

**TINJAUAN PERLENGKAPAN ALAT KESELAMATAN JIWA  
PADA KMP. PULO TELLO DI LINTASAN PENYEBERANGAN  
PULAU BAAI - KAHYAPU PROVINSI BENGKULU**



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

**RAMADHAN TRI MAHENDRA**

**22 03 045**

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

**TINJAUAN PERLENGKAPAN ALAT KESELAMATAN JIWA  
PADA KMP. PULO TELLO DI LINTASAN PENYEBERANGAN  
PULAU BAAI - KAHYAPU PROVINSI BENGKULU**



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

**RAMADHAN TRI MAHENDRA**

**22 03 045**

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

**HALAMAN PENGESAHAN**  
**TINJAUAN PERLENGKAPAN ALAT KESELAMATAN JIWA PADA KMP.**  
**PULO TELLO DI LINTASAN PENYEBERANGAN PULAU BAAI –**  
**KAHYAPU PROVINSI BENGKULU**

Disusun dan Diajukan Oleh:

**RAMADHAN TRI MAHENDRA**

**NPM. 22 03 045**

Telah Dipertahankan di Depan Panitia Ujian KKW

Pada Tanggal 31 Juli 2025

Menyetujui,

Ketua Penguji

Sekretaris

Anggota

Febriansyah, S.T., M.T

NIP.19890213 201001 1 002

Siti Nurlaili Triwahyuni, S.T., M.Sc

NIP. 19881110 201902 2 002

Sri Kelana, M.Pd.

NIP. 19821115 200912 1 004

Mengetahui

Ketua Program Studi

Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

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

**PERSETUJUAN SEMINAR  
KERTAS KERJA WAJIB**

Judul : TINJAUAN PERLENGKAPAN ALAT KESELAMATAN  
JIWA PADA KMP. PULO TELLO DI LINTASAN  
PENYEBERANGAN PULAU BAAI – KAHYAPU  
PROVINSI BENGKULU

Nama : RAMADHAN TRI MAHENDRA

NPM : 22 03 045

Program Studi : D-III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

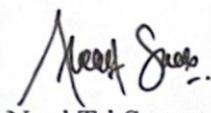
Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan.

Palembang, 29 Juli 2025

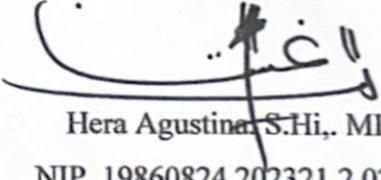
Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II

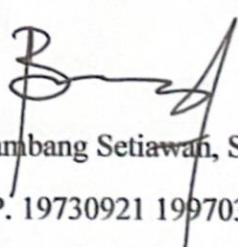


Novi Tri Susanto, S.ST, M.T.  
NIP. 19851119 200912 1 005



Hera Agustina, S.Hi., MPd.  
NIP. 19860824 202321 2 029

Mengetahui  
Ketua Program Studi  
Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan



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

## SURAT PERALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Ramadhan Tri Mahendra  
NPM : 22 03 045  
Program Studi : D-III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Adalah **pihak I** selaku penulis asli karya ilmiah yang berjudul “TINJAUAN PERLENGKAPAN ALAT KESELAMATAN JIWA PADA KMP. PULO TELLO DI LINTASAN PENYEBERANGAN PULAU BAAI – KAHYAPU PROVINSI BENGKULU”, dengan ini menyerahkan karya ilmiah kepada:

Nama : Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang  
Alamat : Jl. Sabar Jaya no.116, Prajin, Banyuasin 1  
Kab. Banyuasin, Sumatera Selatan

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

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

Palembang, 31 Juli 2025

Pemegang Hak Cipta

Pencipta



POLTEKTRANS SDP PALEMBANG

RAMADHAN TRI MAHENDRA  
NPM. 22 03 045

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Ramadhan Tri Mahendra

NPM : 22 03 045

Program Studi : D-III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Menyatakan bahwa Kertas Kerja Wajib yang saya tulis dengan judul:

TINJAUAN PERLENGKAPAN ALAT KESELAMATAN JIWA PADA KMP.

PULO TELLO DI LINTASAN PENYEGERANGAN PULAU BAAI -

KAHYAPU PROVINSI BENGKULU

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, 31 Juli 2025

Penulis



RAMADHAN TRI MAHENDRA

NPM. 22 03 045



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN**

**BADAN LAYANAN UMUM**

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

Jl. Sabar Jaya No. 116  
Palembang 30763

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

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



**SURAT KETERANGAN BEBAS PLAGIARISME**

**Nomor : 45 / PD / 2025**

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

Nama : Ramadhan Tri Mahendra  
NPM : 2203045  
Program Studi : D. III STUDI MTPD  
Judul Karya : TINJAUAN PERLENGKAPAN ALAT KESELAMATAN  
JIWA PADA KMP. PULO TELLO DI LINTASAN  
PENYEBERANGAN PULAU BAAI – KAHYAPU  
PROVINSI BENGKULU

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

Palembang, 20 Agustus 2025

Verifikator



*"The Bridge Start Here"*



## KATA PENGANTAR

Puji syukur peneliti panjatkan kepada Allah SWT, karena telah memberikan rahmat dan anugerah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan Kertas Kerja Wajib yang berjudul **“TINJAUAN PERLENGKAPAN ALAT KESELAMATAN JIWA PADA KMP. PULO TELLO DI LINTASAN PENYEBERANGAN PULAU BAAI – KAHYAPU PROVINSI BENGKULU”**, sesuai dengan waktu yang telah ditentukan. Kertas Kerja Wajib ini ditulis sebagai realisasi dari praktik kerja lapangan (PKL) dan diajukan sebagai salah satu persyaratan untuk menyelesaikan pendidikan pada Program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan (MTPD) di Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang.

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

1. Kedua Orang Tua dan Keluarga yang selalu mendukung semua proses dan selalu mendoakan
2. Bapak Dr. Ir. Eko Nugroho Widjatmiko, M.M., IPM., M.Mar.E selaku Direktur Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang.
3. Bapak Novi Tri Susanto, S.ST, M.T selaku Dosen Pembimbing I Kertas Kerja Wajib ini, terimakasih telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan, saran dan masukan dalam penggerjaan kertas Kerja Wajib ini.
4. Ibu Hera Agustina. S.Hi., MPd. selaku Dosen Pembimbing II Kertas Kerja Wajib ini, terimakasih telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan, saran dan masukan dalam penggerjaan kertas Kerja Wajib ini.
5. Seluruh Civitas Akademika Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang.
6. Ibu Dinda,SE. Selaku Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas III Bengkulu
7. Ibu Nolita Oktavia, SS. selaku Kepala Tim Tata Usaha Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas III Bengkulu
8. Bapak Syahrial Marven, ST sebagai Pengawas Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Pulau Baai
9. Kakak alumni, seluruh Staf Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas III Bengkulu, Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Pulau Baai dan Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Kahyapu.
10. Tim Praktek Kerja Lapangan BPTD Bengkulu yaitu Tjut Syah, Hendik dan Auzan yang telah banyak membantu dalam penyelesaian penulisan Kertas Kerja Wajib ini.

11. Rekan-rekan satu angkatan XXXIII "ABHISEVA NAWASENA" dan adik tingkat XXXIV dan XXXV, terimakasih atas bantuan dan doanya
12. Saudara asuh SUDIRMAN dan adik asuh terima kasih hal-hal kekeluargaan yang telah diberikan.
13. Semua pihak yang secara langsung ataupun tidak langsung terlibat dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini.

Penulis menyadari bahwa Kertas Kerja Wajib (KKW) ini masih jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu, diharapkan kritik dan saran yang sifatnya membangun guna menjadi perbaikan kedepannya. Semoga Kertas Kerja Wajib (KKW) ini bermanfaat serta menambah ilmu pengetahuan bagi pembaca.

Palembang, 31 Juli 2025

Ramadhan Tri Mahendra

NPM. 22 03 045

**TINJAUAN PERLENGKAPAN ALAT KESELAMATAN JIWA  
PADA KMP. PULO TELLO YANG BEROPERASI DI  
LINTASAN PENYEBERANGAN PULAU BAAI - KAHYAPU  
PROVINSI BENGKULU**

Ramadhan Tri Mahendra (22 03 045)

Dibimbing oleh : Novi Tri Susanto, S.ST., MT dan  
Hera Agustina, S.Hi., MPd.

**ABSTRAK**

Perlengkapan alat keselamatan merupakan aspek yang penting untuk dipenuhi, sehingga alat keselamatan perlu ditinjau demi keselamatan transportasi. Penelitian ini bertujuan untuk meninjau ketersediaan dan kesesuaian kondisi perlengkapan alat keselamatan pada KMP. Pulo Tello yang melayani lintasan penyeberangan Pulai Baai – Kahyapu dengan jarak lintasan 106 mil atau 170 km. Penelitian ini berpedoman pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP 988/AP.402/DRJD/2021 tentang Kapal Angkutan Penyeberangan. Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif dengan metode *GAP Analysis* untuk mengetahui kesenjangan jumlah dan kondisi antara perlengkapan alat keselamatan di lapangan dengan perlengkapan alat keselamatan sesuai dengan peraturan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP 988/AP.402/DRJD/2021 tentang Kapal Angkutan Penyeberangan.

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan, bahwa jumlah dan kondisi perlengkapan alat keselamatan jiwa pada KMP. Pulo Tello, terdapat beberapa alat keselamatan yang tidak sesuai dengan peraturan yang berlaku. Terdapat 3 alat keselamatan yang jumlahnya tidak sesuai yaitu pelampung penolong (*lifebuoy*) hanya tersedia 8 unit, kurang 4 unit yang dilengkapi dengan lampu menyala sendiri, alat pelontar tali (*line throwing*) hanya tersedia 3 unit, dan isyarat marabahaya (*pyrotechnic*) hanya tersedia 2 unit roket parasut, 4 unit cerawat tangan merah, dan 1 unit sinyal asap, dan 2 alat keselamatan yang kondisinya tidak sesuai yaitu pelampung penolong (*lifebuoy*) dikarenakan tidak tersedia *lifebuoy* yang dilengkapi dengan lampu menyala sendiri dan, sekoci penyelamata (*rescue boat*) dikarenakan terdapat 1 sekoci penyelamat yang tidak dipasangkan mesin motor penggerak.

**Kata Kunci :** Alat Keselamatan, Kapal Angkutan Penyeberangan, *GAP Analysis*

**REVIEW OF LIFE SAFETY EQUIPMENT ON KMP. PULO TELLO  
OPERATING ON THE BAAI ISLAND - KAHYAPU CROSSING TRAFFIC,  
BENGKULU PROVINCE**

Ramadhan Tri Mahendra ( 22 03 045)

Guided by : Novi Tri Susanto, S.ST., MT and  
Hera Agustina, S.Hi., MPd.

***ABSTRACT***

Safety equipment is crucial for ensuring compliance; therefore, safety equipment needs to be reviewed for transportation safety. This study aims to assess the availability and suitability of safety equipment on the KMP Pulo Tello, which serves the Pulai Baai-Kahyapu ferry crossing, spanning 106 miles (170 km). This study is guided by the Regulation of the Director General of Land Transportation Number KP 988/AP.402/DRJD/2021 concerning Ferry Transport Vessels. This qualitative study uses a GAP Analysis method to identify gaps between the quantity and condition of safety equipment in the field and the safety equipment stipulated in the Regulation of the Director General of Land Transportation Number KP 988/AP.402/DRJD/2021 concerning Ferry Transport Vessels.

Based on the analysis, several items of safety equipment on the KMP Pulo Tello do not comply with applicable regulations. There are 3 safety devices whose numbers are not appropriate, namely life buoys, only 8 units are available, 4 units are missing which are equipped with lights that can turn on automatically, line throw devices are only available 3 units, and danger signs (pyrotechnic) are only available 2 parachute rocket units, 4 red hand flare units, and 1 smoke signal unit, and 2 safety devices whose conditions are not appropriate, namely life buoys because there are no life buoys equipped with lights that can turn on automatically and, rescue boat because there is 1 life boat that is not equipped with a motor engine.

