*) tenggelam di akibatkan gelombang besar dan kapal tidak layak untuk perairan terbuka. Banyaknya alat keselamatan jiwa yang belum memadai atau tidak tersedia seperti *Liferaft*, *Lifejacket*.

Dari kejadian tersebut Peralatan Keselamatan diperlukan untuk meningkatkan keselamatan atau meminimalisir resiko terjadi selama keadaan darurat pada transportasi laut dan penyeberangan. Peralatan keselamatan dapat dipahami sebagai segala bentuk perlengkapan yang difungsikan untuk melindungi awak maupun penumpang ketika menghadapi situasi darurat di atas kapal. Segala macam ketentuan yang katanya berhubungan dengan keselamatan benda terapung tercatat dalam keputusan semacam Direktur Jenderal Transportasi Laut dengan kode UM.008/9/20/DJPL-12, terutama bagian Bab IV Pasal 81 yang entah bagaimana membicarakan perlengkapan semacam alat-alat penolong untuk kapal yang menampung orang-orang di area yang katanya terbatas, mengikuti semacam standar yang disebut non-konvensi bagi bendera Indonesia. Dalam penelitian ini,

objek yang ditinjau adalah KMP Nusa Makmur, sebuah kapal penyeberangan yang melayani jalur Gilimanuk Ketapang. Kapal tersebut tergolong tidak muda lagi karena dibangun pada tahun 1990, dengan ukuran GRT 497 GT dan memiliki kapasitas angkut sekitar 130 penumpang. Berangkat dari kondisi serta latar belakang tersebut, penulis kemudian merumuskan judul Kertas Kerja Wajib (KKW) ini. penulis menetapkan judul **“Evaluasi Kondisi Perlengkapan Keselamatan Jiwa di Kapal KMP Nusa Makmur Yang Beroperasi Pada Lintasan Gilimanuk–Ketapang di Kabupaten Jembrana Provinsi Bali”**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan dari pengamatan yang dilakukan terdapat beberapa permasalahan yang ditemukan, sehingga didapatkan perumusan masalah seperti berikut :

1. Bagaimanakah kondisi perlengkapan keselamatan jiwa pada KMP Nusa Makmur yang beroperasi pada Lintasan Gilimanuk-Ketapang telah sesuai dengan Peraturan Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NO:UM.008/9/20/DJPL–12 Tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) ?
2. Apakah perlengkapan keselamatan jiwa pada KMP Nusa Makmur saat ini sudah sesuai Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NO:UM.008/9/20/DJPL–12 Tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) ?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini, antara lain:

1. Menganalisis kondisi perlengkapan keselamatan jiwa pada kapal yang beroperasi pada lintasan Gilimanuk – Ketapang adalah KMP Nusa Makmur saat ini telah sesuai dengan peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NO:UM 008/9/20/DJPL – 12 Tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention*

Vessel Standard Indonesian Flagged) Bab IV Pasal 81 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran terbatas.

2. Menganalisis kesesuaian perlengkapan keselamatan jiwa pada KMP Nusa Makmur saat ini telah sesuai dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut NO: UM.008/9/20/DJPL-12 Tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (*Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged*) Bab IV Pasal 81 Tentang Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Terbatas.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Dari sudut pandang yang entah bagaimana berhubungan dengan pengembangan gagasan, penelitian ini diharapkan bisa menjadi semacam sumbangan ide yang mungkin memperluas pemahaman tentang hal-hal yang berputar di ranah transportasi penyeberangan, terutama yang nyaris mengenai alat-alat yang katanya untuk keselamatan orang di atas benda terapung. Di sisi lain, temuan ini bisa saja dijadikan semacam referensi dalam dunia akademik, baik sebagai materi yang mungkin diajarkan atau sebagai pijakan untuk percobaan pemikiran berikutnya yang entah relevan dengan keselamatan pelayaran, sekaligus membuka kemungkinan untuk kajian yang lebih “dalam” dalam arti tertentu.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi Poltektrans SDP

Hasil yang muncul dari penelitian ini bisa dipakai sebagai semacam acuan untuk menentukan standar perlengkapan yang katanya aman di kapal, sesuai aturan yang mungkin berlaku, serta dapat menjadi referensi samar untuk penelitian lain di ranah yang agak serupa.

b. Bagi Masyarakat

Untuk penumpang atau pengguna jasa yang beraktivitas di Pelabuhan Gilimanuk, temuan ini diharapkan entah bagaimana bisa meningkatkan rasa “aman” dan kenyamanan yang sulit dijelaskan ketika mereka berada di atas kapal.

c. Bagi Mahasiswa

Hasil yang diperoleh bisa saja membantu mahasiswa untuk menghubungkan teori yang dipelajari di kelas dengan praktik nyata, sambil menambahkan lapisan wawasan mereka tentang sistem penyeberangan beserta apa yang disebut aspek keselamatannya, meski maknanya kadang samar.

E. Batasan Masalah

Agar inti pembahasan dalam Kertas Kerja Wajib (KKW) ini tidak melenceng ke arah yang terlalu luas atau tidak jelas, diperlukan semacam batasan ruang lingkup. Adapun “wilayah” yang dijadikan acuan bisa diuraikan seperti berikut:

1. Lokasi yang diamati seolah terpusat pada kapal penyeberangan KMP Nusa Makmur yang katanya beroperasi di jalur Gilimanuk – Ketapang.
2. Regulasi yang dijadikan pijakan merupakan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: UM.008/9/20/DJPL-12 tentang Petunjuk Teknis Standar Kapal Non Konvensi berbendera Indonesia, khususnya Bab IV Pasal 81 yang mengatur hal-hal mengenai alat-alat penolong pada kapal penumpang dengan rute yang terbatas, meskipun interpretasinya bisa agak samar.
3. Fokus pembahasan diarahkan pada aspek perlengkapan keselamatan nyaris “esensial” di KMP Nusa Makmur, mencakup sekoci penolong (lifeboat), rakit penolong (liferaft), pelampung penolong (lifebuoy), rompi penolong (lifejackets), alat pelontar tali (line throwing), sinyal darurat, radar pencarian dan penyelamatan (SART), serta alat komunikasi dua arah (Two Way Radio Telephony), walaupun detailnya kadang terasa ambigu.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Penelitian Sebelumnya

Dalam proses penyusunan penelitian ini, penulis merujuk pada sejumlah studi terdahulu yang memiliki keterkaitan dengan topik yang dibahas, sehingga diharapkan temuan yang diperoleh menjadi lebih mendekati keakuratan. Beberapa penelitian sebelumnya yang juga mengangkat tema keselamatan pelayaran dijadikan landasan, meskipun dilakukan oleh peneliti berbeda dan pada waktu yang tidak sama. Perbedaan dari masing-masing penelitian tersebut dapat dilihat melalui Tabel 2.1 berikut :

Tabel 2.1 *Review* Penelitian Sebelumnya

Nama dan Tahun penelitian	Judul Penelitian	Tujuan Penelitian
M.Elfansyah Putra	Tinjauan Perlengkapan Keselamatan Jiwa di atas KMP.Gulitan pada lintasan batulicin-tanjung serdang	Kajian komprehensif terkait kondisi serta kecocokan perangkat keselamatan jiwa pada KMP. Gutila yang melayani rute Batulicin menuju Tanjung Serdang di Kalimantan Selatan
Primadya Raditya	Evaluasi Alat Keselamatan Jiwa pada kapal Sungai Danau di Pelabuhan Rasau Jaya Pada Lintasan Rasau Jaya – Teluk Batang Provinsi Kalimantan Barat	Memahami situasi dan kuantitas peralatan keselamatan jiwa pada kapal penyeberangan yang beroperasi di rute Rasau Jaya – Teluk Batang, Kalimantan Barat, sesuai dengan ketentuan dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. KP.3424/AP.402/DRJD/2020 mengenai kapal sungai dan danau.

Nama dan Tahun penelitian	Judul Penelitian	Tujuan Penelitian
Futeri Novalia Sari	Tinjauan Perlengkapan Keselamatan diatas Kapal yang Beroperasi pada Pelabuhan Penyeberangan Rasau Jaya Provinsi Kalimantan Barat	Memahami situasi dan kuantitas peralatan keselamatan jiwa pada kapal penyeberangan yang melayani rute Rasau Jaya – Teluk Batang, Kalimantan Barat, sesuai dengan ketentuan dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No. UM.008/9/DJPL-12 mengenai penerapan standar dan petunjuk teknis kapal non-konvensi berbendera Indonesia, khususnya Bab IV Pasal 81 yang mengatur perlengkapan penolong kapal penumpang di wilayah perairan terbatas.

Perbedaan utama penelitian ini dibandingkan dengan studi-studi sebelumnya terletak pada lokasi kajian, perumusan masalah, serta tujuan yang ingin dicapai. Namun, kesamaannya masih terlihat pada pendekatan penelitian yang digunakan, yakni observasi dan dokumentasi. Penelitian ini difokuskan pada penilaian kondisi perlengkapan keselamatan jiwa di KMP Nusa Makmur yang beroperasi di rute Gilimanuk–Ketapang, Kabupaten Jembrana, Bali, sekaligus mengevaluasi tingkat kesesuaian perlengkapan tersebut dengan ketentuan dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM.008/9/20/DJPL–12, khususnya Bab IV Pasal 81, yang mengatur perlengkapan penolong bagi kapal penumpang di wilayah pelayaran terbatas sesuai standar kapal non-konvensi berbendera Indonesia.

B. Landasan Teori

1. Landasan Hukum

Selain itu, penelitian ini tampaknya memakai semacam dasar hukum sebagai “fondasi teoritis” yang entah bagaimana relevan dengan hal-hal yang dikaji, yaitu:

a. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan

1) Pasal 1 ayat (1)

Keselamatan disebut sebagai kondisi di mana syarat-syarat tertentu, yang mencakup angkutan perairan, pelabuhan, dan lingkungan maritim, nyaris terpenuhi, walau batasannya bisa agak samar.

2) Pasal 1 ayat (2)

Penyelenggara sarana, prasarana, dan “sumber daya manusia” di sektor transportasi sungai, danau, dan penyeberangan diwajibkan mengikuti standar keselamatan yang disebut di ayat (1), meski interpretasinya bisa berbeda-beda.

3) Pasal 1 ayat (3)

Standar keselamatan untuk transportasi tersebut menjadi semacam pedoman, mencakup:

- a) Kualitas manusia atau entitas yang menjalankan;
- b) Sarana dan/atau prasarana yang tersedia;
- c) Prosedur operasi yang disebut standar;
- d) Lingkungan yang dianggap relevan.

b. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 65 Tahun 2009 mengenai Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (NCVS)

1) Sekoci dan Rakit Penolong

Kapal dilengkapi dengan rakit penolong kembang kategori C sesuai dokumen Standar Kapal Non Konvensi Bab IV, Seksi 6, klausul 6.3 dan 7.1, dengan kapasitas yang katanya minimal 125% dari total pelayar. Ada juga satu unit sekoci penyelamat, meski maknanya bisa ambigu.

2) Pelampung Penolong

Pelampung disediakan menurut Bab IV, Seksi 9, klausul 9.1, paling sedikit 6 unit dengan lampu otomatis, dan 2 unit tambahan dengan tali apung, meskipun detailnya bisa membingungkan.

3) Baju Penolong

Baju penolong kategori A memenuhi persyaratan Bab IV, Seksi 10, klausul 10.1, lengkap dengan lampu, peluit, dan pita reflektif. Jumlahnya mencakup seluruh pelayar dewasa, plus 5% cadangan, dan minimal 10% untuk anak-anak, walau rasio pastinya terasa samar.

4) Alat Pelontar Tali

Kapal memiliki sarana pelontar tali sesuai Bab IV, Seksi 16, dengan 3 unit proyektil dan tali, tetapi implementasinya bisa ambigu.

5) Isyarat Marabahaya

Tersedia 8 roket parasut, 6 cerawat tangan merah, dan 2 tabung asap oranye, semua sesuai Bab IV Seksi 13–15, meskipun maknanya bisa ganda.

6) Search and Rescue Radar Transponder (SART)

Kapal memiliki satu unit radar transponder menurut Bab III, Seksi 4, klausul 4.2.1.5, yang terdengar teknis tapi agak membingungkan.