**Keywords** : Safety Equipment, Ferry Transport Vessels, *GAP Analysis*

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
PERSETUJUAN SEMINAR KERTAS KERJA WAJIB	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
SURAT PERALIHAN HAK CIPTA	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
PERNYATAAN KEASLIAN	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
KATA PENGANTAR	vi
ABSTRAK	ix
<i>ABSTRACT</i>	x
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xvi
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Penelitian	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	3
D. Batasan Masalah	3
E. Manfaat Penelitian	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI	5
A. Tinjauan Pustaka	5
1. Penelitian Terdahulu	5
B. Landasan Teori	6
1. Landasan Hukum	6

2. Landasan Teori	11
<b>BAB III METODE PENELITIAN</b>	<b>18</b>
A. Desain Penelitian	18
1. Waktu dan Lokasi Penelitian	18
2. Jenis Penelitian	18
3. Instrumen Penelitian	18
4. Jenis dan Sumber Data	19
5. Bagan Alir Penelitian	20
B. Teknik Pengumpulan Data	22
1. Data Primer	22
2. Data Sekunder	22
C. Teknik Analisis Data	23
<b>BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN</b>	<b>25</b>
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian	25
B. Analisis Data	46
C. Pembahasan	57
<b>BAB V PENUTUP</b>	<b>62</b>
A. KESIMPULAN	62
B. SARAN	63
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	<b>64</b>
<b>LAMPIRAN</b>	<b>66</b>

## DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Klasifikasi Perlengkapan Keselamatan	10
Tabel 4. 1 Luas Daerah Provinsi Bengkulu	26
Tabel 4. 2 Batas Wilayah Provinsi Bengkulu	26
Tabel 4. 3 Pertumbuhan masyarakat Provinsi Bengkulu	27
Tabel 4. 4 Ship Particular	29
Tabel 4. 5 Fasilitas Sisi Daratan Pelabuhan Penyeberangan Pulau Baai	31
Tabel 4. 6 Fasilitas Perairan Pelabuhan Penyeberangan Pulau Baai	38
Tabel 4. 7 Produktivitas Keberangkatan Dalam 6 Trip	44
Tabel 4. 8 Produktivitas Kedatangan Dalam 6 Trip	45
Tabel 4. 9 Produktivitas Keberangkatan 5 Tahun Terakhir	45
Tabel 4. 10 Produktivitas Keberangkatan 5 Tahun Terakhir	45
Tabel 4. 11 Alat Keselamatan Pada KMP. Pulo Tello	46
Tabel 4. 12 Analisa Jumlah Sekoci Penolong ( <i>Lifeboat</i> )	48
Tabel 4. 13 Analisa Jumlah Rakit Penolong ( <i>Liferaft</i> )	49
Tabel 4. 14 Analisa Jumlah Sekoci Penyelamat ( <i>Rescueboat</i> )	50
Tabel 4. 15 Analisa Jumlah Pelampung Penolong ( <i>Lifebuoy</i> )	50
Tabel 4. 16 Analisa Jumlah Baju Penolong ( <i>Lifejacket</i> )	51
Tabel 4. 17 Analisa Jumlah Alat Pelontar Tali ( <i>Line Throwing</i> )	52
Tabel 4. 18 Analisa Isyarat Marabahaya ( <i>Pyrotechnic</i> )	52
Tabel 4. 19 Analisa Jumlah <i>Search and rescue Radar Transponder</i> (SART)	53
Tabel 4. 20 Analisa Jumlah <i>Portable Two-way VHF Radio Telephony apparatus</i>	53

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Sekoci Penolong ( <i>Lifeboat</i> )	12
Gambar 2. 2 Rakit Penolong ( <i>Liferaft</i> )	13
Gambar 2. 3 Sekoci Penyelamat ( <i>Rescue Boat</i> )	13
Gambar 2. 4 Pelampung Penolong ( <i>Lifebuoy</i> )	14
Gambar 2. 5 Baju Penolong ( <i>Lifejacket</i> )	14
Gambar 2. 6 Alat Pelontar Tali ( <i>Line Throwing</i> )	15
Gambar 2. 7 Roket Parasut	15
Gambar 2. 8 Cerawat Tangan Merah ( <i>Red hand flare</i> )	16
Gambar 2. 9 Sinyal Asap ( <i>Bouyant Smoke Signal</i> )	16
Gambar 2. 10 <i>Search and rescue Radar Transponder</i> (SART)	17
Gambar 2. 11 <i>Portable Two-way VHF Radio Telephony Apparatus</i>	17
Gambar 3. 1 Bagan Alir Penelitian	21
Gambar 4. 1 Peta Provinsi Bengkulu	25
Gambar 4. 2 Alur Pelayaran	28
Gambar 4. 3 KMP. Pulo Tello	29
Gambar 4. 4 Denah Pelabuhan Pulau Baai	31
Gambar 4. 5 Terminal Penumpang	32
Gambar 4. 6 Kantor UPTD	33
Gambar 4. 7 Kantor PT. ASDP	33
Gambar 4. 8 Pos Pemeriksaan Tiket	34
Gambar 4. 9 Loket Tiket	34
Gambar 4. 10 Ruang Tunggu Penumpang	35
Gambar 4. 11 Lapangan Parkir Kendaraan	35
Gambar 4. 12 Area Parkir Siap Muat	36
Gambar 4. 13 Toilet	36
Gambar 4. 14 Kantin	37
Gambar 4. 15 Ruang Genset	37
Gambar 4. 16 Dermaga Plengsengan	39

Gambar 4. 17 <i>Mooring Dolphin</i>	39
Gambar 4. 18 <i>Bolder</i>	40
Gambar 4. 19 <i>Fender</i>	40
Gambar 4. 20 <i>Catwalk</i>	41
Gambar 4. 21 <i>Trestle</i>	41
Gambar 4. 22 Kolam Pelabuhan	42
Gambar 4. 23 Struktur Organisasi BPTD Kelas III Bengkulu	43
Gambar 4. 24 Kondisi Eksisting Rakit Penolong ( <i>Liferaft</i> )	54
Gambar 4. 25 Kondisi Eksisting Sekoci Penyelamat ( <i>Rescue Boat</i> )	55
Gambar 4. 26 Kondisi Eksisting Pelampung Penolong ( <i>Lifebuoy</i> )	55
Gambar 4. 27 Kondisi Eksiting Baju Penolong ( <i>Lifejacket</i> )	56
Gambar 4. 28 Kondisi Eksisting Alat Pelontar Tali ( <i>Line Throwing</i> )	56
Gambar 4. 29 Kondisi Eksisting Isyarat Marabahaya ( <i>Pyrotechnic</i> )	56
Gambar 4. 30 Kondisi Eksisting <i>Search and rescue Radar Transponder</i> (SART)	57
Gambar 4. 31 Kondisi Eksisting <i>Portable Two-way VHF Radio Telephony</i>	
Apparatus	57

## **DAFTAR LAMPIRAN**

Lampiran 1. <i>Ship Particular</i> KMP. Pulo Tello	66
Lampiran 2. Dokumentasi Saat Melakukan Observasi	67
Lampiran 3. Sertifikat Keselamatan KMP. Pulo Tello	68
Lampiran 4. Gross Akta KMP. Pulo Tello	69
Lampiran 5. Surat Laut KMP. Pulo Tello	70

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

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

Sektor transportasi memiliki peran penting terhadap pembangunan nasional, yang dimana berfungsi selaku penggerak serta insentif untuk aktivitas pembangunan dan menjadi penghubung antar daerah (Rahmana, 2023). Transportasi sendiri merupakan urat nadi dalam pembangunan nasional yang tidak dapat dipisahkan lagi antara satu dengan lainnya, salah satunya adalah Provinsi Bengkulu.

Bengkulu adalah provinsi di Indonesia yang berada di antara  $2^{\circ}16'$  hingga  $3^{\circ}31'$  LS dan antara  $101^{\circ}01'$  hingga  $103^{\circ}41'$  BT dan berada di pesisir barat Pulau Sumatera. Provinsi ini memiliki luas wilayah 20.130,21 Km<sup>2</sup>, dengan batas wilayah bagian utara berbatasan dengan Provinsi Sumatera Barat, di bagian selatan berbatasan dengan Samudera Indonesia dan Provinsi Lampung, di bagian barat berbatasan dengan Samudera Indonesia, dan di bagian timur berbatasan dengan Provinsi Jambi serta Provinsi Sumatera Selatan (BPS Provinsi Bengkulu, 2025).

Pada saat ini provinsi Bengkulu hanya memiliki 1 trayek lintasan, yaitu lintasan Bengkulu – Enggano yang meliputi 2 pelabuhan penyeberangan, yaitu Pelabuhan penyeberangan Pulau Baai dan Pelabuhan Kahyapu. Pelabuhan Pulau Baai merupakan suatu pelabuhan penyeberangan terletak pada Kota Bengkulu, adapun Pelabuhan Penyeberangan Kahyapu yang berada pada, Kabupaten Bengkulu Utara tepatnya di Pulau Enggano. Lintasan penyeberangan ini sebagai jembatan antara pulau enggano dan pulau Sumatera dengan jarak lintasan 106 mil atau 170 km dengan waktu tempuh sekitar 12 jam. Lintasan penyeberangan Pulau Baai – Kahyapu dilayani oleh KMP. Pulo Tello.

Alat perlengkapan keselamatan jiwa penting untuk ditinjau demi keselamatan transportasi. ada risiko yang harus diwaspadai yaitu keselamatan untuk para pengguna jasa dan awak kapal maka dari itu pada penelitian ini berfokus pada perlengkapan keselamatan pada kapal penyeberangan (Lestari, 2024).

Guna meningkatkan aspek keamanan dan kenyamanan penumpang diatas kapal pada lintasan Penyeberangan, penumpang maupun operator kapal harus memperhatikan aspek-aspek keselamatan pelayaran yang sangatlah penting dimiliki oleh kapal yang beroperasi (Jourist One, 2023). Untuk meminimalkan resiko terjadinya kecelakaan, maka perlengkapan keselamatan di atas kapal perlu ditinjau sehingga dapat memberikan rasa aman dan nyaman terhadap pengguna jasa angkutan penyeberangan (Ul'haq, 2023). Berdasarkan hal tersebut peneliti mengambil sebuah penelitian untuk meminimalkan resiko terjadinya kecelakaan diatas kapal yang dapat mengancam keselamatan penumpang dan awak kapal.

Maka dari itu, untuk mendukung keselamatan pengguna jasa dan awak kapal, perlengkapan alat keselamatan jiwa diatas kapal harus sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP 988/AP.402/DRJD/2021 tentang Kapal Angkutan Penyeberangan, dalam hal ini jumlah dan kondisi perlengkapan alat keselamatan jiwa yang meliputi Sekoci Penolong (*lifeboat*), Rakit Penolong (*liferaft*), Sekoci Penyelamat (*Rescue Boat*), Pelampung Penolong (*Lifebuoy*), Baju Penolong (*Life jacket*), Alat Pelontar Tali (*Line Throwing*), Isyarat Marabahaya (*Pyrotechnic*), *Search and rescue Radar Transponder* (SART), *Portable Two-way VHF Radio Telephony apparatus* perlu untuk diperhatikan. Baik dari segi kelengkapan dan kelayakan sehingga perlengkapan keselamatan tersebut siap digunakan pada saat terjadi keadaan darurat. Menurut Rahmana (2023), alat keselamatan tersebut digunakan sebagai bentuk terselenggaranya aspek keselamatan penumpang diatas kapal serta dapat meminimalisir korban ketika kecelakaan kapal terjadi.

Berdasarkan latar belakang diatas maka peneliti pada Kertas Kerja Wajib (KKW) mengambil judul **“TINJAUAN PERLENGKAPAN ALAT KESELAMATAN JIWA PADA KMP. PULO TELLO DI LINTASAN PENYEBERANGAN PULAU BAAI – KAHYAPU PROVINSI BENGKULU”**.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan, ditemukan permasalahan dalam pelaksanaannya sehingga peneliti merumuskan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana ketersediaan jumlah perlengkapan alat keselamatan jiwa pada KMP. Pulo Tello berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.988/AP.402/DRJD/2021 tentang Kapal Angkutan Penyeberangan?
2. Bagaimana kondisi eksisting perlengkapan alat keselamatan jiwa pada KMP. Pulo Tello?