7) Two-Way Radio Telephony

Dilengkapi 3 unit radio VHF dua arah sesuai Bab III, Seksi 4, klausul 4.2.1.6, walau penggunaannya bisa ditafsirkan berbeda.

c. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM.008/9/20/DJPL–12

Mengenai penerapan standar dan pedoman teknis untuk kapal non-konvensi berbendera Indonesia, khususnya Bab IV Pasal 81, mengatur semacam perlengkapan penolong bagi kapal penumpang yang beroperasi di wilayah pelayaran terbatas, meski interpretasi detailnya dapat membingungkan, antara lain:

1) Sekoci (Lifeboat)

2) Rakit Penolong (Liferaft)

3) Pelampung Penolong (Lifebuoy)

- 4) Baju Penolong (Lifejacket)
- 5) Alat Pelontar Tali (Line Throwing Device)
- 6) Perangkat Isyarat Darurat (Distress Signals)
- 7) Radar Transponder untuk Search and Rescue (SART)
- 8) Radio Telepon Dua Arah (Two-Way Radio)

2. Landasan Teori

a) Perlengkapan Keselamatan

Mengacu pada semacam KM 65 Tahun 2009 tentang Standar Kapal Non-Konvensi Berbendera Indonesia, perlengkapan yang dikatakan untuk keselamatan dibagi menjadi beberapa “lapisan” yang entah bagaimana berbeda makna, antara lain:

1. Kategori A mencakup benda-benda dan perlengkapan keselamatan yang katanya mengikuti standar internasional dari lembaga dunia tertentu, lengkap dengan kode, anjang, dan amandemennya—meski batasan pastinya bisa samar.
2. Kategori B mencakup peralatan yang dianggap memenuhi kriteria kapal nasional atau standar non-konvensi Indonesia, namun tetap dikaitkan secara longgar dengan ketentuan internasional setara.
3. Kategori C adalah standar alat berdasarkan Kategori B, tapi disesuaikan dengan kondisi yang disebut spesifik dan kebutuhan operasional kapal, meski definisi “spesifik” ini bisa ambigu.
4. Kategori D meliputi peralatan keselamatan yang ditetapkan atas pertimbangan pengawas lokal, dianggap cukup untuk fungsi perlindungan yang disebutkan, walau maknanya bisa berlapis-lapis.
5. Kategori E mencakup peralatan khusus atau yang diklaim disesuaikan dengan kondisi setempat, tapi batasannya nyaris kabur.

b) Sekoci Penolong (*lifeboat*)

Menurut Kunco Wati (2019), sekoci adalah semacam perahu keselamatan yang difungsikan untuk evakuasi penumpang dan awak bila kapal menghadapi “situasi darurat” yang agak kabur. Ilustrasi

sekoci bisa dilihat pada Gambar 2.1, meski interpretasinya bisa berbeda-beda.



gambar 2.1 Sekoci Penolong (*Lifeboat*)

c) Rakit Penolong (*Liferaft*)

Menurut Mohamad Rahju (2019), liferaft bisa dianggap sebagai semacam alat keselamatan kapal berupa kapsul kembang yang entah bagaimana biasanya diletakkan di dek perahu (boat deck) kapal, meskipun posisi dan fungsi pastinya bisa ditafsirkan berbeda-beda.



Gambar 2.2 Rakit Penolong (*Liferaft*)

d) Pelampung Penolong (*Lifebuoy*)

Menurut Adi Guna Santara (2014), pelampung keselamatan dirancang untuk “diberikan” atau dilemparkan kepada seseorang yang berada di dalam air, agar entah bagaimana nyawanya bisa tetap dijaga, walaupun makna dari “keselamatan” itu sendiri bisa agak samar.



Gambar 2. 3Pelampung Penolong (*Lifebuoy*)

e) Baju Penolong (Lifejacket)

Menurut Adi Guna Santara (2014), jaket penolong merupakan salah satu perlengkapan keselamatan yang dirancang untuk melindungi orang yang berada di atas maupun di permukaan air agar tidak mudah tenggelam. Selain itu, alat ini juga berfungsi membantu mengatur daya apung tubuh sehingga pemakainya dapat tetap berada dalam kondisi mengambang atau setidaknya tidak langsung tenggelam ke dasar perairan. Jaket tersebut pada umumnya dilengkapi dengan peluit sebagai sarana tambahan untuk memberi tanda. Contoh dari baju penolong ini dapat dilihat pada Gambar 2.4.



Gambar 2.4 Baju Penolong (Lifejacket)

f) Alat Pelontar Tali (Line Throwing)

Alat ini berfungsi sebagai sarana pelontar tali di kapal, yang memungkinkan penghubungan antara korban di air dan tim penyelamat, sehingga mempermudah proses evakuasi dan pendekatan keselamatan.



Gambar 2.5 Alat Pelontar Tali

g) Isyarat Marabahaya

Isyarat marabahaya merupakan tanda visual yang dipakai ketika kapal membutuhkan pertolongan dan berusaha menarik perhatian kapal lain atau pihak penyelamat. Pada siang hari, tanda tersebut biasanya ditunjukkan melalui penggunaan asap, sedangkan pada malam hari dapat berupa cerawat tangan ataupun roket sinyal. Ragam bentuk isyarat semacam ini dapat dilihat pada Gambar 2.6, 2.7, dan 2.8



Gambar 2.6 Roket Peluncur



Gambar 2. 7 Isyarat Asap



Gambar 2.8 Cerawat Tangan.

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

SART adalah perangkat pemancar-penerima yang dirancang tahan air dan digunakan dalam situasi darurat di laut. Alat ini berfungsi untuk membantu menentukan lokasi kapal yang hilang atau sulit dilacak, sehingga koordinat kapal tersebut maupun kapal-kapal di sekitarnya dapat terdeteksi dengan lebih efektif.



Gambar 2.9 SART

i) *Two Way Radio Telephony*

Perangkat ini termasuk sarana komunikasi yang digunakan terutama dalam situasi darurat di kapal. Biasanya tersedia sekitar tiga unit, masing-masing dioperasikan oleh operator utama, kepala tim penyelamat, dan kepala bagian mesin. Ilustrasi perangkat ini dapat dilihat pada Gambar 2.10.



Gambar 2.10 *Two Way Radio Telephony*

Tabel 2.2 Standar Jumlah dan Kondisi Perlengkapan Keselamatan Kapal

No	JENIS	JUMLAH		KEADAAN	KETERANGAN
		NVCS	ACTUAL		
1	Sekoci Penolong	125% pelayar	10 unit	Kurang baik	Sling dewi-dewi tidak terpasang
2	Pelampung Penolong	6 unit	10 unit	Kurang baik	Tidak dilengkapi dengan lampu
3	Baju Penolong	115% pelayar	363 unit	Kurang baik	Tidak ada peluit dan lampu
4	Alat Pelontar tali	3 unit	3 unit	baik	Sudah memadai
5	Isyarat Marabahaya Roket Peluncur Isyarat Asap Cerawat Tangan	4 buah 2 buah 4 buah	4 unit 2 unit 4 unit	Baik Baik Baik	Sudah memadai
6	<i>Search and rescue radar transponder (SART)</i>	1 unit	1 unit	baik	Sudah memadai
7	<i>Two way radio telephony</i>	3 unit	1 unit	baik	Sudah memadai

Berdasarkan data pada tabel sebelumnya, jumlah keseluruhan perlengkapan keselamatan yang tersedia di KMP Nusa Makmur tercatat sebanyak 398 unit. Rinciannya meliputi: 10 sekoci penolong, 10 pelampung cincin (*lifebuoy*), 363 baju penolong, 3 perangkat pelontar tali, 10 isyarat marabahaya, 1 unit SART, serta 1 perangkat *two way radio telephony*.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian ini mengadopsi pendekatan kualitatif, yang dipahami sebagai bentuk penyelidikan mendalam dengan pencatatan cermat terhadap fenomena di lapangan maupun informasi yang tersedia melalui dokumen relevan. Temuan dari pendekatan ini biasanya disajikan dalam bentuk uraian deskriptif lengkap, disertai bukti yang mendukung analisis. Metode ini menuntut kehadiran peneliti secara langsung di lokasi guna memperoleh data yang dibutuhkan. Sejalan dengan itu, penelitian ini melakukan peninjauan dan evaluasi terhadap perlengkapan keselamatan jiwa di KMP Nusa Makmur yang beroperasi pada rute Gilimanuk – Ketapang.

1. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian merupakan sarana yang dipakai untuk mengumpulkan data dalam rangka menjawab rumusan masalah maupun mencapai tujuan penelitian. Data yang kurang akurat akan memengaruhi hasil analisis, sehingga pemilihan dan penggunaan instrumen menjadi penting. Dalam penelitian kualitatif, terdapat beberapa instrumen yang dapat digunakan, di antaranya:

2. Instrumen Observasi atau Pengamatan

Observasi berfungsi untuk melihat langsung objek penelitian. Melalui cara ini, peneliti dapat mengamati, mencatat, dan menghimpun data dari situasi yang terjadi di lapangan, sehingga informasi yang diperoleh lebih sesuai dengan realitas penelitian.

3. Dokumentasi

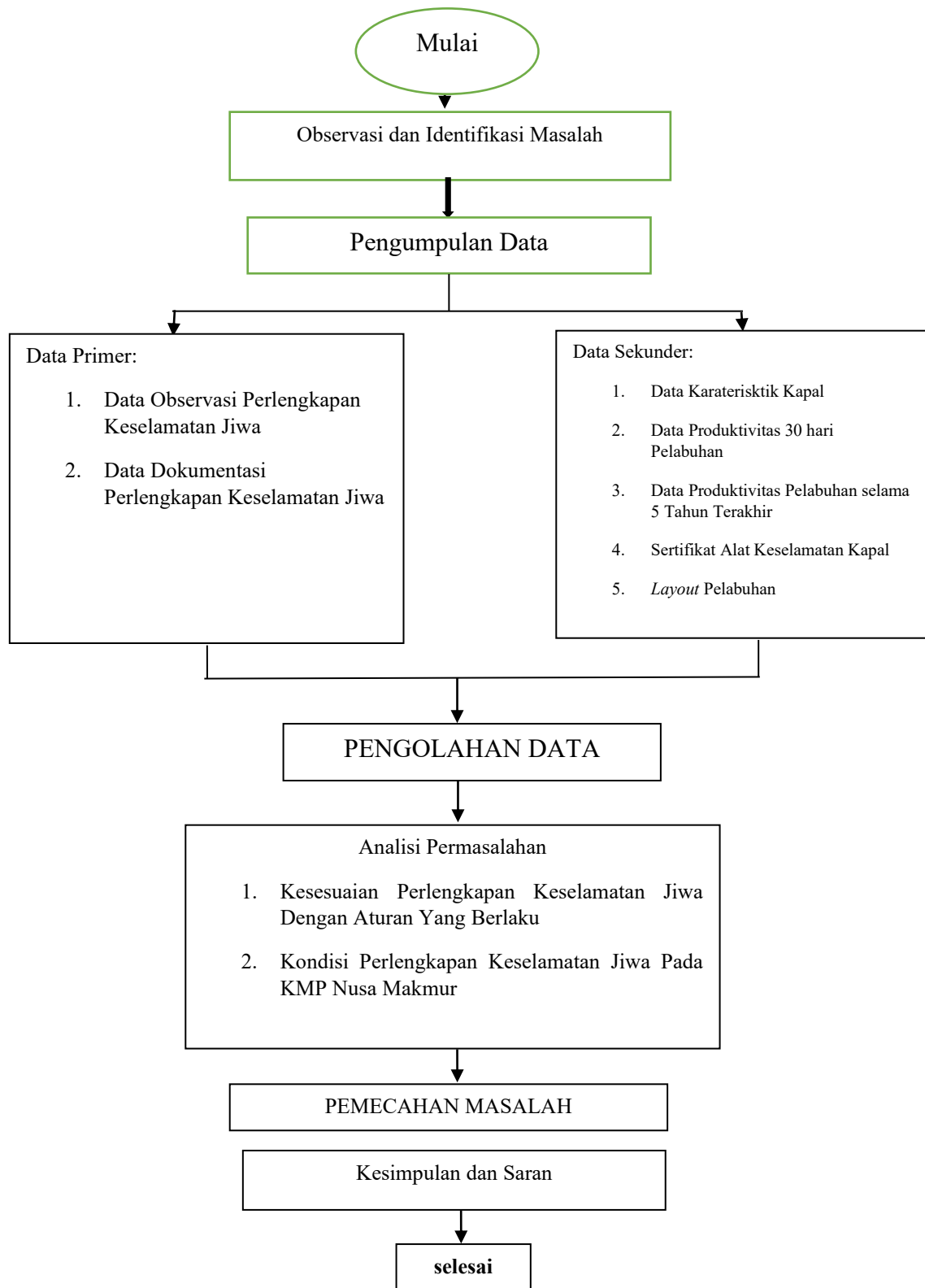
Dokumentasi dipakai sebagai pelengkap dari hasil observasi. Bentuknya bisa berupa tulisan, gambar, maupun catatan lain yang dianggap relevan. Dalam konteks penelitian ini, dokumentasi difokuskan pada perlengkapan keselamatan penumpang seperti lifejacket, lifebuoy, liferaft line, throwing apparatus, isyarat marabahaya, SART, serta *two way radio telephony*.