## **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan Permasalahan yang dijabarkan, tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Mengetahui ketersediaan jumlah perlengkapan alat keselamatan jiwa pada KMP. Pulo Tello berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.988/AP.402/DRJD/2021 tentang Kapal Angkutan Penyeberangan;
2. Mengetahui kondisi eksisting perlengkapan alat keselamatan jiwa pada KMP. Pulo Tello.

## **D. Batasan Masalah**

Sesuai dengan judul yang diangkat, untuk mencegah terjadinya penyimpangan atau pergeseran fokus penelitian yang lebih luas, maka penilitian ini hanya mencakup sebagai berikut :

1. Tempat Penelitian ini dilakukan di Pelabuhan Penyeberangan Pulau Baai, Kota Bengkulu;
2. Penelitian ini meneliti tentang perlengkapan keselamatan jiwa pada KMP Pulo Tello, yang terdiri dari Sekoci Penolong (*lifeboat*), Rakit Penolong (*liferaft*), Sekoci Penyelamat (*Rescue Boat*), Pelampung Penolong (*Lifebuoy*), Baju Penolong (*Life jacket*), Alat Pelontar Tali (*Line Throwing*), Isyarat Marabahaya (*Pyrotechnic*), *Search and rescue Radar Transponder* (*SART*), *Portable Two-way VHF Radio Telephony apparatus*;

3. Analisa yang digunakan berdasarkan sertifikat keselamatan kapal penyeberangan yang dikeluarkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia yang berpedoman pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.988/AP.402/DRJD/2021 tentang Kapal Angkutan Penyeberangan.

#### **E. Manfaat Penelitian**

Penelitian ini memiliki Manfaat yang dapat diperoleh untuk berbagai pihak antara lain :

##### 1. Manfaat Bagi Mahasiswa

Penelitian ini berfungsi sebagai acuan dalam menerapkan pengetahuan yang telah didapat selama mengikuti program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan (MTPD), sekaligus memenuhi syarat untuk menyelesaikan pendidikan tersebut.

##### 2. Manfaat Bagi Lembaga/Instansi Pendidikan

Hasil dari penelitian ini dapat menjadi acuan untuk penelitian berikutnya yang berkaitan membahas mengenai permasalahan kelengkapan alat keselamatan jiwa.

##### 3. Manfaat Bagi Instansi Terkait

Sebagai bahan masukan kepada Penyelenggara Angkutan agar dapat memberi kenyamanan berupa kelengkapan dan kesesuaian alat keselamatan jiwa diatas kapal kepada pengguna jasa.

##### 4. Manfaat Bagi Pengguna Jasa

Pengguna layanan transportasi KMP. Pulo Tello bisa menjaga keselamatan dan keamanan pada saat berlayar, serta memperoleh peningkatan terhadap kenyamanan dari sistem pelayanan pengguna jasa di Pelabuhan.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI**

#### **A. Tinjauan Pustaka**

##### **1. Penelitian Terdahulu**

Penelitian terdahulu yang dijadikan referensi dalam penelitian ini terdiri dari beberapa studi yang membahas tentang perlengkapan keselamatan jiwa di kapal penyeberangan. Penelitian pertama dilakukan oleh Purnomo, D.A (2023) dengan judul “Tinjauan Perlengkapan Keselamatan Jiwa di atas Kapal Penyeberangan Lintas Kariangau – Penajam Provinsi Kalimantan Timur” Penelitian ini menggunakan metode observasi, studi dokumentasi, serta pendekatan kuantitatif dengan metode *GAP Analysis*. Hasil penelitian menunjukkan adanya perbandingan antara kondisi eksisting perlengkapan keselamatan pada 7 sampel kapal dengan kondisi yang seharusnya sesuai dengan peraturan. Ditemukan bahwa sebagian kapal masih memiliki perlengkapan keselamatan yang belum sesuai standar.

Penelitian kedua oleh Jurist One, A.D (2023) berjudul “Evaluasi Perlengkapan Alat Keselamatan pada Kapal Ro-Ro yang Beroperasi di Lintasan Ulee Lheue – Balohan Provinsi Aceh” Penelitian ini menggunakan metode observasi, studi dokumentasi, dan *GAP Analysis*. Dari dua sampel kapal yang diteliti, diketahui bahwa masih terdapat beberapa alat keselamatan yang jumlahnya tidak sesuai dengan ketentuan, serta beberapa alat dalam kondisi kurang layak sehingga perlu dilakukan perawatan agar siap digunakan dalam keadaan darurat.

Selanjutnya, penelitian oleh Lestari, A. (2024) dengan judul “Tinjauan Perlengkapan Alat Keselamatan Menurut Safety Of Life At Sea (SOLAS) Pada Kapal Penumpang Yang Beroperasi Di Lintasan Batam - Singapura” menggunakan metode observasi, wawancara, dan studi dokumentasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa masih ada alat keselamatan pada beberapa kapal yang kondisinya tidak maksimal, seperti rakit penolong yang mendekati masa kadaluarsa, lampu pada jaket penolong

yang mati dan berjamur, serta pelampung penolong yang warnanya telah pudar.

Terakhir, penelitian oleh Rahmana, S.D.B (2023) berjudul “Tinjauan Perlengkapan Keselamatan Jiwa KM. Express Bahari 3B yang Beroperasi pada Trayek Palembang – Muntok” menggunakan metode observasi, studi dokumentasi, serta pendekatan kualitatif dengan *GAP Analysis*. Penelitian ini menemukan bahwa masih terdapat peralatan keselamatan penumpang yang belum sesuai dengan standar peraturan kapal non-konvensi berbendera Indonesia.

penulis memanfaatkan penelitian terdahulu yang membahas mengenai tinjauan perlengkapan alat keselamatan kapal, Kemudian dalam penelitian ini, penulis mengambil sebagian cara yang menginspirasi agar bisa menambahkan mengenai perlengkapan alat keselamatan jiwa pada kapal penyeberangan.

## **B. Landasan Teori**

### 1. Landasan Hukum

a. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 66 Tahun 2024 Tentang Perubahan Ketiga Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

1) Pasal 1 ayat (3)

Angutan di Perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal.

2) Pasal 1 ayat (30)

Keselamatan dan Keamanan Pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritime.

3) Pasal 1 ayat (31)

Kelaiklautan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan Awak

Kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

4) Pasal 1 ayat (32)

Keselamatan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.

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

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: 25 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan menyatakan bahwa:

- 1) Peraturan Menteri Perhubungan dan Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Darat yang bertujuan untuk meningkatkan keselamatan transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan.
- 2) Direktur Jendral Perhubungan Darat melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan Peraturan ini, termasuk memberikan sanksi yang tegas terhadap setiap pelanggaran peraturan perundang undangan dan melaporkan kepada Menteri Perhubungan.

- c. Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan

1) Pasal 1 ayat (1)

Perkapalan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pemenuhan persyaratan kelaiklautan kapal dan segala faktor yang mempengaruhinya, sejak kapal dirancang-bangun sampai dengan kapal tidak digunakan lagi.

2) Pasal 1 ayat (2)

Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin, atau ditunda,

termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah

3) Pasal 1 ayat (9)

Keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk radio, dan elektronika kapal

4) Pasal 5 ayat (1)

Setiap kapal wajib memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal yang meliputi :

- a) Keselamatan Kapal
- b) Pengawakan Kapal
- c) Manajemen keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran dari kapal; pemuatan; dan
- d) Status Hukum Kapal

5) Pasal 84 Ayat 1

Semua peralatan baik yang tetap maupun yang dapat dipindahkan harus dipelihara dan dirawat dengan baik serta setiap saat dapat digunakan.

- d. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan
- 1) Pasal 1 ayat (1)

Kapal Angkutan Penyeberangan adalah Kapal Motor Penyeberangan (KMP) yang merupakan kendaraan air yang digerakkan tenaga mekanik, berfungsi sebagai jembatan bergerak untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya yang masuk dan keluar melalui pintu rampa yang berbeda, memiliki konstruksi lambung dasar ganda (Double bottom) serta memiliki paling sedikit 2 (dua) mesin induk.

2) Pasal 1 ayat (2)

Keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi dan bangunan, permesinan dan perlindungan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk radio, dan elektronika kapal.

3) Pasal 1 ayat (17)

Manajemen Keselamatan kapal adalah manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal yang aman serta Upaya pencegahan pencemaran lingkungan yang diterapkan di Perusahaan dan di kapal.

4) Pasal 3 ayat (1)

Setiap kapal Angkutan Penyeberangan harus memenuhi persyaratan kelaiklautan Kapal Angkutan Penyeberangan.

5) Pasal 3 ayat (2)

Kelaiklautan Kapal Angkutan Penyeberangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:

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

6) Pasal 4 ayat (2)

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

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

Perlengkapan penolong kapal penumpang daerah pelayaran lokal dengan GT 500 s/d 3000 menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan, yaitu :

Tabel 2. 1 Klasifikasi Perlengkapan Keselamatan

Jenis Perlengkapan Keselamatan	Ketentuan
Sekoci Penolong ( <i>Lifeboat</i> )	sekoci penolong ( <i>lifeboat</i> ) dengan kapasitas minimum 30% pelayar untuk kapal yang dibangun pada atau setelah 1 Juli 2021
Rakit Penolong ( <i>Liferaft</i> )	Rakit penolong kembung (ILR) /kaku (rigit) kapasitas minimum 125% pelayar, ILR jenis davit-launched atau ILR jenis throw overboard yang dilengkapi dengan MES. Sebagai alternatif penggunaan ILR jenis throw overboard tanpa MES dapat disetujui asalkan ketinggian stasiun embarkasi terhadap garis air muatan penuh tidak melebihi 3 meter.  Untuk kapal Klas I yang dibangun pada atau setelah tanggal 1 Juli 2021 wajib menggunakan rakit penolong ( <i>liferaft</i> ) tipe davit-launched atau rakit penolong ( <i>liferaft</i> ) tipe throw overboard yang dilengkapi dengan MES.
Sekoci Penyelemat ( <i>Rescue Boat</i> )	1 unit atau lebih sekoci penyelamat bermotor pada tiap sisi kapal mampu merangkum dan menggandeng (marshalling) seluruh ILR untuk evakuasi pelayar. Untuk kapal Klas I yang dibangun pada atau setelah tanggal 1 Juli 2021 salah satu dari sekoci penyelamat adalah dari tipe cepat (fast rescue boat), dengan kapasitas minimum 6 orang, mampu merangkum dan menggandeng (marshalling) 9 unit ILR.
Pelampung Penolong ( <i>Lifebuoy</i> )	12 unit, terdiri dari: a. 4 unit dilengkapi dengan lampu menyala sendiri b. 2 unit dilengkapi dengan tali apung (30 meter) c. 2 unit jenis MOB (quick release, self-igniting light and self-activating smoke signal).

Jenis Perlengkapan Keselamatan	Ketentuan
Baju Penolong (LifeJacket)	100% pelayar + 5% cadangan + 10% untuk anak-anak dan harus dilengkapi lampu dan peluit, pita reflector dan nama kapal.
Alat Pelontar Tali (Line Throwing)	4 unit
Isyarat Marabahaya (Pyrotechnic)	a. 8 unit roket parasut b. 8 unit cerawat tangan merah c. 3 unit sinyal asap
Search anda rescue Radar Transponder (SART)	2 unit
Portable Two-way VHF Radio Telephony apparatus	3 unit

Sumber: Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.3424/AP.402/DRJD/2020 tentang Kapal Sungai dan Danau

## 2. Landasan Teori

### a. Kapal Penyeberangan

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

Kapal Penyeberangan berdasarkan fungsinya terbagi atas 3 :

- 1) Kapal Penyeberangan yang mengangkut Penumpang.
- 2) Kapal Penyeberangan yang mengangkut Kendaraan.
- 3) Kapal Penyeberangan yang mengangkut Penumpang dan Kendaraan.

### b. Daerah Pelayaran

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: 70 Tahun 2013 Tentang Pendidikan Dan Pelatihan, Sertifikasi Serta Dinas Jaga Pelaut. Ada beberapa jenis daerah pelayaran, yaitu sebagai berikut :

1) Daerah Pelayaran Lokal

Daerah Pelayaran Lokal merupakan wilayah pelayaran yang mencakup jarak dengan radius 500 (lima ratus) mil laut dari pelabuhan yang ditentukan dan tidak melintasi perairan negara lain.

2) Daerah Pelayaran Terbatas

Daerah Pelayaran Terbatas merupakan wilayah pelayaran yang mencakup jarak dengan radius 100 (seratus) mil laut dari suatu pelabuhan yang ditentukan dan tidak melintasi perairan negara lain

c. Perlengkapan Keselamatan Kapal

Perlengkapan keselamatan kapal adalah alat yang dirancang dengan bahan atau spesifikasi tertentu yang bisa membantu menjaga, mencegah serta menghentikan terjadinya kecelakaan kerja di atas kapal (sari dkk, 2020).

1) Sekoci Penolong (*Lifeboat*)

*Lifeboat* adalah sekoci penolong yang dapat digunakan ketika harus meninggalkan kapal akibat keadaan darurat Dimana kapal tidak bisa diselamatkan lagi. (Taruklangi, 2022)



Gambar 2. 1 Sekoci Penolong (*Lifeboat*)  
Sumber : Irsanhaeruddin.blogspot.com

2) Rakit Penolong (*Liferaft*)

Rakit Penolong merupakan sebuah rakit bantuan berbahan karet yang terdapat didalam tabung kapsul yang berada di sisi kanan dan sisi kiri kapal (Taruklangi, 2020).



Gambar 2. 2 Rakit Penolong (*Liferaft*)

Sumber : [dssprotection.com](http://dssprotection.com)

3) Sekoci Penyelamat (*Rescue boat*)

Rescueboat adalah alat keselamatan diatas kapal yang dipakai oleh kru atau ABK kapal saat terjadi situasi darurat yang mengharuskan seluruh kru untuk meninggalkan kapal (Taru klangi, 2020).



Gambar 2. 3 Sekoci Penyelamat (*Rescue Boat*)

Sumber : [kepelabuhan.blogspot.com](http://kepelabuhan.blogspot.com)

4) Pelampung penolong (*Lifebuoy*)

Pelampung Penolong adalah Perangkat keselamatan berbentuk cincin yang digunakan untuk membantu seseorang tetap mengapung di air, biasanya dilemparkan kepada orang yang tenggelam (welem dkk, 2024).



Gambar 2. 4 Pelampung Penolong (*Lifebuoy*)  
Sumber : [distributorkapal.com](http://distributorkapal.com)

5) Baju penolong (*Lifejacket*)

Baju penolong adalah pakaian atau jaket yang dirancang untuk memastikan setiap orang yang memakainya tetap terapung di atas permukaan air, sehingga hidung dan mulut terhindar dari masuknya air (Taruiklangi, 2020).



Gambar 2. 5 Baju Penolong (*Lifejacket*)  
Sumber : [storage.googleapis.com](http://storage.googleapis.com)

6) Alat Pelontar Tali (*Line Throwing*)

Line Throwing merupakan peralatan keselamatan diatas kapal yang berisi tali serta roket yang digunakan untuk meluncurkan roket ke kapal lain. Bertujuan untuk membantu kapal yang berada dalam situasi darurat (Taruiklangi, 2020).



Gambar 2. 6 Alat Pelontar Tali (Line Throwing)  
Sumber : [padiumkm.id](http://padiumkm.id)

#### 7) Roket Parasut

Roket parasut adalah peralatan penyelamat hidup/perlengkapan keselamatan jiwa di laut yang terdapat di kapal yang berfungsi untuk memancarkan sinyal minta bantuan dengan cara memunculkan Cahaya terang yang disertai asap tebal berwarna oranye (Taru klangi, 2020).



Gambar 2. 7 Roket Parasut  
Sumber : [dms-services.co.id](http://dms-services.co.id)

#### 8) Cerawat Tangan Merah (*Red hand flare*)

Red Hand Flare merupakan suatu perlengkapan keselamatan jiwa di laut yang memiliki fungsi dalam memanggil perhatian dari tim penyelamatan untuk memberitahukan mereka mengenai posisi kita diatas permukaan laut guna untuk memudahkan penyelemanatan (Taru klangi, 2020).



Gambar 2. 8 Cerawat Tangan Merah (*Red hand flare*)  
Sumber : [www.qdgb.com](http://www.qdgb.com)

#### 9) Sinyal Asap (*Bouyant Smoke Signal*)

Bouyant Smoke Signal merupakan perangkat keselamatan jiwa di kapal yang berfungsi untuk menandai lokasi kapal dengan cara mengeluarkan asap tebal berwarna merah sehingga posisi kapal mudah ditemukan oleh tim penyelamat (Taruiklangi, 2020).



Gambar 2. 9 Sinyal Asap (*Bouyant Smoke Signal*)  
Sumber : [apollomarine.co.uk](http://apollomarine.co.uk)

#### 10) Search and Rescue Radar Transponder (*SART*)

SART merupakan transponder radar yang tahan air dan mandiri, dirancang untuk digunakan dalam keadaan darurat di perairan. Perangkat ini membantu dalam operasi pencarian dan penyelamatan dengan meningkatkan visibilitas objek yang mengalami kesulitan pada layar radar kapal penyelamat (Taruiklangi, 2020).



Gambar 2. 10 Search and rescue Radar Transponder (SART)  
Sumber : [www.imarinex.com](http://www.imarinex.com)

#### 11) Portable Two-way VHF Radio Telephony Apparatus

Portable Two-way VHF Radio Telephony Apparatus adalah perangkat komunikasi vital dalam operasi penyelamatan di laut. Dengan memenuhi standar teknis yang ditetapkan oleh IMO, perangkat ini memastikan komunikasi yang efektif antara raket penyelamat, kapal induk, dan unit penyelamat, yang sangat penting untuk keselamatan di laut (Romadhon, 2022).



Gambar 2. 11 Portable Two-way VHF Radio Telephony Apparatus  
Sumber : [gmdsstester.com](http://gmdsstester.com)

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

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

##### **1. Waktu dan Lokasi Penelitian**

Penelitian dilaksanakan oleh penulis selama magang dan praktik kerja lapangan dari tanggal 10 februari hingga tanggal 10 juni 2025, Penulis melaksanakan magan dan praktik kerja lapangan ini di BPTD Kelas III Bengkulu, dan melakukan penelitian di KMP. Pulo Tello

##### **2. Jenis Penelitian**

Pada penelitian ini, penulis menggunakan jenis penelitian kualitatif.. Penelitian kualitatif merupakan analisis yang menggambarkan temuan yang ada di lapangan yang naturalistik atau apa adanya berdasarkan bukti yang terdapat di lapangan lapangan. Dalam penelitian kualitatif, penulis perlu terlibat dalam situasi atau peristiwa yang diteliti, karena hasil penelitian kualitatif memerlukan analisis yang mendalam dari peneliti.

Pada penelitian ini, penulis melakukan analisis kelengkapan alat keselamatan pada KMP Pulo Tello, setelah mendapatkan data yang diperlukan, data ini akan disajikan secara deskriptif untuk menjelaskan objek yang diteliti. Objek yang diteliti yaitu ketersediaan alat keselamatan pada KMP Pulo Tello yang beroperasi pada lintasan Pulau Baai – Kahyapu Provinsi Bengkulu.

##### **3. Instrumen Penelitian**

Menurut (Sahir, 2021) instrumen penelitian artikan sebagai alat yang dipakai untuk mendapatkan informasi atau data secara langsung. Instrumen berfungsi sebagai sarana untuk mengumpulkan data yang dibutuhkan dalam penelitian. Proses alat penelitian berkaitan dengan tahapan penyusunan serta jenis media pengumpulan data yang digunakan, proses serta penentuan mutu instrument (Mahib, 2024). Instrument yang digunakan dalam penelitian

dapat meliputi, formulir observasi, formulir yang berkaitan dengan pencatatan data, dan dokumentasi.

Pada Kertas Kerja Wajib (KKW) ini memiliki instrumen penelitian seperti observasi, wawancara, dan alat dokumentasi. Instrument ini berguna untuk membuat analisis masalah lapangan lebih jelas dan mencapai tujuan penelitian.

a. Observasi

Pada penelitian kualitatif, observasi adalah teknik dasar yang digunakan untuk mengumpulkan data. Observasi dilakukan dengan cara mengamati secara langsung suatu obek, keadaan, situasi, proses, atau tingkah laku (Yusra dkk, 2021). Formulir survei Observasi digunakan untuk mengetahui kondisi kelengkapan perlengkapan keselamatan jiwa yang terdapat diatas KMP Pulo Tello yang beroperasi di lintasan Pulai Baai – Kahyapu, Provinsi Bengkulu apakah kondisi dan jumlah sudah sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Dibawah ini adalah formulir observasi yang digunakan. (*terlampir*)

b. Dokumentasi

Peneliti mengambil dokumentasi berupa gambar dan foto alat keselamatan di atas KMP. Pullo Tello berupa *lifebuoy*, *lifejacket*, *immersion suit*, *rocket parachute flares*, *line throwing*, *liferaft* dan *rescue boat* dengan menggunakan handphone, untuk dijadikan sebagai bahan bukti sehingga dapat dijadikan sebuah data.

#### 4. Jenis dan Sumber Data

a. Data Primer

Data primer adalah sumber sumber data yang secara langsung memberikan inforfmasi kepada pengumpul data (Sugiyono, 2018). Sumber data primer didapatkan dari observasi dilapangan dan dokumentasi

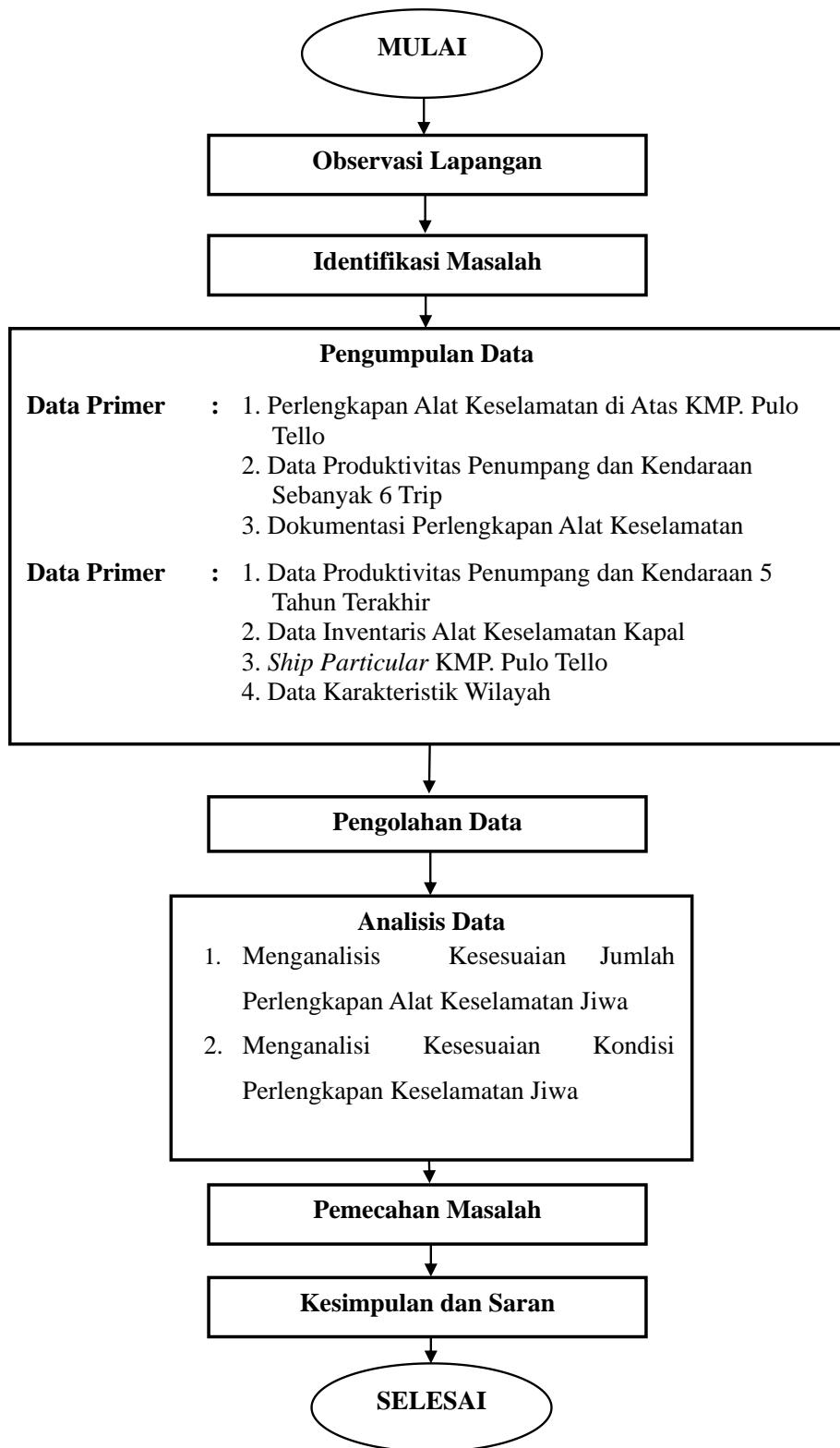
b. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang tidak secara langsung memberikan informasi kepada pengumpul data, contohnya melalui

individu atau dokumen (Sugiyono, 2018). Sumber data sekunder berasal dari instansi yang berkaitan dengan penelitian, yaitu BPTD Kelas III Bengkulu, PT. ASDP Indonesia Ferry Persero cabang padang, serta BPS Provinsi Bengkulu, dan studi kepustakaan berupa buku yang berkaitan dengan penelitian ataupun literatur yang terdapat di perpustakaan Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang.