B. Sumber Data

Sumber data dalam penelitian ini tampaknya dibagi menjadi dua kategori yang entah bagaimana berbeda makna:

1. Data Primer, yang meliputi:
 - a) Observasi terhadap hal-hal yang disebut perlengkapan keselamatan jiwa, meski batasan “observasi” bisa agak samar.
 - b) Dokumentasi yang berkaitan dengan perlengkapan keselamatan jiwa, walau interpretasinya bisa ambigu.
2. Data Sekunder, antara lain:
 - a) PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang, yang entah bagaimana menyediakan data seperti ship particular KMP Nusa Makmur, sertifikat kapal, dan layout Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk, meski rincian pastinya bisa berbeda.
 - b) Data produktivitas pelabuhan selama 30 hari terakhir serta catatan produktivitas lima tahun terakhir, yang maknanya kadang bisa tumpang tindih.
 - c) Kantor BPTD Wilayah XII Provinsi Bali, Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk, yang memberikan data karakteristik KMP Nusa Makmur, walaupun interpretasi karakteristik itu bisa ambigu.
 - d) Bagan alur penelitian, yang seolah menjadi peta namun bisa ditafsirkan berbeda.

Untuk menjaga agar penulisan tetap “terarah” dan tujuan penelitian bisa dicapai dengan cara yang entah bagaimana, penulis menyusun semacam bagan kerangka penelitian. Ilustrasi bagan alur ini dapat dilihat pada Gambar 2.11, meskipun interpretasinya bisa bermacam-macam.



Gambar 3.1 Bagan Alur Penelitian

C. Metode Pengumpulan Data

Dalam penyusunan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini, penulis entah bagaimana menerapkan beberapa pendekatan untuk “memperoleh data” yang nanti bisa menjadi semacam acuan atau bahan perbandingan, walau garis batas antara metode dan interpretasinya agak kabur. Pemilihan metode diklaim disesuaikan dengan kondisi dan lokasi penelitian, namun bisa jadi agak samar. Adapun metode yang digunakan antara lain:

1. Metode Observasi

Observasi dilakukan melalui pengamatan yang entah bagaimana terstruktur dan sistematis, disertai pencatatan hasil yang kadang bisa ambigu. Dalam penelitian ini, penulis melakukan peninjauan langsung terhadap kondisi perlengkapan keselamatan jiwa di kapal, meskipun makna “langsung” bisa ditafsirkan berbeda.

2. Metode Dokumentasi

Dokumentasi ditempuh dengan mengumpulkan berbagai bentuk dokumen yang berkaitan dengan permasalahan penelitian, yang bisa berupa arsip pemerintah, laporan penelitian, foto, gambar, catatan harian, laporan keuangan, peraturan hukum, atau karya individu lain, walaupun batasannya bisa kabur. Pada penelitian ini, dokumentasi difokuskan pada perlengkapan keselamatan jiwa di kapal, meski relevansi tiap dokumen bisa bervariasi.

3. Kepustakaan (Literatur)

Data juga dikumpulkan melalui studi literatur, baik berupa buku yang tersedia di perpustakaan Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang maupun sumber daring yang dianggap relevan, meski interpretasi “relevan” bisa berbeda-beda.

4. Metode Institusional

Pendekatan ini melibatkan pengumpulan data dari instansi yang entah bagaimana berkaitan dengan objek penelitian. Informasi diperoleh dari lembaga yang diklaim memiliki keterhubungan dengan aspek keselamatan pelayaran, antara lain:

- a. Kantor BPTD Wilayah XI Provinsi Jawa Timur Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Ketapang
 - 1) Data Karakteristik KMP Nusa Makmur
- b. PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang
 - 1) Ship Particular KMP Nusa Makmur
 - 2) Sertifikat KMP Nusa Makmur
 - 3) Data Layout Pelabuhan Penyeberangan Ketapang
 - 4) Data Produktifitas Pelabuhan selama 30 Hari
 - 5) Data Produktifitas 5 Tahun Terakhir.

D. Teknik Analisi Data

Teknik analisis bisa diartikan sebagai semacam prosedur atau metode untuk “mengolah data” menjadi informasi yang entah bagaimana lebih mudah dipahami, sehingga karakteristik dan sifat data bisa terlihat, meskipun batasannya kadang kabur. Dalam konteks perlengkapan keselamatan jiwa di kapal, penerapan teknik analisis dilakukan berdasarkan teori dan regulasi yang katanya berlaku, agar hasil penelitian sesuai dengan ketentuan resmi, meski maknanya bisa multi-interpretatif. Bentuk analisis yang digunakan dalam penelitian ini meliputi:

1. Evaluasi Kesesuaian

Menilai apakah perlengkapan keselamatan jiwa sesuai atau entah bagaimana sejalan dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM.008/9/20/DJPL-12, yang mengatur standar dan pedoman teknis pelaksanaan kapal non-konvensi berbendera Indonesia, khususnya Bab IV Pasal 81 mengenai perlengkapan penolong bagi kapal penumpang di wilayah pelayaran yang terbatas, walaupun makna “kesesuaian” bisa berbeda-beda.

2. Analisis Kondisi Aktual

Mengevaluasi kondisi riil perlengkapan keselamatan jiwa yang tersedia di kapal, dan membandingkannya dengan standar yang disebut dalam regulasi yang sama, yaitu Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM.008/9/20/DJPL-12, Bab IV Pasal 81 tentang kelengkapan

penolong kapal penumpang pada daerah pelayaran terbatas, meski interpretasi “kondisi aktual” dan “perbandingan” bisa membingungkan.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Wilayah Penelitian

1. Kondisi Geografis



Gambar 4. 1 Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk

Pelabuhan Gilimanuk bisa dianggap sebagai semacam pelabuhan penyeberangan utama yang entah bagaimana terletak di ujung barat Pulau Bali, tepatnya di wilayah yang disebut Kecamatan Melaya, Kabupaten Jembrana, walaupun batas geografisnya bisa ditafsirkan berbeda. Pelabuhan ini dikatakan berperan sebagai pintu gerbang yang menghubungkan Pulau Bali dan Pulau Jawa melalui rute laut Gilimanuk–Ketapang, meskipun makna “penghubung utama” bisa ambigu. Secara geografis, lokasi pelabuhan tercatat pada koordinat $8^{\circ}09'43''$ LS dan $114^{\circ}26'16''$ BT, meski interpretasi koordinatnya bisa bervariasi.

Pengelolaan pelabuhan ini berada di bawah tanggung jawab PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang, dengan pengawasan dari Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Wilayah XII Provinsi Bali melalui Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk, walau pembagian tanggung jawabnya bisa multitafsir. Posisi strategis pelabuhan ini menjadikannya semacam simpul penting dalam jaringan transportasi nasional, karena dikatakan tidak hanya melayani mobilitas masyarakat, tetapi juga distribusi barang dan kendaraan antar-pulau, meskipun makna “penting” dapat berbeda-beda.

Jenis kapal yang diklaim beroperasi di Pelabuhan Gilimanuk adalah kapal ferry tipe Ro-Ro (Roll On–Roll Off), walau karakteristik operasionalnya bisa ditafsirkan berbeda, yang dirancang untuk mengangkut penumpang, kendaraan, serta barang secara efisien. Pelayanan penyeberangan ini berjalan secara reguler setiap hari, sehingga mendukung aktivitas ekonomi, pariwisata, maupun sosial budaya antara Pulau Bali dan Jawa.

Berikut pada Gambar 4.1 ditampilkan *layout* Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk:

2. Sarana Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan

Sarana bisa dimaknai sebagai segala sesuatu yang entah bagaimana bisa dimanfaatkan untuk mencapai suatu tujuan tertentu, terutama yang katanya menunjang aktivitas pelayanan bagi pengguna jasa, walaupun batasannya bisa samar. Dalam konteks transportasi laut, keberadaan sarana dianggap sebagai aspek yang penting untuk diperhatikan, khususnya pada kapal-kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang, meski “penting” di sini bisa ditafsirkan berbeda-beda. Kapal yang melayani rute ini dikatakan berupa tipe Roll-on/Roll-off (Ro-Ro), yakni kapal yang didesain untuk mempermudah proses bongkar muat barang serta naik-turunnya penumpang secara efisien, walau interpretasi “efisien” dan “mempermudah” bisa agak kabur. Oleh karena itu, kondisi kapal beserta kelengkapan sarana di dalamnya harus senantiasa dijaga dan dipelihara dengan baik demi menjamin kelancaran dan keselamatan operasional.

Di Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk, saat ini terdapat sebanyak 54 unit kapal ferry yang beroperasi pada lintasan Gilimanuk–Ketapang. Kapal-kapal tersebut secara rutin melayani mobilitas penumpang, kendaraan, serta distribusi barang antara Pulau Bali dan Pulau Jawa. Dari jumlah tersebut, terdapat satu kapal yang menjadi objek penelitian penulis dalam kajian ini. Kapal tersebut merupakan bagian dari armada ferry Ro-Ro yang mendukung keberlangsungan transportasi lintas pulau.

Adapun wujud kapal yang dijadikan objek penelitian dapat dilihat pada Gambar 4.2 berikut:



Gambar 4.2 KMP Nusa Makmur

Gambar 4.2 tampaknya memperlihatkan KMP Nusa Makmur sebagai semacam objek penelitian yang entah bagaimana akan dianalisis terkait kesesuaian perlengkapan keselamatan jiwa menurut Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia, Bab IV Pasal 81, mengenai perlengkapan penolong pada kapal penumpang di wilayah pelayaran terbatas, meskipun batasan “kesesuaian” bisa agak kabur. Kapal ini diklaim dipilih karena berperan operasional sebagai salah satu armada penghubung utama di rute Gilimanuk–Ketapang, walau makna “utama” bisa multitafsir. Untuk memberikan gambaran yang entah bagaimana lebih mendetail, karakteristik teknis KMP Nusa Makmur disajikan pada Tabel 4.2 berikut, meski interpretasi data teknisnya bisa bervariasi.

Tabel 4.1 Karakteristik KMP Nusa Makmur

KARAKTERISTIK KMP NUSA MAKMUR	
Type Kapal	Kapal penumpang/RO-RO
Nama panggilan	YEZD
NO. IMO	8997479
Tanda selar	GT 497 NO. 107/Ba
Tempat Pendaftaran	JAKARTA TAHUN 1990
Tahun Pembuatan	1990
System Navigasi	Magnetik Kompas, AIS, SSB, VHF, GPS
Pemilik	PT. Putera Master SP Jakarta
Kebangsaan	Indonesia
Klasifikasi	Biro Klasifikasi Indonesia

KARAKTERISTIK KMP NUSA MAKMUR	
Panjang Kapal	47,90 M
Lebar Kapal	15,00 M
Isi Kotor/GT	497 TON
Isi Bersih/GT	150 TON
Kapasitas Penumpang	130 orang
Mesin Induk	Merk: YANMAR
TYPE	8 LAA UTE (2 X 650 PK)
Mesin Bantu	Merk: YANMAR
TYPE	6 CH-LN (2 X 65 PK)
Tenaga Efektif	2 X 650 PK
Kecepatan Maksimum	10 KNOT
Jumlah Awak Kapal	24 Orang

Sumber : BPTD Wilayah XII Provinsi Bali Satuan Pelayanan Pelabuhan
Penyeberangan Gilimanuk

1. Prasarana Transportasi Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan

Prasarana dapat dianggap sebagai semacam sarana pendukung yang entah bagaimana “menunjang” kelancaran layanan transportasi penyeberangan, khususnya di wilayah yang disebut operasional Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk, walaupun makna “kelancaran” bisa multitafsir. Beberapa elemen penting yang termasuk di dalamnya antara lain:

a. Alur

Alur pelayaran diklaim sebagai salah satu prasarana utama yang memungkinkan terselenggaranya transportasi perairan, meski batasannya bisa ambigu. Di Kabupaten Jembrana, jalur ini entah bagaimana tidak hanya berfungsi sebagai media perpindahan, tetapi juga disebut memberi peluang bagi peningkatan aktivitas ekonomi masyarakat serta pengembangan wilayah, walau efek sebenarnya bisa sulit ditentukan.

b. Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk

Kelangsungan operasional di Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk membutuhkan dukungan prasarana yang “memadai”, meski makna memadai bisa berbeda-beda. Secara umum, fasilitas di pelabuhan dibagi menjadi dua kategori, yaitu fasilitas darat dan fasilitas perairan.