### 5. Bagan Alir Penelitian

Penulisan dalam penelitian ini memiliki acuan agar tidak menjurus pada hal-hal yang tidak relevan atau keluar dari pokok pembahasan, maka penulis membuat bagan alir penelitian dimana untuk mempermudah dalam pembahasan dan pemahaman untuk pembaca. Bagan alir penelitian ditampilkan pada gambar 3.1.



Gambar 3. 1 Bagan Alir Penelitian

## **B. Teknik Pengumpulan Data**

Menurut Hakim (2024), Teknik pengumpulan data adalah cara atau teknik yang dipakai oleh peneliti untuk mengumpulkan informasi yang relevan dengan tujuan penelitian. Data yang didapatkan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

### 1. Data Primer

Data primer diperoleh dengan cara melakukan observasi dengan menggunakan formulir survei dan dokumentasi di lapangan.

#### a. Metode Observasi

Melaksanakan pengamatan secara langsung yang sebenarnya dilapangan, data yang dikumpulkan yaitu data mengenai ketersediaan dan kesesuaian perlengkapan alat keselamatan dengan berpedoman pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan di KMP Pulo Tello, data fasilitas sarana dan prasana pelabuhan Pulau Baai, serta data produktivitas penumpang dan kendaraan sebanyak 6 trip.

#### b. Metode Dokumentasi

Peneliti mengumpulkan informasi yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan berupa dokumen, hasil penelitian, gambar Lokasi, foto-foto dan lainnya.

### 2. Data Sekunder

Metode untuk mendapatkan data sekunder merujuk pada data yang telah dikumpulkan oleh pihak lain atau telah ada sebelumnya, seperti :

#### a. Metode Kepustakaan (Literatur)

Metode ini digunakan untuk mengumpulkan informasi mengenai penelitian dan ketentuan yang menjadi dasar penelitian berdasarkan buku dan peraturan-peraturan yang berkaitan.

### b. Metode Institusional

Metode ini dilakukan dengan cara mendapatkan informasi dari instansi yang berkaitan dengan penelitian, yaitu :

- 1) BPTD Kelas III Provinsi Bengkulu  
(Data produktivitas penumpang dan kendaraan selama 5 tahun terakhir dan data inventaris alat keselamatan kapal)
- 2) PT. ASDP Indonesia Ferry Persero cabang padang  
(Data *Ship Particular* KMP. Pulo Tello)
- 3) Badan Pusat Statistik Provinsi Bengkulu  
(Data Karakteristik wilayah di Provinsi Bengkulu tahun 2025)

## C. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data merupakan tahap dalam mengumpulkan dan menyusun dengan teratur informasi yang didapat dari hasil observasi lapangan, dan dokumentasi (Sugiyono, 2020). Penelitian ini menerapkan metode Analisa berupa *GAP Analysis*. *GAP Analysis* merupakan alat analisa yang dirancang untuk mengevaluasi perbedaan antara kondisi nyata (actual state) atau kinerja organisasi pada periode tertentu dan kondisi yang diinginkan atau potensi di masa mendatang (Franklin, 2006).

Analisa yang dipakai pada penelitian ini berpedoman pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan, yaitu sebagai berikut :

### 1. Analisis Ketersediaan Jumlah Perlengkapan Alat Keselamatan Jiwa

Peneliti melakukan analisis data mengenai jumlah perlengkapan alat keselamatan yang ada pada KMP. Pulo Tello dengan berpedoman pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan, dengan cara mengidentifikasi alat keselamatan, pengumpulan data dan dokumentasi, perbandingan antara kondisi lapangan dengan standar peraturan, dan penarikan Kesimpulan.

### 2. Analisis Kondisi Eksisting Perlengkapan Alat Keselamatan Jiwa

Peneliti melakukan analisis data mengenai kesesuaian kondisi perlengkapan alat keselamatan yang ada pada KMP. Pulo Tello dengan

berpedoman pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan, dengan cara mengumpulkan data langsung di lapangan, kemudian melakukan perbandingan antara kondisi lapangan dengan standar peraturan lalu dilakukan penarikan Kesimpulan.

### 3. *GAP Analysis*

Peneliti melakukan perbandingan antara kondisi dilapangan dengan kondisi yang sesuai dengan ketentuan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan, kemudian peneliti memberikan solusi pemecahan masalah

## **BAB IV**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Gambaran Umum Lokasi Peneletian**

##### **1. Kondisi Geografis**

Secara astronomis, Provinsi Bengkulu berada di antara  $2^{\circ}16'$  hingga  $3^{\circ}31'$  LS dan antara  $101^{\circ}01'$  sampai  $103^{\circ}41'$  BT, dan memiliki luas wilayah sekitar  $20.130,21\text{ Km}^2$ . Provinsi Bengkulu berada di sisi Barat pegunungan Bukit Barisan. Provinsi Bengkulu membentang dari batas Provinsi Sumatera Barat hingga batas Provinsi Lampung dengan jarak sekitar 567 kilometer. Provinsi Bengkulu memiliki garis Pantai dengan panjang sekitar 525 kilometer yang berbatasan langsung dengan samudera Indonesia. Di sisi timur terdapat perbukitan dengan dataran tinggi yang subur, sementara di sisi barat adalah dataran rendah yang relatif sempit, membentang dari utara ke selatan dengan daerah bergelombang sebagai selingan. Peta Administrasi Provinsi Bengkulu dapat terlihat pada Gambar 4.1.



Gambar 4. 1 Peta Provinsi Bengkulu  
Sumber : [peta-kota.blogspot.com](http://peta-kota.blogspot.com)

Provinsi Bengkulu memiliki 10 Kabupaten atau Kota dengan luas daerah yang terlihat dalam tabel 4.1 Luas Daerah Provinsi Bengkulu.

Tabel 4. 1 Luas Daerah Provinsi Bengkulu

No	Kabupaten / Kota	Luas Wilayah (Km <sup>2</sup> )
1	Bengkulu Selatan	1.220,21
2	Rejang Lebong	1.548,99
3	Bengkulu Utara	4.481,99
4	Kaur	2.608,91
5	Seluma	2.432,81
6	Mukomuko	4.138,68
7	Lebong	1.666,62
8	Kepahiang	749,39
9	Bengkulu Tengah	1.132,20
10	Kota Bengkulu	150,31
Provinsi Bengkulu		20.130,21

Sumber : Provinsi Bengkulu dalam Angka (2025)

## 2. Batas wilayah

Dari segi geografisnya, Provinsi Bengkulu memiliki batas-batas wilayah yang dapat terlihat dalam tabel 4.2 berikut :

Tabel 4. 2 Batas Wilayah Provinsi Bengkulu

No	Arah	Batas Wilayah
1	Utara	Provinsi Sumatera Barat
2	Selatan	Samudera Indonesia dan Provinsi Lampung
3	Barat	Samudera Indonesia
4	Timur	Provinsi Jambi dan Provinsi Sumatera Selatan

Sumber : Provinsi Bengkulu dalam Angka (2025)

## 3. Kependudukan

Jumlah masyarakat di Provinsi Bengkulu pada tahun 2024 adalah 2.138.044 jiwa yang terbagi oleh 1.091.256 laki-laki dan 1.046.788 perempuan. Menurut pembagian daerah kabupaten atau kota, jumlah Masyarakat tertinggi terdapat di Kota Bengkulu dengan jumlah penduduk sebanyak 403,49 ribu jiwa, diikuti dengan Kabupaten Bengkulu Utara dengan total 313,52 ribu jiwa. Dan jumlah penduduk yang paling sedikit berada pada Kabupaten Lebong dengan jumlah penduduk sebanyak 113,14

ribu jiwa. Dari sisi laju pertumbuhan, Kota Bengkulu merupakan yang terbesar dengan angka pertumbuhan 1,63%, sementara yang paling kecil adalah Kabupaten Bengkulu Selatan dengan angka pertumbuhan 1,10%.

Tabel 4. 3 Pertumbuhan masyarakat Provinsi Bengkulu

No	Nama Daerah	Jumlah Populasi (ribu)		Laju Pertumbuhan masyarakat per Tahun 2020-2025 (%)
		2020	2025	
1	Bengkulu Selatan	166,2	175,13	1,10
2	Rejang Lebong	276,6	291,90	1,14
3	Bengkulu Utara	296,5	313,52	1,18
4	Kaur	126,6	134,24	1,25
5	Seluma	207,9	219,88	1,19
6	Mukomuko	190,5	204,56	1,51
7	Lebong	106,3	113,14	1,32
8	Kepahiang	149,7	158,01	1,14
9	Bengkulu Tengah	116,7	124,19	1,32
10	Kota Bengkulu	373,6	403,49	1,63
Provinsi Bengkulu		2.010,7	2.138,04	1,30

Sumber : Provinsi Bengkulu Dalam Angka (2025)

#### 4. Komoditi Daerah

##### a. Pertanian

Sektor ini adalah sektor utama yang memiliki peran penting dalam ekonomi Provinsi Bengkulu karena berkontribusi besar terhadap pembentukan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB). Ini mencakup aktivitas di bidang pertanian yang meliputi berbagai macam kegiatan seperti pertanian, peternakan, kehutanan dan jasa penebang kayu, perburuan dan jasa pertanian serta perikanan.

Pada tahun 2024, area panen tanaman padi di Provinsi Bengkulu adalah 55.775 hektar dengan tingkat produktivitas mencapai 48,92 kuintal/hektar. Metode baru yang diterapkan dalam perhitungan hasil

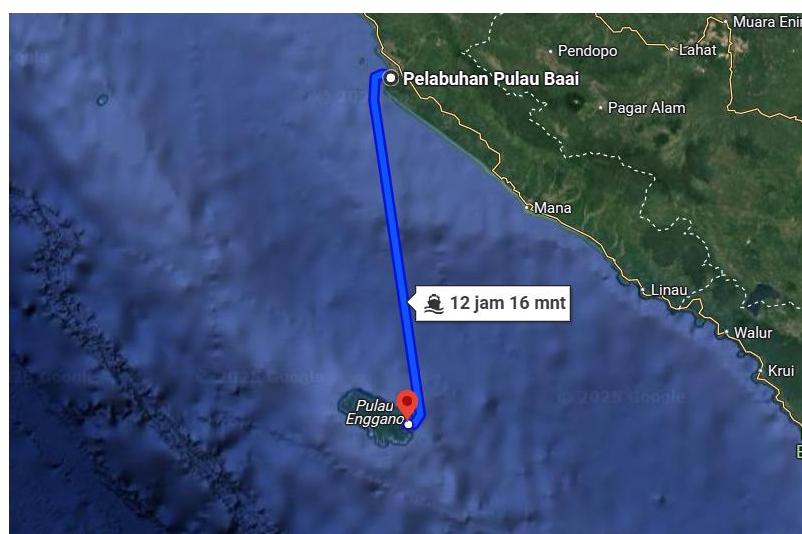
padi adalah Kerangka Sampel Area. Menurut survei itu, produksi padi di Provinsi Bengkulu mencapai 272.849 ton dan hasil berasnya 157.151 ton.

b. Perkebunan

Luas wilayah dan kondisi lahan di Provinsi Bengkulu sangat mendukung terhadap komoditas tanaman Perkebunan yang menjadikan wilayah ini cocok sebagai lahan Perkebunan. Pengelola Perkebunan di wilayah ini dikelola oleh Perusahaan pemerintah (Perkebunan Nusantara) dan masyarakat. Produk yang dihasilkan meliputi kelapa sawit, karet, kopi dan lainnya. Data tahun 2024 yang berasal dari Dinas pertanian, Hortikultura, dan Perkebunan Provinsi Bengkulu. Di tahun 2024, komoditas utama adalah kelapa sawit, karet, dan kopi dengan produksi masing-masing 993.921 ton, 88.041 ton, serta 54.084 ton.

5. Trayek Transportasi di Pelabuhan Penyeberangan Pulau Baai

Trayek transportasi yang terdapat pada Pelabuhan Penyeberangan Pulau Baai adalah angkutan penyeberangan yang rute pelayarannya memanfaatkan jalur laut dalam operasionalnya. Pelabuhan penyebrangan Pulau Baai berada dibawah pengawasan BPTD Kelas III Bengkulu dan dikelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) cabang Padang. Jarak tempuh untuk lintasan Pulau Baai – Kahyapu yaitu sepanjang 120 mil, dengan waktu tempuh (*sailing time*) sekitar ±12 jam.



Gambar 4. 2 Alur Pelayaran

Sumber : maps.google.com

## 6. Sarana Transportasi Penyeberangan Pelabuhan Pulau Baai

Sarana yang digunakan dalam lintasan penyeberangan Pulai Baai – Kahyapu hanya dilayani oleh satu kapal, yaitu kapal ferry tipe Ro-Ro yang dikelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) yaitu KMP. Pulo Tello dengan jumlah trip hanya 2 kali dalam seminggu.



Gambar 4. 3 KMP. Pulo Tello

Berikut merupakan karakteristik kapal penyeberangan di Pelabuhan Pulau Baai yang terlihat dalam Tabel 4.4 Ship Particular

Tabel 4. 4 Ship Particular

<b>SHIP PARTICULAR</b>	
1	Pemilik Kapal : PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero)
2	Lintasan Penyeberangan : Pulai baai - Kahyapu
3	Nama Kapal : KMP. Pulo Tello
4	Call Sign P M U P : PMGI MMSI No. 525 012 212
5	Tempat/Galangan pembuatan/Tahun : Jakarta/PT. Daya Radar Utama/2006
6	Jenis/Type Kapal : Roll On Roll Off (RO-RO)
7	GT / NT : 789 GT / 237 NT
8	Surat Ukur : 842/AB
9	Klasifikasi/ No. I M O : B K I / No. IMO : 9097939
10	Panjang Keseluruhan (L.O.A) : 54,50 Meter

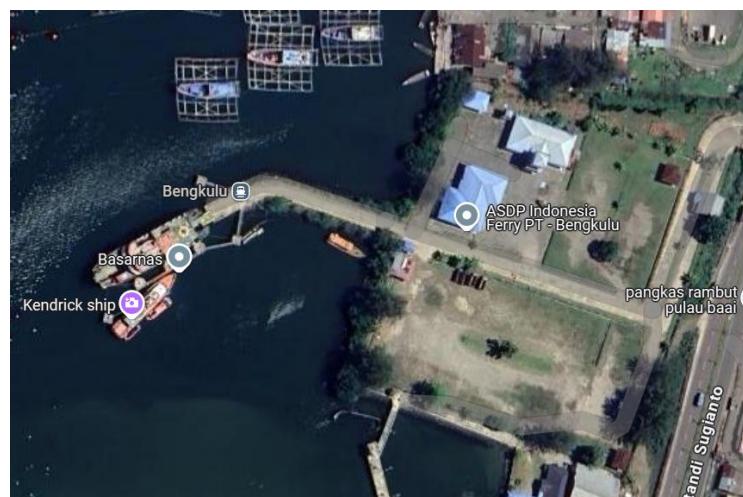
SHIP PARTICULAR			
11	Panjang Garis Air (L.B.P)	:	47,25 Meter
12	Lebar / <i>Breadth</i>	:	14 Meter
13	Tinggi / <i>Depth</i>	:	2,75 Meter
14	Sarat / <i>Draught</i>	:	2,45 Meter
15	MOTOR INDUK (ME)	:	MITSUBIHSI S6 R2-MPTK2
	<i>Horse Power (HP)</i>	:	2 X 1030 HP
	Kecepatan	:	8.0 Knot
	RPM	:	1450 RPM
	Jenis Bahan Bakar	:	Solar (HSD)
	Nomor Mesin	:	Kiri : 71429 Kanan : 71430
16	MOTOR BANTU (AE)	:	PERKIN SABRE Type 6 TG 2 AM
	<i>Horse Power (HP)</i>	:	2 X 125 HP
	RPM	:	1500 RPM
	Jenih Bahan Bakar	:	Solar (HSD)
	Generator/ KVA	:	100 KVA
17	TANGKI – TANGKI		
	Bahan Bakar (F.O.T)	:	2 X 32.085 Ton
	Air Tawar (F.W.T)	:	Kanan : 34.80 Ton Kiri : 34.88 Ton
	Balas (B.W.T)	:	Depan : 2 X 48,765 Ton Belakang : 2 X 29,116 Ton
18	RAMP DOOR Depan & Belakang		
	Panjang	:	6 Meter
	Lebar	:	4 Meter
19	Tinggi Langit-langit Geladak	:	3,98 Meter
	Utama (Cardeck)		
20	KAPASITAS ANGKUT		
	Penumpang	:	229 Orang

SHIP PARTICULAR		
	Kendaraan	: 22 Unit Campuran
	Jumlah Awak Kapal	: 19 Orang

Sumber : PT. ASDP Cabang Padang-Bengkulu (2024)

#### 7. Prasarana Transportasi Penyeberangan Pelabuhan Pulau Baai

Dalam menunjang kelancaran kegiatan angkutan penyeberangan, Prasarana berperan penting dalam pelaksanaan kegiatan angkutan penyeberangan. Berdasarkan pengamatan yang dilaksanakan pada Pelabuhan penyebrangan Pulau Baai didapati 2 jenis prasarana yang tersedia yaitu fasilitas sisi daratan dan fasilitas sisi perairan. Berikut beberapa fasilitas yang tersedia di Pelabuhan Pulau Baai :



Gambar 4. 4 Denah Pelabuhan Pulau Baai

Sumber : maps.google.com

##### a. Fasilitas sisi daratan

Fasilitas sisi daratan pada Pelabuhan Penyeberangan Pulau Baai terlihat dalam tabel 4.5 Fasilitas Daratan Pelabuhan Penyeberangan Pulau Baai

Tabel 4. 5 Fasilitas Sisi Daratan Pelabuhan Penyeberangan Pulau Baai

No	Fasilitas	Dimensi	Keterangan
1	Terminal Penumpang	504 m <sup>2</sup>	Ada
2	Perkantoran untuk kegiatan pemerintahan dan pelayanan jasa		
	Kantor UPTD	252 m <sup>2</sup>	Ada
	Kantor PT. ASDP	30 m <sup>2</sup>	Ada

No	Fasilitas	Dimensi	Keterangan
	Pos Pemeriksaan Tiket	12 m <sup>2</sup>	Ada
3	Loket Tiket	20 m <sup>2</sup>	Ada
4	Ruang Tunggu Penumpang	78 m <sup>2</sup>	Ada
5	Lapangan Parkir Kendaraan	348 m <sup>2</sup>	Ada
6	Lapangan Parkir Siap Muat	9.790,44 m <sup>2</sup>	Ada
7	Toilet	14 m <sup>2</sup>	Ada
8	Musholla	-	Tidak ada
9	Kantin	79 m <sup>2</sup>	Ada
10	Ruang Genset	36 m <sup>2</sup>	Ada

Sumber : BPTD Kelas III Bengkulu

### 1) Terminal Penumpang

Terminal penumpang adalah infrastruktur transportasi tempat penumpang membeli tiket, ruang tunggu, toilet, serta beberapa fasilitas pendukung lainnya. Mempunyai area seluas 504 m<sup>2</sup>, dapat terlihat pada gambar 4.5 Terminal Penumpang.



Gambar 4. 5 Terminal Penumpang

### 2) Kantor Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD)

Kantor UPTD Pelabuhan Penyeberangan Pulau Baai berfungsi sebagai tempat kegiatan administratif serta pengawasan operasional Pelabuhan. Kantor UPTD berisi pegawai dari Dinas Perhubungan Provinsi Bengkulu. Mempunyai area seluas 252 m<sup>2</sup>, dapat dilihat pada gambar 4.6 Kantor UPTD.



Gambar 4. 6 Kantor UPTD

### 3) Kantor PT. ASDP

Kantor PT. ASDP digunakan sebagai tempat untuk petugas dan karyawan dari PT. ASDP melaksanakan kegiatan operasional dalam melakukan pelayanan kepada pengguna jasa. Memiliki luas kantor 30 m<sup>2</sup>, yang terlihat pada gambar 4.7 Kantor PT. ASDP.



Gambar 4. 7 Kantor PT. ASDP

### 4) Tempat Pemeriksaan Tiket

Tempat ini berfungsi sebagai tempat pemeriksaan tiket sebelum penumpang naik ke atas kapal yang dilakukan oleh petugas. biasanya terdapat petugas dari pihak PT. ASDP, BPTD, Polisi dan Karantina hewan dan tumbuhan. Memiliki luas 12 m<sup>2</sup>, dapat dilihat pada gambar 4.8 Pos Pemeriksaan Tiket.



Gambar 4. 8 Pos Pemeriksaan Tiket

#### 5) Loket Tiket

Loket tiket merupakan Lokasi dimana pengguna jasa membeli tiket kapal. Penumpang yang hendak naik ke kapal harus membeli tiket di tempat penjualan tiket. Memiliki luas 20 m<sup>2</sup>, dapat dilihat pada gambar 4.9 Loket Tiket.



Gambar 4. 9 Loket Tiket

#### 6) Ruang Tunggu Penumpang

Ruang tunggu penumpang digunakan sebagai area bagi pengguna jasa menanti kedatangan kapal maupun sebagai tempat beristirahat penumpang saat menunggu jadwal keberangkatan kapal. Mempunyai area seluas 78 m<sup>2</sup>, yang terlihat pada gambar 4.10 Ruang Tunggu Penumpang.



Gambar 4. 10 Ruang Tunggu Penumpang

#### 7) Lapangan Parkir Kendaraan

Lapangan parkir kendaraan ini digunakan untuk menunjang kegiatan operasional pada pelabuhan sebagai tempat parkir kendaraan yang datang di Pelabuhan Pulau Baai. Memiliki luas 348 m<sup>2</sup>, dapat dilihat pada gambar 4.11 Lapangan Parkir Kendaraan.



Gambar 4. 11 Lapangan Parkir Kendaraan

#### 8) Area Parkir Siap Muat

Area parkir siap muat digunakan untuk lokasi memarkir kendaraan yang akan masuk ke kapal. Memiliki luas sebesar 9.790 m<sup>2</sup>, dapat dilihat pada gambar 4.12 Area Parkir Siap Muat



Gambar 4. 12 Area Parkir Siap Muat

9) Toilet

Toilet adalah salah satu infrastruktur pendukung yang terdapat di gedung terminal pada Pelabuhan Pulau Baai, dengan luas  $14 \text{ m}^2$ , yang terlihat pada gambar 4.13 Toilet



Gambar 4. 13 Toilet

10) Kantin

Kantin merupakan fasilitas yang ada pada Pelabuhan Pulau Baai untuk memudahkan penumpang mencari makanan dan minuman saat menunggu kapal. Memiliki luas sebesar  $79 \text{ m}^2$ , yang terlihat pada gambar 4.14 Kantin



Gambar 4. 14 Kantin

#### 11) Ruang Genset

Ruang genset adalah infrastruktur pendukung yang berperan penting dalam operasional Pelabuhan yang memanfaatkan energi Listrik dan air. Dengan luas  $36 \text{ m}^2$ , yang terlihat pada gambar 4.15 Ruang Genset.