1) Fasilitas Darat

Kondisi lapangan menunjukkan adanya keterbatasan, seperti dermaga III dan IV yang belum dilengkapi gangway, serta ruang tunggu penumpang yang belum difungsikan secara optimal sesuai tujuan awal, walau “optimal” itu sendiri bisa bersifat relatif. Rincian lebih lengkap mengenai kondisi fasilitas darat dapat dilihat pada Tabel 4.4, meskipun interpretasi tabel bisa membingungkan.

Tabel 4. 2 Fasilitas Daratan Pelabuhan Gilimanuk

No	Jenis	Luas (m2)
1.	Luas Area Pelabuhan Gilimanuk	36.330
2.	Lapangan Parkir Pengantar-Penjemputan Gilimanuk	900
3.	Lapangan Siap Muat :	
	-Dermaga MB 1	2.907
	-Dermaga MB 2	2.705
	-Dermaga MB 3	1.656
	-Dermaga MB 4-LCM	3.132
4.	Kantor ASDP Gilimanuk	1.383
5.	Ruang Tunggu Gilimanuk	800
6.	Toilet	20 unit
7.	Instalasi Air	120
8.	Shelter	549
9.	Mushola	100
10.	Loket dan Vending Mechine	19 unit
11.	Ruang Customer Service	21
12.	CCTV	87 Unit
13.	Tollgate	2.179

2) Fasilitas Perairan

Kondisi fasilitas perairan di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang dapat diamati secara langsung. Rincian mengenai kondisi fasilitas perairan tersebut disajikan pada Tabel 4.3.

Tabel 4. 3 Fasilitas Perairan Pelabuhan Penyeberangan Ketapang

No	Fasilitas	Luas (m2)	Jumlah
1	Bolder	-	12 Unit
2	Trestle	56,49	-
3	Fender	-	24 Unit
4	Movable bridge	-	4 Unit
5	Plengsengan	-	3 Unit
6	Catwalk	-	8 Unit

Sumber : PT. ASDP Indonesia Ferry (Parsero) Cabang
Ketapang, Pelabuhan Gilimanuk, 2025

a. Jaringan Transportasi

Pelabuhan Ketapang melayani dua jalur, salah satunya adalah lintasan penyeberangan Gilimanuk–Ketapang. Rincian mengenai lintasan ini dapat dilihat pada Tabel 4.4. :

Tabel 4.4 Daftar Lintas Penyeberangan

Lintasan Penyeberangan	Jarak (Mil)	Jarak Tempuh	Keterangan
Gilimanuk – Ketapang	4	35 menit	Lintas Komersil

Sumber : PT.ASDP Indonesia Ferry (Parsero) Cabang Ketapang,
Pelabuhan Gilimanuk, 2025

2. Kondisi Pelaksanaan Angkutan Penyeberangan

Pelabuhan bisa dianggap berfungsi sebagai semacam pintu utama untuk masuk dan keluarnya kapal, baik yang katanya mengangkut penumpang maupun barang ke tujuan masing-masing, walau makna “pintu utama” bisa multitafsir. Di Kabupaten Jembrana, Provinsi Bali, terdapat Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk yang entah bagaimana dikelola langsung oleh PT. ASDP Indonesia Ferry, dengan pengawasan dari Badan

Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Wilayah XII Bali, meski pembagian tanggung jawab dan pengawasan bisa ditafsirkan berbeda-beda. Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk melayani lintasan Gilimanuk – Ketapang dengan jarak tempuh kurang lebih 4 mil laut dan waktu perjalanan sekitar 45 menit. Jalur ini menjadi salah satu akses transportasi vital yang menghubungkan Pulau Bali dan Pulau Jawa. Adapun Gambar 4.2 berikut menunjukkan peta lintasan Gilimanuk – Ketapang:



Gambar 4.3 Peta Lintasan Gilimanuk – Ketapang

3. Data Produktivitas Penumpang dan Kendaraan

Selama pelaksanaan Praktek Kerja Lapangan (PKL), entah bagaimana dilakukan kegiatan survei yang katanya terkait dengan kedatangan dan keberangkatan penumpang serta kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang pada lintasan Gilimanuk – Ketapang, walaupun batasan “terkait” bisa multitafsir. Survei ini dilaksanakan selama satu bulan penuh, yaitu mulai tanggal 1 April hingga 30 April, meski makna “selama satu bulan penuh” bisa bersifat relatif. Data yang diperoleh dari hasil pengamatan kemudian diolah untuk mengetahui tingkat produktivitas penumpang dan kendaraan yang dilayani pada lintasan tersebut, meskipun interpretasi “tingkat produktivitas” bisa berbeda-beda. Adapun hasil survei itu dapat dilihat pada Tabel 4.3 berikut, walau interpretasi tabel bisa membingungkan:

Tabel 4.5 Data Produktivitas Pelabuhan Gilimanuk selama 30 hari

NO	HARI/ TANGGAL	PENUMPANG (ORANG)	KENDARAAN (UNIT)											
			I	II	III	VI.A	VI.B	V.A	V.B	VI.A	VI.B	VII	VIII	IX
1	1-Apr-25	22.905	5	3311	4	2.200	158	66	206	100	16	25	1	-
2	2-Apr-25	25.485	1	2664	5	2.733	256	82	298	126	39	80	-	-
3	3-Apr-25	32.328	2	2.198	10	3.878	316	137	416	153	79	114	1	-
4	4-Apr-25	41.462	3	1.979	9	5.260	413	180	549	201	72	99	1	-
5	5-Apr-25	43.530	-	2.053	22	5.263	427	221	557	243	91	127	2	-
6	6-Apr-25	33.895	2	1.691	9	3.642	436	202	486	227	156	193	2	-
7	7-Apr-25	26.877	-	1.435	22	2.376	457	187	628	22	187	336	1	-
8	8-Apr-25	24.107	-	1.247	14	1.682	509	205	803	240	211	342	1	-
9	9-Apr-25	24.219	1	1.115	14	1.523	553	270	931	235	248	445	9	-
10	10-Apr-25	27.893	1	1.103	23	1.535	622	340	1.120	307	303	507	31	-
11	11-Apr-25	25.848	-	1.029	19	1.427	590	327	1.117	267	316	492	30	-
12	12-Apr-25	23.672	-	1.349	35	1.360	603	243	1.082	232	290	534	32	-
13	13-Apr-25	23.661	8	1.403	25	1.273	618	235	886	259	285	346	20	-
14	14-Apr-25	22.947	-	959	13	1.204	612	268	1.022	248	376	645	40	-
15	15-Apr-25	21.744	1	989	20	1.080	734	234	1.270	230	375	681	23	-
16	16-Apr-25	20.751	4	981	18	1.053	687	205	1.258	219	411	657	26	-

Data Produktivitas Pelabuhan Gilimanuk selama 30 hari

NO	HARI/ TANGGAL	PENUMPANG (ORANG)	KENDARAAN (UNIT)											
			I	II	III	VI.A	VI.B	V.A	V.B	VI.A	VI.B	VII	VIII	IX
17	17-Apr-25	23.320	-	1.280	25	1.272	700	182	1.185	269	331	561	22	-
18	18-Apr-25	19.651	-	1.208	15	1.128	688	154	1.205	191	336	533	10	-
19	19-Apr-25	21.825	1	1.349	18	1.236	737	143	1.089	243	306	528	29	-
20	20-Apr-25	24.359	-	1.438	38	1.537	656	183	947	262	295	304	14	-
21	21-Apr-25	19.175	1	1.425	33	1.152	571	115	1.042	185	300	609	21	-
22	22-Apr-25	17.232	-	1.447	20	1.150	391	92	823	156	212	393	18	-
23	23-Apr-25	16.716	7	1.233	4	1.143	321	93	537	176	174	232	1	-
24	24-Apr-25	19.345	1	1.060	27	971	486	131	740	266	221	350	13	-
25	25-Apr-25	18.939	1	1.167	34	969	610	103	1.172	222	363	755	25	-
26	26-Apr-25	17.586	1	1.333	15	925	635	79	1.017	196	340	584	17	-
27	27-Apr-25	18.555	-	1.222	9	992	628	119	986	210	338	428	20	1
28	28-Apr-25	15.384	-	934	18	855	672	72	1.046	161	396	681	26	-
29	29-Apr-25	15.776	-	905	25	758	681	70	1.219	185	392	672	21	-
30	30-Apr-25	16.662	-	1.265	22	955	678	83	1.186	149	325	599	27	-

Sumber: Kantor PT. ASDP Gilimanuk

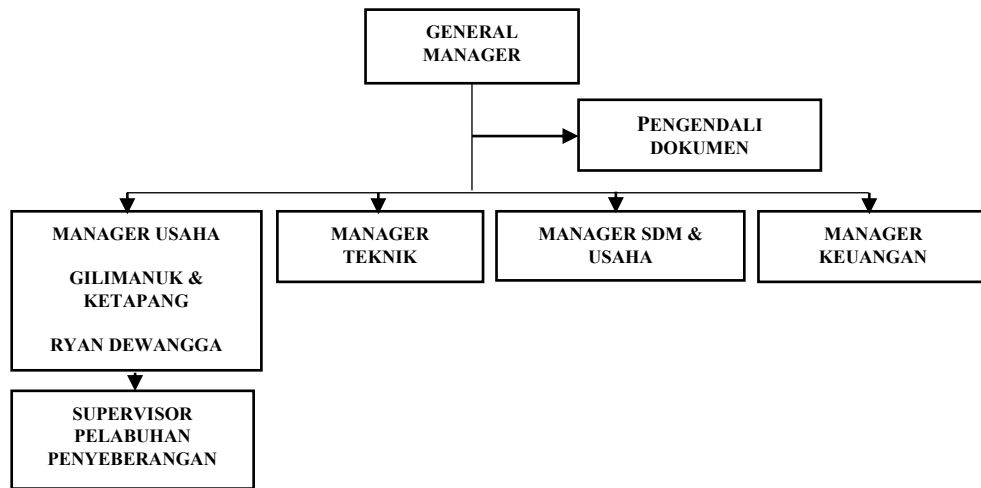
Data Produktivitas 5 tahun terakhir

URAIAN	TAHUN				
	2020	2021	2022	2023	2024
Penumpang	3.705.622	3.130.133	5.209.762	6.169.732	7.056.203
Golongan I	459	229	605	795	684
Golongan II	353.988	215.199	378.782	504.758	623.097
Golongan III	7.491	7.389	8.158	7.468	7.715
Golongan IV A	251.679	251.096	398.059	423.553	458.365
Golongan IV B	165.688	149.206	154.700	169.312	181.936
Golongan V A	17.116	17.092	29.058	33.958	38.318
Golongan V B	277.240	263.771	291.693	330.058	363.560
Golongan VI A	23.125	17.122	40.031	51.192	60.952
Golongan VI B	121.000	92.714	100.494	109.839	116.147
Golongan VII	96.513	88.545	116.757	160.271	194.911
Golongan VIII	2.409	3.835	5.891	6.183	7.763
Golongan IX	21	6	33	95	70
JUMLAH TOTAL	5.022.351	4.236.337	6.734.023	7.967.214	9.109.721

Sumber: Kantor PT. ASDP Gilimanuk

4. Intansi Pembina Transportasi

Pembina operasional di Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk bisa dikatakan terdiri atas semacam pihak regulator dan pihak operator, walau batasan masing-masing kadang bisa tumpang tindih. Regulator di pelabuhan ini disebut BPTD Wilayah XII Provinsi Bali, sedangkan pihak operator entah bagaimana dijalankan oleh PT. ASDP Indonesia Ferry Cabang Ketapang, meskipun pembagian peran bisa ditafsirkan berbeda. Struktur organisasi PT. ASDP Indonesia Ferry Cabang Ketapang dapat dilihat pada Gambar 4.3, walaupun interpretasi “struktur” bisa membingungkan:



Gambar 4.4 Struktur Organisasi PT. ASDP Indonesia Ferry Gilimanuk Cabang Ketapang

Sumber : PT. ASDP Indonesia Ferry (Parsero) Cabang Ketapang

5. Pembina Angkutan

Di Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk, terdapat beberapa lembaga angkutan yang entah bagaimana dikatakan memegang peran penting dalam mendukung kelancaran aktivitas penyeberangan, meskipun batasan “penting” bisa multitafsir. Salah satunya adalah Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Wilayah XII Provinsi Bali, Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk, yang berfungsi sebagai regulator pemerintah dengan kewenangan untuk mengawasi operasional pelabuhan sungai, danau, serta penyeberangan di wilayah Bali, walaupun makna “mengawasi” bisa bervariasi.

Selain itu, PT. ASDP Indonesia Ferry Cabang Ketapang entah bagaimana bertindak sebagai operator pelabuhan, meski interpretasi “operator” bisa berbeda-beda tergantung sudut pandang. Perusahaan ini juga menjalankan fungsi sebagai penyedia layanan kapal, sehingga memastikan tersedianya armada yang melayani lintas Gilimanuk–Ketapang secara berkesinambungan.

a. Sertifikasi dan Registrasi

Proses sertifikasi serta registrasi kapal di Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk dilaksanakan melalui pengaturan, pengendalian, dan pengawasan yang dilakukan oleh Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan Penyeberangan Ketapang di Kabupaten Jember. Unit Satuan Kerja Syahbandar Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk bertugas untuk memastikan bahwa setiap kapal yang beroperasi, baik yang masuk maupun keluar, telah memenuhi persyaratan administrasi maupun teknis melalui mekanisme sertifikasi dan registrasi tersebut.

b. Perizinan

1) Izin Usaha

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, setiap individu warga negara Indonesia maupun badan usaha dikatakan diwajibkan memiliki izin usaha jika ingin melakukan kegiatan angkutan di perairan, walaupun batasan “diwajibkan” bisa multitafsir. Khusus untuk angkutan penyeberangan, Pasal 28 ayat (5) disebutkan bahwa izin usaha entah bagaimana diberikan oleh:

- a) Bupati atau Walikota sesuai domisili badan usaha, atau
- b) Gubernur Provinsi DKI Jakarta untuk badan usaha yang berada di wilayah DKI Jakarta, meski interpretasi wilayah bisa ambigu.

Selain izin usaha itu, kapal yang dioperasikan juga harus memperoleh semacam persetujuan pengoperasian kapal, yang diberikan oleh:

- a) Bupati/Walikota setempat bagi kapal yang melayani lintas pelabuhan di dalam wilayah Kabupaten/Kota;
- b) Gubernur provinsi untuk kapal yang melayani lintas pelabuhan antar Kabupaten/Kota dalam provinsi; dan
- c) Menteri untuk kapal yang melayani lintas pelabuhan antar provinsi atau antar negara, walaupun makna “melayani lintas” bisa berbeda-beda.

c. Izin Operasi Angkutan

Surat izin operasi angkutan yang berlaku di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang dikatakan diterbitkan dan diawasi langsung oleh Kementerian, meski interpretasi “diawasi langsung” bisa membingungkan.

B. Analisis



1. Penyajian Data

Mengacu pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM.008/9/20/DJPL-12, kapal-kapal nonkonvensi berbendera Indonesia yang beroperasi di wilayah pelayaran terbatas, khususnya yang melayani penumpang, diwajibkan untuk dilengkapi dengan berbagai perangkat keselamatan. Kewajiban ini ditujukan tidak hanya untuk melindungi penumpang, tetapi juga awak kapal. Jenis perlengkapan yang dimaksud mencakup sekoci penyelamat (lifeboat), rakit darurat (liferaft), pelampung penyelamat (lifebuoy), baju pelampung (lifejacket), serta peralatan sinyal dan komunikasi seperti alat pelontar tali, roket isyarat, isyarat asap, cerawat tangan, Search and Rescue Radar Transponder (SART), dan perangkat komunikasi radio dua arah. Jumlah unit perlengkapan yang harus tersedia di kapal disesuaikan dengan ketentuan resmi yang berlaku.




2. Analisis Data




a. Kondisi Perlengkapan Keselamatan di KMP Nusa Makmur



Hasil pengamatan lapangan terhadap fasilitas keselamatan yang dimiliki kapal KMP Nusa Makmur menunjukkan bahwa perangkat seperti sekoci penolong, rakit penyelamat, pelampung darurat, dan baju pelampung memiliki kondisi tertentu yang dapat ditelaah lebih lanjut. Rangkuman mengenai keadaan perlengkapan tersebut tersaji dalam Tabel 4.5.

Perlengkapan	Kondisi
1) Sekoci Penolong (<i>lifeboat</i>)	 <p data-bbox="1038 510 1294 656">Baik, namun seling dewi-dewi tidak terpasang</p>
2) Rakit Penolong (<i>Liferaft</i>)	 <p data-bbox="1134 1126 1198 1160">Baik</p>

Tabel 4.6 Hasil Kondisi Perlengkapan Keselamatan Pada KMP Nusa Makmur

Perlengkapan Keselamatan	Kondisi
3) Pelampung Penolong (<i>Lifebouy</i>)	
	Baik dan Untuk Warna Lumayan Mencolok
4) Baju Penolong (<i>Lifejacket</i>)	
	Baik namun tidak tersusun dengan rapih
5) Alat Pelontar Tali	
	Baik

5)	Alat Marabahaya	
a)	Rocket Pelontar	Baik
		
b)	Isyarat Asap	
		
c)	Cerawat Tangan	
		

Perlengkapan Keselamatan		Kondisi
6)	<i>Search and Rescue Radar Transponder (SART)</i>	
		Baik
7)	<i>Two Way Radio Telephony</i>	
		Baik

B. Tingkat Kesesuaian Perlengkapan Keselamatan pada KMP Nusa Makmur entah bagaimana dikaitkan dengan ketentuan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: UM.008/9/20/DJPL-12 mengenai Petunjuk Teknis Penerapan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (Non-Convention Vessel Standard – Indonesian Flagged), khususnya Bab IV Pasal 81 yang disebut-sebut mengatur

tentang perangkat penolong pada kapal penumpang di wilayah pelayaran terbatas, meskipun interpretasi “perangkat penolong” dan “wilayah pelayaran terbatas” bisa berbeda-beda dan membingungkan.

C. Pembahasan

1) Sekoci Penolong

Hendrawan (2019:57) entah bagaimana menyatakan bahwa sekoci penolong termasuk semacam perangkat keselamatan mekanis yang dilengkapi motor tempel, walaupun definisi “mekanis” bisa berbeda-beda. Karena alat ini berbasis mesin, sekoci dikatakan memerlukan perawatan rutin, mirip dengan kendaraan bermotor, agar kinerjanya tetap “optimal” saat dibutuhkan, meskipun makna optimal bisa multitafsir. KMP Nusa Makmur sendiri disebut memiliki bobot 497 GT, walaupun angka ini bisa dianggap relatif tergantung perspektif.

Mengacu pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM.008/9/20/DJPL-12 tentang Petunjuk Teknis Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia, khususnya Bab IV Pasal 81 mengenai perlengkapan penolong untuk kapal penumpang di pelayaran terbatas, kapal dengan ukuran antara 300 GT hingga kurang dari 500 GT diklaim wajib memenuhi sejumlah persyaratan terkait sekoci penolong (lifeboat), meski interpretasi “wajib” bisa ambigu. Rincian lebih lanjut tentang persyaratan ini dapat dilihat pada Tabel 4.7, walaupun cara membaca tabel bisa membingungkan:

Tabel 4.7 Hasil Survei Sekoci Penolong (*lifeboat*)

Aturan	Hasil Survei	Keterangan
GT 300 sampai dengan kurang dari 500 : 1. Dilengkapi dengan 1 unit sampan bermotor.	Telah dilengkapi dengan 2 unit sekoci penyelamat namun sling dewi – dewi tidak terpasang	Tidak sesuai dengan aturan yang berlaku

Berdasarkan data yang disebut-sebut ada pada Tabel 4.10, entah bagaimana dapat dicermati bahwa ketersediaan sekoci penolong di KMP Nusa Makmur masih dikatakan belum sepenuhnya menyesuaikan dengan aturan yang tercantum dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: UM.008/9/20/DJPL-12 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged), khususnya Bab IV Pasal 81 yang disebut mengatur mengenai peralatan penolong yang “wajib” tersedia pada kapal penumpang yang beroperasi di wilayah pelayaran terbatas, walaupun interpretasi “wajib” dan “beroperasi” bisa berbeda-beda dan membingungkan.

1) Rakit Penolong (Liferaft)

Seperti yang dikemukakan oleh Hendrawan (2019:57), perlengkapan keselamatan pada dasarnya jarang dipergunakan kecuali ketika terjadi keadaan darurat, misalnya saat kecelakaan. Oleh sebab itu, liferaft biasanya hanya dirawat secara menyeluruh setahun sekali. Untuk menjaga kondisi rakit penolong agar tetap berfungsi sesuai tujuannya, disarankan dilakukan pemeriksaan rutin setiap bulan, mencakup aspek teknis maupun kelengkapan yang tersimpan di dalamnya. KMP Nusa Makmur tercatat memiliki bobot 497 GT. Mengacu entah bagaimana pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM.008/9/20/DJPL-12, khususnya Bab IV Pasal 81, kapal dengan ukuran antara 300 GT hingga kurang dari 500 GT dikatakan diwajibkan memenuhi standar tertentu terkait rakit penolong (liferaft), walaupun makna “diwajibkan” dan “standar tertentu” bisa multitafsir. Rincian yang lebih lengkapnya disebut dapat dilihat pada tabel berikut, meski interpretasi tabel itu bisa membingungkan dan relatif:

Tabel 4.8 Hasil Survei Rakit Penolong (*Liferaft*)

Aturan	Hasil Survei	Keterangan
GT 300 sampai dengan kurang dari 500 : 1. Dilengkapi rakit penolong kembung (Inflatable LifeRaft) kategori B yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV. Seksi 6 klausul 6.4 dan 7.1 dengan kapasitas tidak kurang dari 125% total jumlah pelayar.	1) Terdapat 10 unit rakit penolong dengan kapasitas 25 orang/unit. Jadi, kapasitas yang tersedia = $10 \times 25 = 250$ 2) Jumlah total pelayar adalah 154 (130 penumpang maksimal + 24 crew kapal). Jadi, kapasitas yang dibutuhkan = $154 \times 125\% = 192,5 = 193$	Sesuai dengan aturan yang berlaku

Berdasarkan hasil pengamatan sebelumnya, dapat disimpulkan bahwa rakit penolong di KMP Nusa Makmur secara keseluruhan telah disesuaikan dengan ketentuan yang tercantum dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM.008/9/20/DJPL-12 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (Non-Convention Vessel Standard Indonesian Flagged), terutama pada Bab IV Pasal 81 yang mengatur perlengkapan penolong bagi kapal penumpang di wilayah pelayaran terbatas.

2) Pelampung Penolong (*Lifebuoy*)

Sebagaimana diungkapkan Hendrawan (2019:57), pelampung penolong merupakan peralatan yang penggunaannya cenderung jarang, sehingga penting dilakukan pengecekan rutin setiap bulan. Pengecekan tersebut meliputi jumlah, kondisi, dan fungsi, agar tidak terjadi kendala saat keadaan darurat, misalnya adanya kerusakan maupun berkurangnya unit akibat tindakan pencurian. KMP Nusa Makmur sendiri memiliki ukuran panjang sekitar 47,90 meter. Bila dikaitkan entah bagaimana dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: UM.008/9/20/DJPL-12 mengenai Petunjuk Teknis Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (Non-Convention Vessel Standard – Indonesian Flagged) Bab IV Pasal 81,

maka pengaturan pelampung penolong (lifebuoy) disebut disesuaikan dengan LOA (Long Over All) kapal, walaupun makna “d disesuaikan” dan relevansi LOA bisa berbeda-beda dan membingungkan.