Gambar 4. 15 Ruang Genset

#### b. Fasilitas sisi perairan

Fasilitas sisi perairan pada Pelabuhan Penyeberangan Pulau Baa bisa dilihat pada tabel 4.6 Fasilitas Perairan Pelabuhan Penyeberangan Pulau Baa.

Tabel 4. 6 Fasilitas Perairan Pelabuhan Penyeberangan Pulau Baai

No	Fasilitas	Jumlah/Dimensi (Panjang)	Keterangan
1	Fasilitas Sandar Kapal (Dermaga)		
	Dermaga plengsengan	64 Meter	Baik
	Mooring Dolphin	6 Buah	Baik
	Bolder	6 Buah	Baik
	Fender	3 Buah	Rusak
	Catwalk	14 Meter	Pembatas Rusak
	Trestle	63 Meter	Pembatas Rusak
3	Perairan Tempat Labuh	Ada	Menggunakan kolam Pelindo
4	Kolam Pelabuhan untuk perluan Sandar dan proses Olah Gerak Kapal	Ada	Kedalaman Kolam : 4,0-7,0 LWS

Sumber : BPTD Kelas III Bengkulu

### 1) Dermaga Plengsengan

Dermaga digunakan untuk menunjang kegiatan operasional pelabuhan yang digunakan sebagai tempat kapal bersandar atau berlabuh. Pada Pelabuhan Pulau Baai ini menggunakan tipe dermaga plengsengan. Dermaga tipe ini digunakan untuk jenis kapal Ro-Ro, yang bisa dilihat pada gambar 4.16 Dermaga Plengsengan.



Gambar 4. 16 Dermaga Plengsengan

### 2) *Mooring Dolphin*

*Mooring Dolphin* adalah bangunan yang tidak dirancang sebagai penahan benturan, melainkan hanya sebagai lokasi tambat. Bisa dilihat pada gambar 4.17 *Mooring Dolphin*.



Gambar 4. 17 *Mooring Dolphin*

### 3) *Bolder*

*Bolder* digunakan sebagai tempat mengikat tali kapal yang sedang tambat. Pelabuhan Penyeberangan Pulau Baai memiliki 6 buah *Bolder*, yang terlihat pada gambar 4.18 *Bolder*.



Gambar 4. 18 *Bolder*

#### 4) *Fender*

*Fender* digunakan sebagai peredam energi kinetik kapal saat menabrak dermaga, agar mencegah kerusakan pada dermaga akibat tabrakan. Di Pelabuhan Penyeberangan Pulau Baai terdapat 3 buah *fender* berupa karet ban bekas truk, yang terlihat pada gambar 4.19 *Fender*.



Gambar 4. 19 *Fender*

#### 5) *Catwalk*

*Catwalk* merupakan jembatan yang menghubungkan dermaga ke *mooring dolphin*, berfungsi pada saat petugas menuju *bolder* yang ada di *mooring dolphin* pada ketika kapal akan Berolah Gerak, seperti yang terlihat pada gambar 4.20 *Catwalk*.



Gambar 4. 20 *Catwalk*

#### 6) *Trestle*

*Trestle* merupakan prasarana tempat berlabuh kapal berupa jembatan yang digunakan sebagai penghubung area darat dengan dermaga yang ada di Pelabuhan, seperti yang terlihat pada gambar 4.19 *Trestle*



Gambar 4. 21 *Trestle*

#### 7) Kolam Pelabuhan

Kolam Pelabuhan merupakan area perairan yang berada di wilayah Pelabuhan yang diberfungsi sebagai tempat untuk berlabuh sandar kapal, bisa dilihat pada gambar 4.20 Kolam Pelabuhan.



Gambar 4. 22 Kolam Pelabuhan

#### 8. Instansi Pembina Bidang Angkutan Penyeberangan

##### a. Struktur Organisasi

Pembina bidang ASDP pada Pelabuhan Pelabuhan Pulau Baai adalah Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Kelas III Bengkulu. BPTD adalah Unit Pelaksana Teknis dalam lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan yang ada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2023 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat, untuk meningkatkan efektivitas pelaksanaan tugas dan fungsi, diperlukan adanya perubahan dalam pengaturan organisasi dan tata kerja pada Balai Pengelola Transportasi Darat, yaitu :

- 1) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas III Sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 huruf c terdiri atas kelompok Jabatan Fungsional
- 2) Di lingkungan Balai Pengelola Transportasi Darat ditetapkan jabatan fungsional sesuai dengan kebutuhan yang pelaksanaannya dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.



Gambar 4. 23 Struktur Organisasi BPTD Kelas III Bengkulu

Sumber : BPTD Kelas III Bengkulu

BPTD Bengkulu adalah Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas III yang beroperasi di Provinsi Bengkulu, dan mencakup 2 Terminal Tipe A, 2 Pelabuhan Penyeberangan, dan 2 Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB).

Fungsi dari Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas III Bengkulu dapat diuraikan sebagai berikut.

- Pembuatan Rencana, Program dan anggaran
- Pelaksanaan pengelolaan terminal tipe A, terminal untuk barang serta umum, unit pelaksana penimbangan kendaraan bermotor, dan Pelabuhan Sungai, danau, penyeberangan
- Pelaksanaan pengendalian keselamatan sarana dan transportasi jalan, keselamatan dan keamanan pelayaran di Sungai, danau dan penyeberangan, serta melaksanakan kegiatan keperintisan
- Pelaksanaan aktivitas pengelolaan dan pengaturan lalu lintas jalan, Sungai, danau dan penyeberangan
- Pelaksanaan pengawasan atas kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan, Sungai, danau dan penyeberangan
- Pelaksanaan urusan tata usaha, rumah tangga, sumber daya manusia, keuangan, hukum, dan hubungan Masyarakat
- Pelaksanaan evaluasi serta penyusunan laporan

b. Tugas dan Wewenang

1) Kepala BPTD

Kepala BPTD bertanggung jawab untuk menyampaikan laporan tentang hasil pelaksanaan tugas dan fungsi BPTD secara berkala atau sewaktu-waktu sesuai kebutuhan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat. Kepala BPTD harus Menyusun analisis jabatan, peta jabatan, analisis beban kerja. Uraian tugas, standar kompetensi jabatan dan penilaian jabatan untuk semua posisi di lingkungan BPTD.

2) Kelompok Jabatan Fungsional

Sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, kelompok jabatan fungsional memiliki tugas untuk melaksanakan kegiatan sesuai dengan jabatan fungsional masing-masing.

3) Satuan Pelayanan

Satuan pelayanan unit kerja yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala BPTD, serta menjalankan tugas sesuai penugasan yang diberikan oleh Kepala BPTD.

9. Produktivitas Angkutan

a. Produktivitas Keberangkatan dan Kedatangan Penumpang dan Kendaraan selama 6 kali beroperasi

Berikut merupakan informasi mengenai produktivitas kedatangan dan keberangkatan penumpang dan kendaraan pada KMP. Pulo Tello di lintasan penyeberangan Pulau Baai – Kahyapu selama 6 kali beroperasi.

Tabel 4. 7 Produktivitas Keberangkatan Dalam 6 Trip

Tanggal	Penumpang (Orang)	KEBERANGKATAN											
		Kendaraan (Unit)											
		I	II	III	IV A	IV B	V A	V B	VIA	VIB	VII	VIII	IX
Jum'at, 14 Februari	49	0	6	0	3	1	0	6	0	0	1	0	0
Jum'at, 21 Maret	0	0	0	0	0	0	0	2	0	6	0	0	0
Senin, 24 Maret	120	0	34	0	1	6	0	12	0	0	0	0	0
Selasa, 15 April	260	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Senin, 21 April	94	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sabtu, 10 Mei	77	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Sumber : Tim PKL Bengkulu (2025)

Tabel 4. 8 Produktivitas Kedatangan Dalam 6 Trip

Tanggal	Penumpang (Orang)	KEDATANGAN											
		Kendaraan (Unit)											
		I	II	III	IVA	IVB	VA	VB	VIA	VIB	VII	VIII	IX
Sabtu, 15 Februari	12	0	3	0	1	1	0	8	0	1	3	1	0
Sabtu, 22 Maret	0	0	0	0	0	0	0	2	0	6	0	0	0
Selasa, 25 Maret	85	0	18	0	4	6	0	9	0	1	0	1	0
Rabu, 16 April	347	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sabtu, 26 April	116	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Selasa, 13 Mei	85	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Sumber : Tim PKL Bengkulu (2025)

b. Produktivitas Keberangkatan dan Kedatangan Penumpang dan Kendaraan Selama 5 Tahun Terakhir

Tabel 4. 9 Produktivitas Keberangkatan 5 Tahun Terakhir

Muatan		Tahun				
		2020	2021	2022	2023	2024
Penumpang (Orang)	Dewasa	3.459	3.871	4.470	7.283	8.156
	Anak	216	406	404	609	209
Kendaraan (Unit)	Gol. 1	0	0	0	2	16
	Gol. 2	570	745	1.083	1.492	1.328
	Gol. 3	20	22	27	22	7
	Gol. 4 A	37	51	64	93	125
	Gol. 4 B	115	172	265	247	268
	Gol. 5 A	2	2	2	2	2
	Gol. 5 B	592	941	779	921	684
	Gol. 6 A	0	0	0	0	0
	Gol. 6 B	0	5	50	71	87
	Gol. 7	0	2	1	15	11
	Gol. 8	0	0	14	3	8
	Gol. 9	0	0	10	15	11

Sumber : BPTD Kelas III Bengkulu 2025

Tabel 4. 10 Produktivitas Keberangkatan 5 Tahun Terakhir

Muatan		Tahun				
		2020	2021	2022	2023	2024
Penumpang (Orang)	Dewasa	2.678	3.266	2.694	4.233	5.504
	Anak	140	365	185	388	88
Kendaraan (Unit)	Gol. 1	0	0	0	1	0
	Gol. 2	332	517	543	787	781
	Gol. 3	6	13	4	3	3
	Gol. 4 A	48	50	62	71	99
	Gol. 4 B	77	132	219	212	221

Muatan	Tahun				
	2020	2021	2022	2023	2024
Gol. 5 A	2	1	2	3	3
	574	916	0	883	695
	1	0	0	0	0
	2	5	0	40	78
	2	0	0	8	12
	0	0	1	1	9
	0	0	3	17	9

Sumber : BPTD Kelas III Bengkulu 2025

## B. Analisis Data

### 1. Analisis Data

Tabel 4. 11 Alat Keselamatan Pada KMP. Pulo Tello

NO	Alat Keselamatan	Ketentuan	Jumlah tersedia	Kondisi Eksisting	Keterangan	
					Sesuai	Tidak sesuai
1	Sekoci Penolong ( <i>Lifeboat</i> )	Sekoci penolong ( <i>lifeboat</i> ) dengan kapasitas minimum 30% pelayar untuk kapal yang dibangun pada atau setelah tanggal 1 Juli 2021.	-	Tidak tersedia sekoci penolong pada KMP. Pulo Tello dikarenakan tahun pembuatan kapal berada sebelum peraturan ini berlaku, sehingga ketentuan sekoci penolong tidak berlaku untuk KMP. Pulo Tello	-	-
2	Rakit Penolong ( <i>Liferaft</i> )	Rakit penolong kembung (ILR) /kaku (rigit) kapasitas minimum 125% pelayar, ILR jenis davit-launched atau ILR jenis throw overboard yang dilengkapi dengan MES.	14 unit	Tersedia 14 unit rakit penolong dengan kapasitas 25 orang per unit, dengan kondisi baik dan bebas dari waktu inspeksi	✓	
3	Sekoci Penyelamat ( <i>Rescue Boat</i> )	1 unit atau lebih sekoci penyelamat bermotor pada tiap sisi kapal, mampu merangkum dan menggandeng (marshalling) seluruh ILR untuk evakuasi pelayar	2 unit	Tersedia 2 unit sekoci penyelamat dengan kondisi baik, akan tetapi terdapat 1 unit sekoci yang tidak dipasangkan mesin penggerak		✓