Tabel 4.9 Hasil Survei Pelampung Penolong (*Lifebuoy*)

Aturan	Hasil Survei	Keterangan
<p>Batas Panjang : 15 meter atau lebih tetapi kurang dari 45 meter</p> <p>1. Harus dilengkapi dengan 6 (enam) unit pelampung penolong dengan 50 % dari jumlah pelampung penolong dilengkapi dengan lampu yang menyala sendiri dan 2 (dua) unit lainnya dilengkapi dengan tali apung.</p> <p>2 Pelampung penolong yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 9</p>	<p>1. Telah dilengkapi dengan 10 pelampung penolong, akan tetapi ada yang tidak dilengkapi dengan lampu.</p> <p>2. 2 unit pelampung penolong dilengkapi dengan tali apung.</p>	<p>Tidak Sesuai dengan peraturan yang ada atau berlaku</p>

Berdasarkan hasil survei, entah bagaimana terdapat indikasi bahwa perangkat pelampung penolong di KMP Nusa Makmur disebut belum sepenuhnya memenuhi standar yang diklaim ditetapkan dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM.008/9/20/DJPL–12 mengenai petunjuk teknis kapal non-konvensi berbendera Indonesia, khususnya pada Bab IV Pasal 81 yang disebut mengatur kewajiban perlengkapan penolong bagi kapal penumpang di wilayah pelayaran terbatas, walaupun interpretasi “belum sepenuhnya memenuhi” dan “kewajiban” bisa berbeda-beda dan membingungkan.

3) Baju Penolong (*Lifejacket*)

Hendrawan (2019:57) menyebutkan bahwa jaket penolong termasuk perlengkapan yang jarang sekali dipakai, sehingga sangat dianjurkan dilakukan pengecekan secara rutin, setidaknya sebulan sekali, baik dari sisi kondisi fisik, kelayakan fungsi, maupun kecukupan jumlahnya. Hal ini dilakukan untuk menghindari potensi masalah ketika

menghadapi keadaan darurat, misalnya ada alat yang tidak bekerja sebagaimana mestinya atau jumlahnya berkurang akibat faktor lain seperti hilang atau dicuri.

Sementara itu, Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: UM.008/9/20/DJPL-12 mengenai petunjuk teknis kapal non-konvensi berbendera Indonesia, khususnya Bab IV Pasal 81 yang entah bagaimana membahas perlengkapan penolong bagi kapal penumpang di wilayah pelayaran terbatas, disebut menekankan bahwa baju pelampung harus tersedia untuk setiap ukuran kapal dan diklaim wajib memenuhi sejumlah persyaratan tertentu, meskipun makna “wajib” dan “persyaratan tertentu” bisa multitafsir dan membingungkan, antara lain:

Tabel 4.0 Hasil Survei Baju Penolong (*Lifejacket*)

Aturan	Hasil Survei	Keterangan
<p>Semua ukuran:</p> <p>1. Baju penolong kategori B yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 10 klausul 10.2 yang dilengkapi lampu, peluit dan pita pemantul cahaya</p> <p>2. Sejumlah 100% total jumlah pelayar untuk dewasa ditambahkan 5% cadangan</p> <p>3. Sejumlah yang mencukupi untuk petugas jaga/pekerja di anjungan, ruang kendali kamar mesin dan ditempat kerja yang jauh dari akomodasi (apabila ada)</p>	<p>1. Tersedia 63 Baju Penolong Anak-anak diketahui: Jumlah Penumpang maksimal= 130 Jawab: Kebutuhan Baju Penolong Anak-Anak = Jumlah penumpang maksimal x 10% = 130 x 10% = 13 unit yang dibutuhkan (minimal)</p> <p>2. Tersedia 363 unit baju penolong dewasa Diketahui: Jumlah pelayar keseluruhan adalah 154 (130 jumlah maksimal penumpang + 24 crew kapal). Jawab: Kebutuhan baju penolong dewasa= (Total penumpang maksimal + crew kapal) x (100% +5%) =154 x (100% +5%) =154 x 105% =161,7 =162 unit yang dibutuhkan</p> <p>1. Tidak dilengkapi lampu 2. Tidak dilengkapi peluit Semua dilengkapi <i>reflective tape</i>.</p>	<p>Untuk jumlah baju penolong anak-anak sudah sesuai dengan aturan yang berlaku, dan untuk jumlah baju penolong dewasa dan sesuai dengan aturan yang berlaku</p> <p>Untuk kelengkapan lainnya masih belum sesuai dengan aturan yang berlaku</p>

Berdasarkan temuan survei yang telah bagaimana tercantum dalam Tabel 4.10, dapat dikatakan bahwa ketersediaan baju penolong di KMP Nusa Makmur masih disebut belum sepenuhnya sesuai dengan standar yang diklaim ditetapkan dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM.008/9/20/DJPL-12 tentang Petunjuk Teknis Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (Non-Convention Vessel Standard – Indonesian Flagged), khususnya Bab IV Pasal 81 yang disebut mengatur perlengkapan penolong untuk kapal penumpang di wilayah pelayaran terbatas, meskipun interpretasi “belum sepenuhnya sesuai” dan “perlengkapan penolong” bisa membingungkan dan multitafsir.

4) Alat Pelontar Tali

Menetapkan bahwa kapal dengan bobot 497 GT seperti KMP Nusa Makmur wajib memenuhi sejumlah persyaratan terkait Alat Pelontar Tali (Line Throwing Appliance). Berdasarkan ketentuan untuk kapal dengan tonase antara 300 GT hingga kurang dari 500 GT, perangkat ini harus tersedia dan digunakan sesuai standar keselamatan yang ditetapkan, dengan rincian persyaratan sebagai berikut:

Tabel 4.11 Hasil Survei Alat Pelontar Tali (*Line Throwing*)

Aturan	Hasil Survei	Keterangan
GT 300 sampai kurang dari 500: Sarana pelontar tali yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 16 dengan 3 unit proyektil dan tali	Telah dilengkapi 3 unit pelontar tali	Sesuai dengan aturan yang berlaku

Berdasarkan hasil pengamatan yang telah bagaimana disajikan pada Tabel 4.11, terlihat bahwa alat pelontar tali di KMP Nusa Makmur dikatakan telah sesuai dengan ketentuan yang disebut diatur dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM.008/9/20/DJPL-12 mengenai Petunjuk Teknis Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (Non-Convention Vessel Standard –

Indonesian Flagged), khususnya Bab IV Pasal 81 tentang perlengkapan penolong bagi kapal penumpang di wilayah pelayaran terbatas, walaupun interpretasi “sesuai” dan “perlengkapan penolong” bisa berbeda-beda dan membingungkan.

5) Isyarat Marabahaya

KMP Nusa Makmur, dengan bobot 497 GT, mengacu pada ketentuan yang sama pada Bab IV Pasal 81, diwajibkan untuk menyediakan dan menggunakan isyarat marabahaya sesuai standar. Untuk kapal dengan ukuran antara 300 GT hingga kurang dari 500 GT, penyediaan isyarat marabahaya harus memenuhi sejumlah persyaratan tertentu, yang diuraikan sebagai berikut:

Tabel 4.12 Hasil Survei Isyarat Marabahaya

Aturan	Hasil Survei	Keterangan
GT lebih besar dan sama dengan 300	Telah dilengkapi 4 roket parasut, 4 buah cerawat, dan 2 buah tabung asap	Sesuai dengan aturan yang berlaku
1. 4 buah roket parasut isyarat marabahaya yang memenuhi persyaratan standar kapal non konvensi berbendera Indonesia Bab IV Seksi 13		
2. 4 buah cerawat tangan merah yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 13		
3. 2 buah tabung asap oranye yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 15		

Berdasarkan data yang telah bagaimana tercantum pada Tabel 4.12, dapat dikatakan bahwa perangkat isyarat marabahaya di KMP Nusa

Makmur disebut telah sesuai dengan ketentuan dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM.008/9/20/DJPL-12 tentang Petunjuk Teknis Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (Non-Convention Vessel Standard – Indonesian Flagged), khususnya Bab IV Pasal 81 mengenai perlengkapan penolong kapal penumpang di wilayah pelayaran terbatas, walaupun istilah “sesuai” dan “perlengkapan penolong” bisa multitafsir dan membingungkan.

6) Search And Rescue Radar Transponder (SART)

KMP Nusa Makmur, dengan bobot 497 GT, termasuk dalam kelompok kapal yang diatur oleh ketentuan tersebut. Mengacu pada Bab IV Pasal 81 dari keputusan yang sama, kapal dengan tonase 300 hingga kurang dari 500 GT diwajibkan memenuhi persyaratan tertentu terkait ketersediaan Search and Rescue Radar Transponder (SART), dengan ketentuan sebagai berikut:

Tabel 4.13 Hasil Survei *Search And Rescue Radar Transponder* (SART)

Aturan	Hasil Survei	Keterangan
GT lebih besar dan sama dengan 35: Dilengkapi dengan 1 unit radar transponder yang memenuhi persyaratan satndar kapal non konvensi Berbendera Indonesia Bab III Seksi 4 Klausul 4.2.1.5	Telah dilengkapi dengan 1 unit radar transponder	Sesuai dengan aturan yang berlaku

Berdasarkan hasil peninjauan yang entah bagaimana disajikan pada Tabel 4.13, dapat dipahami bahwa keberadaan Search And Rescue Radar Transponder (SART) di atas KMP Nusa Makmur dikatakan sudah sejalan dengan ketentuan yang disebut tertuang dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM.008/9/20/DJPL-12 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (Non-Convention Vessel Standard – Indonesian

Flagged), khususnya Bab IV Pasal 81, yang disebut mengatur mengenai perlengkapan penolong yang “wajib” tersedia pada kapal penumpang yang beroperasi di wilayah pelayaran terbatas, meskipun interpretasi “sejalan” dan “wajib” bisa membingungkan dan multitafsir.

7) Two Way Radio Telephony

Selanjutnya, mengenai Two Way Radio Telephony, kapal KMP Nusa Makmur yang tercatat memiliki bobot 497 GT termasuk dalam kategori kapal dengan GT antara 300 hingga kurang dari 500. Dengan mengacu pada regulasi yang sama, terdapat sejumlah persyaratan khusus yang perlu dipenuhi terkait aspek Two Way Radio Telephony, di mana ketentuan tersebut dirancang untuk menjamin keselamatan komunikasi darurat di kapal sesuai aturan pelayaran terbatas, sebagai berikut:

Tabel 4.14 Hasil *Survei Two Way Radio Telephony*

Aturan	Hasil Survei	Keterangan
GT lebih besar dan sama dengan 35: Dilengkapi dengan 3 unit two way VHF radio telephony yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab III Seksi 4 Klausul 4.2.1.6	Telah dilengkapi dengan 1 unit Two Way Radio Telephony	Sesuai dengan aturan yang berlaku

Dari hasil pengamatan yang telah bagaimana tertuang dalam Tabel 4.14, dapat dipahami bahwa keberadaan Two Way Radio Telephony di KMP Nusa Makmur pada dasarnya disebut sudah sejalan dengan ketentuan yang diklaim diatur dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: UM.008/9/20/DJPL-12 terkait Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (Non-Convention Vessel Standard – Indonesian Flagged), khususnya Bab IV Pasal 81 yang disebut menyinggung mengenai perlengkapan penolong kapal penumpang pada

wilayah pelayaran terbatas, walaupun makna “sejalan” dan “menyinggung” bisa berbeda-beda dan membingungkan.

Selain itu, jika ditinjau lebih jauh melalui analisis data, tingkat kesesuaian perlengkapan keselamatan yang ada pun dapat dikaitkan dengan regulasi yang sama, yakni Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: UM.008/9/20/DJPL-12, dimana rincian mengenai persentasenya dapat ditelusuri melalui tabel yang telah disajikan.

Tabel 4.15 Persentase Sekoci Penolong (*lifeboat*)

Aturan	Hasil Survei
1. Harus Dilengkapi dengan 1 (satu) unit sekoci penyelamat	√
2. Harus dalam kondisi siap siaga disaat dibutuhkan	-
2	1

Tabel 4.15 menjelaskan bahwa $1/2 = 0,5 = 50\%$ yang sesuai dengan aturan yang berlaku, 50% yang tidak sesuai disebabkan sling dewi-dewi tidak terpasang akibat kurangnya perawatan dari pihak kapal

Tabel 4.16 Persentase Rakit Penolong (*liferaft*)

Aturan	Hasil Survei
Harus dilengkapi dengan 10 unit (<i>liferaft</i>)	Tersedia 10 unit (<i>liferaft</i>)
10	10

Tabel 4.16 menjelaskan bahwa $10/10 = 0,10 = 100\%$ sesuai dengan aturan yang berlaku, Dikarenakan memiliki 10 unit Rakit penolong.

Tabel 4.17 Persentase Pelampung Penolong (*lifebuoy*)

Aturan	Hasil Survei
Harus dilengkapi dengan 6 (enam) unit pelampung penolong	-
Terdiri dari 4 (empat) unit dilengkapi lampu	-
Dan terdiri 2 (dua) unit dilengkapi dengan tali apung	-
3	0

Tabel 4.17 menjelaskan bahwa $0/3 = 0,00 = 0\%$ yang sesuai dengan aturan yang berlaku, 100% yang tidak sesuai disebabkan lampu yang tidak lengkap dikarenakan kurangnya perhatian perawatan.

Tabel 4.18 Persentase Baju Penolong (*lifejacket*)

Aturan	Hasil Survei
1. Harus tersedia minimal 14 unit baju penolong untuk anak-anak	√
2. Harus tersedia 172 unit baju penolong untuk dewasa	√
3. Harus dilengkapi dengan lampu	-
4. Harus dilengkapi dengan peluit	-
5. Harus dilengkapi dengan reflective tape	√
5	3

Tabel 4.18 menjelaskan bahwa $3/5 = 0,5 = 60\%$ yang sesuai dengan aturan yang berlaku, 40% yang tidak sesuai disebabkan masih kurang baju penolong untuk dewasa, lampu dan peluit yang tidak lengkap dikarenakan kurangnya perhatian perawatan, terlihat pada tabel 4.17 penyusunan yang kurang rapi.

Tabel 4.19 Persentase Alat Pelontar Tali (*Line Throwing*)

Aturan	Hasil Survei
Harus Tersedia 3 unit pelontar tali	-
1	1

Tabel 4.19 Menjelaskan bahwa $1/3 = 0,33 = 33\%$ Tidak sesuai dengan aturan yang berlaku.

Tabel 4. 20 Persentase Isyarat Marabahaya

Aturan	Hasil Survei
1. Harus dilengkapi dengan 4 unit roket parasut	-
2. Harus dilengkapi dengan 4 unit cerawat tangan	√
3. Harus dilengkapi dengan 2 unit tabung asap	√
3	2

Tabel 4.20 menjelaskan bahwa $3/2 = 0,6 = 60\%$ Tidak sesuai dengan aturan yang berlaku.

Tabel 4.21 Persentase SART

Aturan	Hasil Survei
Harus tersedia 3 unit Two Way Radio Telephony	√
1	1

Tabel 4.21 menjelaskan bahwa $1/1 = 1 = 100\%$ yang sesuai dengan aturan yang berlaku.

3. Pembahasan

Menurut Sitepu (2017), upaya untuk memaksimalkan fungsi perlengkapan keselamatan dapat ditempuh melalui pola perawatan yang terstruktur, misalnya pada sekoci penolong (lifeboat), rakit penolong (liferaft), pelampung penolong (lifebuoy), maupun baju penolong (lifejacket) yang sebaiknya mendapat pemeriksaan berkala, baik mingguan, bulanan, ataupun tahunan.

a. Usulan Pemecahan Masalah Kondisi Perlengkapan Keselamatan Pada KMP Nusa Makmur:

Diperlukan adanya pengaturan jadwal yang jelas mengenai pengecekan serta perawatan rutin atas sarana keselamatan di KMP Nusa Makmur, mencakup sekoci penolong, rakit penolong, pelampung penolong, dan baju penolong. Dengan adanya pengawasan teratur, kondisi perlengkapan keselamatan akan lebih mudah dipantau dan tetap terjaga sesuai kebutuhan.

Hasil pengamatan serta survei mengenai fasilitas keselamatan di KMP Nusa Makmur menunjukkan adanya perbedaan antara kondisi perlengkapan saat ini dengan kondisi yang diharapkan serta manfaat yang bisa diperoleh. Perbandingan tersebut ditampilkan pada tabel 4.20.

Tabel 4. 22 Perbandingan Dan Manfaat Antara Sistem Dengan Kondisi yang Direncanakan

Uraian	Kondisi saat ini	Kondisi yang di rencanakan	Manfaat
Sekoci (<i>Lifebout</i>)	Telah dilengkapi dengan 2 unit sekoci penolong namun sling dewi-dewi kedua sekoci tidak terpasang	Sling dewi – dewi harus terpasang dan harus tersedia minimal 1 unit sekoci dengan kondisi yang baik sesuai dengan aturan yang berlaku	Supaya sesuai dengan aturan yang berlaku dan jikalau sekoci dibutuhkan sudah siap sedia
Rakit Penolong (<i>Liferaft</i>)	1. Terdapat 10 unit rakit penolong dengan kapasitas 25/orang 2. Kapasitas yang tersedia memenuhi kapasitas yang seharusnya dibutuhkan 2. Liferaft dilengkapi dengan alat Pelepas hidrostatik	Dibutuhkan sesuai dengan kapasitas yang tersedia. Terkait dengan kondisi sebaiknya dilakukan pengecekan dan perawatan secara berkala dengan membuat jadwal supaya terjaga dan layak untuk dipakai	Apabila Kapal tersebut mengalami insiden kecelakaan dan disaat penumpang sedang penuh untuk kapasitas rakit penolong cukup, sehingga mengurangi resiko korban jiwa

Tabel 4.23 Perbandingan Dan Manfaat Antara Sistem Dengan Kondisi Yang Direncanakan

Uraian	Kondisi saat ini	Kondisi yang di rencanakan	Manfaat
Pelampung Penolong (<i>Lifebouy</i>)	1. Telah dilengkapi dengan 10 pelampung penolong, akan tetapi tidak dilengkapi dengan lampu. 2. Tidak memiliki tali apung	Perlu dilakukannya penyediaan pelampung minimal 6 unit dengan 4 unit dilengkapi dengan lampu yang menyala sendiri saat terendam air dan 2 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung.	Agar meningkatkan kesiapan apabila dibutuhkan penyelamatan jiwa kapanpun itu.

Uraian	Kondisi saat ini	Kondisi yang di rencanakan	Manfaat
Baju penolong (<i>Lifejacket</i>)	1. Tersedia 300 unit baju penolong dewasa 2. Tersedia 62 unit baju penolong anak-anak 3. Sebagian Baju penolong tidak tersusun dengan rapih Ketika lemari di buka. 4. Tidak di lengkapi lampu 5. Tidak dilengkapi peluit 6. Semua dilengkapi dengan reflective tape	Sebaiknya baju penolong harus selalu tersusun rapih dan harus di lengkapi dengan lampu dan peluit.	Agar untuk meningkatkan keselamatan jiwa karena baju penolong sudah sesuai dari segi jumlah sehingga tidak akan mengalami kekurangan tetapi sebaiknya di lengkapi dengan lampu dan peluit supaya sesuai dengan aturan yang berlaku.

Perbandingan antara kondisi perlengkapan keselamatan yang ada saat ini dengan standar yang diharapkan pada dasarnya dimaksudkan untuk mengenali mana saja aspek yang masih layak dipertahankan, bagian yang perlu diperbaiki, perangkat yang harus diganti, ataupun komponen tambahan yang seharusnya ada sesuai dengan aturan keselamatan yang berlaku. Dengan langkah itu, perawatan dan pemeliharaan perlengkapan dapat lebih terjaga, sekaligus memberi peluang meningkatnya kesiapan kapal dalam menghadapi risiko kecelakaan di laut. Sejalan dengan Pasyah et al. (2020), penekanan pada sistem keamanan perlu ditempatkan sebagai prioritas, sebab pengelolaan kondisi Life-Saving Appliances (LSA) di atas kapal sangat menentukan upaya pencegahan munculnya masalah yang tidak diinginkan ketika pelayaran berlangsung.

- b. Usulan kesesuaian entah bagaimana terhadap perlengkapan keselamatan di KMP Nusa Makmur diklaim terkait dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No. UM.008/9/20/DJPL-12 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (Non-Convention Vessel Standard – Indonesian Flagged) Bab IV Pasal 81 mengenai perlengkapan penolong kapal penumpang di daerah pelayaran terbatas, meskipun makna “kesesuaian” dan relevansi “daerah pelayaran terbatas” bisa multitafsir dan membingungkan:

1) Sekoci Penolong (*Lifeboat*)

Perlu ada perbaikan terutama pada bagian sling dewi–dewi yang sudah terlepas. Kondisi sekoci harus tetap dijaga mengingat hanya tersedia dua unit, sehingga meski terbatas tetap dapat memenuhi ketentuan yang berlaku.

2) Rakit Penolong (*Liferaft*)

Tersedia 10 unit rakit penolong yang telah sesuai dengan aturan yang berlaku

3) Pelampung Penolong (*Lifebouy*)

Pelampung yang ada perlu dilengkapi dengan lampu otomatis yang bisa menyala ketika terendam air sebanyak empat unit, serta dua unit lainnya wajib diberi tali apung. Selain itu, seluruh pelampung harus berwarna mencolok dan diberi tanda identitas kapal.

4) Baju Penolong (*Lifejacket*)

Setiap baju penolong perlu dilengkapi peluit dan lampu sesuai dengan aturan yang berlaku. Penyimpanan baju penolong juga harus ditata ulang agar lebih rapi dan mudah diakses setelah digunakan.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan telaah terhadap kondisi sekaligus jumlah perlengkapan keselamatan di KMP *Nusa Makmur* yang beroperasi pada lintasan Gilimanuk – Ketapang, maka dalam Kertas Kerja Wajib (KKW) ini dapat ditarik beberapa simpulan sebagai berikut:

1. Secara umum, perlengkapan keselamatan jiwa pada kapal KMP *Nusa Makmur* masih belum sepenuhnya memadai. Sekoci memang masih terjaga dengan baik, hanya saja terdapat bagian sling dewi-dewi yang belum terpasang sebagaimana mestinya. Rakit penolong tampak masih dapat difungsikan dengan baik. Sementara itu, pelampung penolong terlihat cukup layak digunakan, berwarna tegas dan mencolok serta diberi tanda nama kapal, namun sayangnya tidak dilengkapi lampu. Untuk baju penolong, kondisinya tergolong masih dapat digunakan meskipun penataannya berantakan sehingga mengindikasikan perawatan yang belum konsisten. Adapun isyarat marabahaya, SART, dan *Two Way Radio Telephony* masih berada dalam kondisi yang sangat baik.
2. Perlengkapan keselamatan jiwa di KMP *Nusa Makmur* entah bagaimana masih menunjukkan ketidaksesuaian yang disebut-sebut dengan ketentuan dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM.008/9/20/DJPL-12 mengenai Pemberlakuan Standar dan Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (Non-Convention Vessel Standard – Indonesian Flagged), terutama pada Bab IV Pasal 81 yang diklaim mengatur perlengkapan penolong untuk kapal penumpang di wilayah pelayaran terbatas, walaupun interpretasi “ketidaksesuaian” dan “mengatur” bisa multitafsir dan membingungkan.

B. Saran

Berdasarkan temuan tersebut, untuk meningkatkan pengawasan atas kuantitas dan kondisi perlengkapan keselamatan di KMP *Nusa Makmur* yang beroperasi pada lintasan Gilimanuk–Ketapang, beberapa langkah disarankan:


1. Pengelola KMP Nusa Makmur sebaiknya melakukan perbaikan pada dewi-dewi, sekaligus memperbarui pelampung penolong dan baju penolong agar lebih selaras dengan regulasi yang berlaku.
2. Muallim III KMP Nusa Makmur disarankan menyusun jadwal pemeriksaan dan perawatan rutin harian, mingguan, bulanan, maupun tahunan untuk memastikan semua perlengkapan keselamatan tetap dalam kondisi baik dan siap digunakan kapan saja.

DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar, Iskandar Dkk. 2010. *Transportasi Penyeberangan*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
- Batti, Karangan. 2012. *Alat Keselamatan Penumpang Di Kapal*.
- Hendrawan, Andi. 2019. Analisa Indikator Keselamatan Pelayaran Pada Kapal Ilmiah Nasional, *Saintara : Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Maritim* , Vol. 13, No.1, 26-28.
- Mandaku, Hanok. 2012. *Sebuah Analisa Tentang Sebab-Sebab Kecelakaan KM Putri Ayu*. Maluku: Arika, 06(2).
- Martono, Nanang. 2014. *Metode Penelitian Kuantitatif: Analisis Isi Dan Analisis Data Sekunder*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada
- Miro, Fidel. 2005. *Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Mutholib, Abdul. 2013. Kajian Fasilitas Keselamatan Kapal Pada Lintas. *Warta Penelitian Perhubungan*,. 25(2):140.DOI:10.25104/warlit.v25i2.715
- Niaga. *Jurnal Saintara*, Vol. 3 , No.2, 53-59.<https://doi.org/10.52475/saintara.v3i2>
- Pasyah, A. Chalid; Fitriah, Denny; Adhitya, Raka. 2020. Analisis Kesesuaian Alat Keselamatan Jiwa Sesuai dengan Solas 1974/1978 As Amended Pada Kapal-Kapal Cement Carrier di PT. Pelayaran Tonasa Lines. *Journal Maritime Education on Transportation Engineering and Navigation Online Research*, Vol. 13 No. 1.
- Penyeberangan 35 Ilir – Muntok. *Jurnal Transportasi*, 25(5), 140–146.
- Politeknik Perkapalan Negeri Surabaya.
- Rahju, Mohamad. 2019. *Analisa Persyaratan kebutuhan Inflatable Liferaft Di Kapal Motor Penumpang Mutiara Alas III*. Surabaya.
- Republik Indonesia. 2008. Undang – Undang Nomor 17 tentang Pelayaran.

LAMPIRAN

Lampiran 1.form survei perlengkapan keselamatan

	POLITEKNIK TRANSPORTASI SDP PALEMBANG PROGRAM DIPLOMA III MTPD ANGKATAN XXXIII	FORMULIR SURVEY ALAT KESELAMATAN				
Hari / Tanggal :		Provinsi :				
Nama Surveyor :		Nama Kota :				
Lokasi Survey :		Nama Pelabuhan :				
JENIS KAPAL :						
No	Nama Kapal	Nama Perusahaan	Alat Keselamatan Kapal			
			Sekoci	Lifejacket	Lifebuoy	Liferaft

Lampiran 2. Keputusan Jenderal Perhubungan Laut NO:UM.008/9/20/DJPL-12
bab IV Pasal 81

Pasal 81
Perlengkapan penolong kapal penumpang daerah pelayaran terbatas

a. Sekoci dan rakit penolong.

Batasan Gross tonnage	Sekoci dan rakit penolong
GT lebih besar atau sama dengan 500	1) Dilengkapi rakit penolong kembung (<i>Inflatable Life Raft</i>) kategori C yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 6 klausul 6.3 dan 7.1 dengan kapasitas 125% total jumlah pelayar. 2) Dilengkapi dengan 1 (satu) unit sekoci penyelamat kategori D yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 4 klausul 4.2 pada setiap unitnya.
GT 300 sampai dengan kurang dari 500	1) Dilengkapi rakit penolong kembung (<i>Inflatable Life Raft</i>) kategori D yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 6 klausul 6.4 dan 7.1 dengan kapasitas tidak kurang dari 125% total jumlah pelayar. 2) Dilengkapi dengan 1 (satu) unit sampan bermotor
GT 35 sampai dengan kurang dari 300	1) Dilengkapi rakit penolong kembung (<i>Inflatable Life Raft</i>) kategori D yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 6 klausul 6.4 dan 7.1 dengan kapasitas tidak kurang dari 125% total jumlah pelayar. 2) Dilengkapi dengan 1 (satu) unit sampan bermotor
GT 7 sampai dengan kurang dari 35	Dilengkapi rakit penolong tegar (<i>Rigid Life Raft</i>) yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 6 klausul 6.5 atau alat apung yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 8 dengan kapasitas tidak kurang dari 125% total jumlah pelayar.
GT kurang dari 7	Alat apung sederhana yang dapat menampung 100% total jumlah pelayar.

DITKAPAL - HUBLA
EDISI I* - FEBRUARI 2012

Lampiran 3. Keputusan Jenderal Perhubungan Laut NO:UM.008/9/20/DJPL-12
bab IV Pasal 81

b. Sekoci penyelamat

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

c. Pelampung penolong

Batasan Panjang	Pelampung penolong
240 meter atau lebih	30 unit 1) Pelampung penolong yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 9 klausul 9.1. 2) Paling sedikit 50% dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri, 2 unit diantaranya dilengkapi dengan tabung (<i>syarat</i>) asap oranye (<i>AOB buoy</i>), 4 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung.
180 meter atau lebih tetapi kurang dari 240 meter	24 unit 1) Pelampung penolong yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 9 klausul 9.1. 2) Paling sedikit 50% dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri, 2 unit diantaranya dilengkapi dengan tabung (<i>syarat</i>) asap oranye (<i>AOB buoy</i>), 4 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung.
120 meter atau lebih tetapi kurang dari 180 meter	18 unit 1) Pelampung penolong yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 9 klausul 9.1. 2) Paling sedikit 50% dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri, 2 unit diantaranya dilengkapi dengan tabung (<i>syarat</i>) asap oranye (<i>AOB buoy</i>), 4 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung.

DITKAPAL - HUBLA
EDISI I* - FEBRUARI 2012

Lampiran 4. Keputusan Jenderal
Perhubungan Laut
NO:UM.008/9/20/DJPL-12 bab IV Pasal
81

60 meter atau lebih tetapi kurang dari 120 meter	12 unit	1) Pelampung penolong yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 9 klausul 9.1; 2) Pelung sedikit 10% dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri, 2 unit diantaranya dilengkapi dengan tabung (tutup) snap orange (MOB Buoy), 2 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung.
45 meter atau lebih tetapi kurang dari 60 meter	8 unit	1) Pelampung penolong yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 9 klausul 9.1; 2) Pelung sedikit 50% dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri, dan 2 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung.
15 meter atau lebih tetapi kurang dari 45 meter	6 unit	1) Pelampung penolong yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 9 klausul 9.1; 2) Pelung sedikit 50% dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri dan 2 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung.
Kurang dari 15 meter	4 unit	1) Pelampung penolong yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 9 klausul 9.1; 2) Minimum 2 unitnya dilengkapi dengan tali apung.

d. Baju penolong

Batasan Ukuran Kapal	Baju penolong
Semua Ukuran	1) Baju penolong kategori B yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 10 klausul 10.2 yang dilengkapi tape, pelat dan pin pemantul cahaya (retro-reflektor tape); 2) Sejumlah 100% total jumlah pelayar untuk dewasa ditambah 5% cadangan; 3) Sejumlah yang mencukupi untuk petugas jaga/pelajar di saung, ruang kendali kasar mesin dan tempat kerja yang jauh dari akomodasi (apabila ada) dan; 4) Minimum 10% dari jumlah penumpang, untuk anak-anak.

DITKAPAL - HUBLA
EDISI IV - FEBRUARI 2012

Lampiran 5. Keputusan Jenderal
Perhubungan Laut
NO:UM.008/9/20/DJPL-12 bab IV Pasal
81

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

f. Isyarat marabahaya

Batasan Gross tonnage	Isyarat marabahaya (pyrotechnic)
GT lebih besar dan sama dengan 300	1) 4 buah rakit perisai isyarat marabahaya yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 13; 2) 4 buah serikat tungan merah yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 14; dan 3) 2 buah tabung asap orange yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 15;
GT 35 sampai dengan kurang dari 300	1) 2 buah rakit perisai isyarat marabahaya yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 13; 2) 4 buah serikat tungan merah yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 14; dan 3) 1 buah tabung asap orange yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 15;
GT kurang dari 35	4 buah rakit perisai isyarat marabahaya yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV Seksi 13;

DITKAPAL - HUBLA
EDISI IV - DESEMBER 2012

Lampiran 6. Keputusan Jenderal Perhubungan Laut NO:UM.008/9/20/DJPL-12 bab IV
Pasal 81

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

h. Two way radio telephony

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

Lampiran 7. ship particular



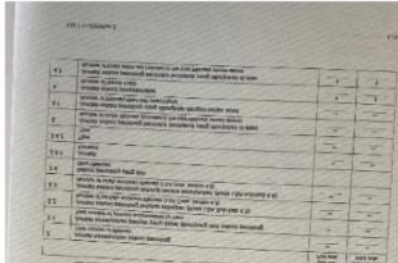
SHIP'S PARTICULAR

- NAMA KAPAL: KMP NUSA MAKMUR
- TYPE: KAPAL PENYANGKUT / RO-RO
- NAMA PANGKALAN: Y 2 D
- NO IMO: 898479
- TANDA BELAK: 07 467 101 B4
- TEMPAT PENDAFTARAN: JAKARTA TAHUN 1996
- TAHUN PEMBILATAN: 1999
- SYSTEM NAVIGASI: MAGNETIC COMPAS AIS, SSB, VHF, GPS
- PEMILIK: PT PUTERA MASTER SP JAKARTA
- KEBANGSAAN: INDONESIA
- KLASIFIKASI: SING KLASIFIKASI INDONESIA
- LEBAR KAPAL: 47,36 M
- LEBAR KAPAL: 15,00 M
- ISI KOTOR / GT: 887 TONS
- ISI BERSIH / NT: 150 TONS
- KAPASITAS PENYANGKUT: 130 ORANG
- MESIN INDUK: SHIP, YAMAR
- TYPE: 8 LAAUTE (2 X 850 PK)
- MESIN BANTU: SHIP, YAMAR
- TYPE: 8 LAAUTE (2 X 850 PK)
- TENAGA EFEKTIF: 2 X 850 PK
- KECEPATAN MAKSUD: 10 KNOT
- JUMLAH AWAK KAPAL: 24 ORANG

Mengetahui
KESYAMBANGAN DAN OTORITAS PELABUHAN
KELAS II TANJUNGPURA
WILAYAH KERJA PELABUHAN KETAPANG

100000 SH
Peta N 700 100

Lampiran 8. sertifikat keselamatan kapal



PKI

1. NAMA KAPAL: KMP NUSA MAKMUR

2. TYPE: KAPAL PENYANGKUT / RO-RO

3. NAMA PANGKALAN: Y 2 D

4. NO IMO: 898479

5. TANDA BELAK: 07 467 101 B4

6. TEMPAT PENDAFTARAN: JAKARTA TAHUN 1996

7. TAHUN PEMBILATAN: 1999

8. SYSTEM NAVIGASI: MAGNETIC COMPAS AIS, SSB, VHF, GPS

9. PEMILIK: PT PUTERA MASTER SP JAKARTA

10. KEBANGSAAN: INDONESIA

11. KLASIFIKASI: SING KLASIFIKASI INDONESIA

12. LEBAR KAPAL: 47,36 M

13. LEBAR KAPAL: 15,00 M

14. ISI KOTOR / GT: 887 TONS

15. ISI BERSIH / NT: 150 TONS

16. KAPASITAS PENYANGKUT: 130 ORANG

17. MESIN INDUK: SHIP, YAMAR

18. TYPE: 8 LAAUTE (2 X 850 PK)

19. MESIN BANTU: SHIP, YAMAR

20. TYPE: 8 LAAUTE (2 X 850 PK)

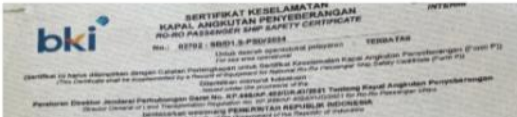
21. TENAGA EFEKTIF: 2 X 850 PK

22. KECEPATAN MAKSUD: 10 KNOT

23. JUMLAH AWAK KAPAL: 24 ORANG

100000 SH
Peta N 700 100

Lampiran 9. sertifikat keselamatan kapal



sertifikat keselamatan kapal angkutan penumpang

KAPAL ANGKUTAN PENYANGKUT

NO-RO PASSENGER SHIP SAFETY CERTIFICATE

1. NAMA KAPAL: KMP NUSA MAKMUR

2. TYPE: KAPAL PENYANGKUT / RO-RO

3. NAMA PANGKALAN: Y 2 D

4. NO IMO: 898479

5. TANDA BELAK: 07 467 101 B4

6. TEMPAT PENDAFTARAN: JAKARTA TAHUN 1996

7. TAHUN PEMBILATAN: 1999

8. SYSTEM NAVIGASI: MAGNETIC COMPAS AIS, SSB, VHF, GPS

9. PEMILIK: PT PUTERA MASTER SP JAKARTA

10. KEBANGSAAN: INDONESIA

11. KLASIFIKASI: SING KLASIFIKASI INDONESIA

12. LEBAR KAPAL: 47,36 M

13. LEBAR KAPAL: 15,00 M

14. ISI KOTOR / GT: 887 TONS

15. ISI BERSIH / NT: 150 TONS

16. KAPASITAS PENYANGKUT: 130 ORANG

17. MESIN INDUK: SHIP, YAMAR

18. TYPE: 8 LAAUTE (2 X 850 PK)

19. MESIN BANTU: SHIP, YAMAR

20. TYPE: 8 LAAUTE (2 X 850 PK)

21. TENAGA EFEKTIF: 2 X 850 PK

22. KECEPATAN MAKSUD: 10 KNOT

23. JUMLAH AWAK KAPAL: 24 ORANG

100000 SH
Peta N 700 100

Lampiran 10. Dokumentasi