NO	Alat Keselamatan	Ketentuan	Jumlah tersedia	Kondisi Eksisting	Keterangan	
					Sesuai	Tidak sesuai
4	Pelampung Penolong ( <i>Lifebuoy</i> )	12 unit, terdiri dari: a. 4 unit dilengkapi dengan lampu menyala sendiri b. 2 unit dilengkapi dengan tali apung (30 meter) c. 2 unit jenis MOB (quick release, self-igniting light and self-activating smoke signal)	8 unit	Tersedia 8 unit pelampung penolong yang terdiri dari 8 unit dilengkapi dengan tali apung (30m), 2 unit berjenis MOB, akan tetapi tidak tersedia pelampung penolong yang dilengkapi dengan lampu menyala sendiri		✓
5	Baju Penolong ( <i>Lifejacket</i> )	100% pelayar + 5% cadangan + 10% untuk anak-anak dan harus dilengkapi lampu dan peluit, pita reflector dan nama kapal	312 unit	Tersedia 312 unit baju penolong yang terdiri dari 280 unit baju penolong dewasa dan 32 unit baju penolong anak-anak, dengan kondisi baik,sudah dilengkapi dengan peluit, <i>light reflector</i> , dan lampu, warna masih terlihat cerah, tetapi sedikit pudar pada bagian <i>light reflector</i> , serta identitas nama kapal masih terlihat jelas.	✓	
6	Alat Pelontar Tali ( <i>Line Throwing</i> )	Harus tersedia 4 unit alat pelontar tali	3 unit	Tersedia 3 unit alat pelontar tali dengan kondisi masih bagus dan masa bebas dari masa <i>expired</i> .		✓
7	Isyarat Marabahaya ( <i>Pyrotechnic</i> )	Harus tersedia : a. 8 unit roket parasut b. 8 unit cerawat tangan merah c. 3 unit sinyal asap	7 unit	Tersedia 7 unit isyarat marabahaya yang terdiri dari 2 unit roket parasut, 4 cerawat tangan merah, dan 1 sinyal asap, dengan kondisi masih bagus dan layak digunakan		✓

NO	Alat Keselamatan	Ketentuan	Jumlah tersedia	Kondisi Eksisting	Keterangan	
					Sesuai	Tidak sesuai
				serta bebas dari masa <i>expired</i> .		
8	<i>Search and rescue Radar Transponder</i> (SART)	Harus tersedia 2 unit <i>Search and rescue Radar Transponder</i>	2 unit	Tersedia 2 unit <i>search and rescue radar transponder</i> dengan kondisi baik dan layak	✓	
9	<i>Portable Two-way VHF Radio Telephony Apparatus</i>	Harus tersedia 3 unit <i>Portable Two-way VHF Radio Telephony Apparatus</i>	3 unit	Tersedia 3 unit <i>portable two-way VHF radio Telephony apparatus</i> dengan kondisi baik dan dapat digunakan	✓	

a. Analisis Ketersediaan Jumlah Perlengkapan Alat Keselamatan

1) Sekoci Penolong (*Lifeboat*)

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.988/AP.402/DRJD/2021 tentang Kapal Angkutan Penyeberangan, harus memenuhi ketentuan *lifeboat* seperti yang terlihat pada tabel 2.2.

Dari hasil observasi pada KMP. Pulo Tello, diketahui bahwa kapal ini belum dilengkapi dengan *lifeboat*. Hal ini dikarenakan tahun pembuatan kapal berada sebelum ketentuan tersebut diberlakukan, sehingga ketentuan untuk *lifeboat* tidak berlaku untuk KMP. Pulo Tello

Tabel 4. 12 Analisa Jumlah Sekoci Penolong (*Lifeboat*)

Ketentuan	Jumlah Tersedia	Keterangan	
		Sesuai	Tidak sesuai
Sekoci penolong ( <i>lifeboat</i> ) dengan kapasitas minimum 30% pelayar untuk kapal yang dibangun pada atau setelah 1 Juli 2021	Tidak tersedia sekoci penolong dikarenakan tahun pembuatan kapal pada tahun 2006 sehingga ketentuan tidak berlaku untuk KMP. Pulo Tello	-	-

## 2) Rakit Penolong (*Liferaft*)

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.988/AP.402/DRJD/2021 tentang Kapal Angkutan Penyeberangan, harus memenuhi ketentuan *liferaft* seperti yang terlihat pada tabel 2.2.

Dibawah ini adalah perhitungan kebutuhan (*Liferaft*) minimal diatas KMP. Pulo Tello :

Jumlah minimal *liferaft* =  $125\% \times \text{jumlah keseluruhan pelayar}$

$$\begin{aligned}
 & 25 \\
 & = \underline{125\% \times (\text{penumpang} + \text{abk})} \\
 & 25 \\
 & = \underline{125\% \times (229 + 19)} \\
 & 25 \\
 & = 12,4 = 12 \text{ unit } \textit{liferaft}
 \end{aligned}$$

berdasarkan perhitungan diatas, berikut analisa ketersediaan jumlah *liferaft* pada KMP. Pulo Tello.

Tabel 4. 13 Analisa Jumlah Rakit Penolong (*Liferaft*)

Ketentuan	Jumlah Tersedia	Keterangan	
		Sesuai	Tidak sesuai
Rakit penolong kembung (ILR) /kaku (rigit) kapasitas minimum 125% pelayar, ILR jenis davit-launched atau ILR jenis throw overboard yang dilengkapi dengan MES. Sebagai alternatif penggunaan ILR jenis throw overboard tanpa MES dapat disetujui asalkan ketinggian stasiun embarkasi terhadap garis air muatan penuh tidak melebihi 3 meter	Tersedia 14 unit <i>liferaft</i> dengan kapasitas 25 orang per unit	✓	

### 3) Sekoci Penyeleimat (*Rescue Boat*)

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.988/AP.402/DRJD/2021 tentang Kapal Angkutan Penyeberangan, *rescue boat* harus sesuai dengan ketentuan, seperti yang terlihat pada tabel 2.2, berikut analisa ketersediaan jumlah *liferaft* pada KMP. Pulo Tello :

Tabel 4. 14 Analisa Jumlah Sekoci Penyelamat (*Rescueboat*)

Ketentuan	Jumlah Tersedia	Keterangan	
		Sesuai	Tidak sesuai
1 unit atau lebih sekoci penyelamat bermotor pada tiap sisi kapal, mampu merangkum dan menggandeng (marshalling) seluruh ILR untuk evakuasi pelayar.	Tersedia 2 unit sekoci penyelamat	✓	

### 4) Pelampung penolong (*lifebuoy*)

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.988/AP.402/DRJD/2021 tentang Kapal Angkutan Penyeberangan, *lifebuoy* harus sesuai dengan ketentuan, seperti yang terlihat pada tabel 2.2, berikut analisa ketersediaan jumlah *liferaft* pada KMP. Pulo Tello:

Tabel 4. 15 Analisa Jumlah Pelampung Penolong (*Lifebuoy*)

Ketentuan	Jumlah Tersedia	Keterangan	
		Sesuai	Tidak sesuai
12 unit, terdiri dari: a. 4 unit dilengkapi dengan lampu menyala sendiri b. 2 unit dilengkapi dengan tali apung (30 meter) c. 2 unit jenis MOB (quick release, self-igniting light and self-activating smoke signal)	Tersedia 8 unit yang terdiri dari : a. 8 unit yang dilengkapi dengan tali apung (30m) b. 2 unit dengan jenis MOB		✓

5) baju penolong (*lifejacket*)

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.988/AP.402/DRJD/2021 tentang Kapal Angkutan Penyeberangan, harus memenuhi ketentuan *liferaft* seperti yang terlihat pada tabel 2.2, dibawah ini adalah perhitungan kebutuhan (*Liferaft*) minimal diatas KMP. Pulo Tello:

1) *Lifejacket* dewasa

$$\begin{aligned}
 &= 100\% \times \text{Jumlah pelayar} \\
 &= 100\% \times (229 + 19) \\
 &= 100\% \times 248 \\
 &= 248 \text{ unit } \textit{lifejacket} \text{ dewasa}
 \end{aligned}$$

2) *Lifejacket* anak-anak

$$\begin{aligned}
 &= 10\% \times \text{Jumlah pelayar} \\
 &= 10\% \times (229 + 19) \\
 &= 10\% \times 248 \\
 &= 24,8 = 25 \text{ unit } \textit{lifejacket} \text{ anak-anak}
 \end{aligned}$$

3) *Lifejacket* Cadangan

$$\begin{aligned}
 &= 5\% \times \text{Jumlah pelayar} \\
 &= 5\% \times (229 + 19) \\
 &= 5\% \times 248 \\
 &= 12,4 = 12 \text{ unit } \textit{lifejacket} \text{ cadangan}
 \end{aligned}$$

4) Total *Lifejacket*

$$\begin{aligned}
 &= \textit{Lifejacket} \text{ dewasa} + \textit{Lifejacket} \text{ anak-anak} + \textit{Lifejacket} \text{ Cadangan} \\
 &= 248 + 25 + 12 \\
 &= 285 \text{ unit } \textit{lifejacket}
 \end{aligned}$$

berdasarkan perhitungan diatas, berikut analisa ketersediaan jumlah *liferaft* pada KMP. Pulo Tello :

Tabel 4. 16 Analisa Jumlah Baju Penolong (*Lifejacket*)

Ketentuan	Jumlah Tersedia	Keterangan	
		Sesuai	Tidak sesuai
100% pelayar + 5% cadangan + 10% untuk anak-anak dan harus	Tersedia 312 unit <i>lifejacket</i> yang terdiri atas 280 unit	✓	

Ketentuan	Jumlah Tersedia	Keterangan	
		Sesuai	Tidak sesuai
dilengkapi lampu dan peluit, pita reflector dan nama kapal	<i>lifejacket</i> dewasa dan 32 unit <i>lifejacket</i> anak-anak		

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

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.988/AP.402/DRJD/2021 tentang Kapal Angkutan Penyeberangan, *line throwing* harus sesuai dengan ketentuan, seperti yang terlihat pada tabel 2.2, berikut analisa ketersediaan jumlah *liferaft* pada KMP. Pulo Tello:

Tabel 4. 17 Analisa Jumlah Alat Pelontar Tali (*Line Throwing*)

Ketentuan	Jumlah Tersedia	Keterangan	
		Sesuai	Tidak sesuai
Kapal dengan GT 500 s/d 3000 harus dilengkapi dengan 4 unit alat pelontar tali ( <i>line throwing</i> )	Tersedia 3 unit alat pelontar tali ( <i>line throwing</i> )		✓

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

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.988/AP.402/DRJD/2021 tentang Kapal Angkutan Penyeberangan, isyarat marabahaya (*pyrotechnic*) harus sesuai dengan ketentuan, seperti yang terlihat pada tabel 2.2, berikut analisa ketersediaan jumlah *liferaft* pada KMP. Pulo Tello:

Tabel 4. 18 Analisa Isyarat Marabahaya (*Pyrotechnic*)

Ketentuan	Jumlah Tersedia	Keterangan	
		Sesuai	Tidak sesuai
Kapal dengan GT 500 s/d 3000 harus dilengkapi dengan a. 8 unit roket parasut b. 8 unit cerawat tangan merah c. 3 unit sinyal asap	a. 2 unit roket parasut b. 4 unit cerawat tangan merah c. 1 unit sinyal asap		✓

8) Search and rescue Radar Transponder (*SART*)

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.988/AP.402/DRJD/2021 tentang Kapal Angkutan Penyeberangan, *Search and rescue Radar Transponder* (*SART*) harus sesuai dengan ketentuan, seperti yang terlihat pada tabel 2.2, berikut analisa ketersediaan jumlah *liferaft* pada KMP. Pulo Tello:

Tabel 4. 19 Analisa Jumlah *Search and rescue Radar Transponder* (*SART*)

Ketentuan	Jumlah Tersedia	Keterangan	
		Sesuai	Tidak sesuai
Kapal dengan GT 500 s/d 3000 harus dilengkapi dengan 2 unit <i>Search and rescue Radar Transponder</i> ( <i>SART</i> )	Tersedia 2 unit <i>Search and rescue Radar Transponder</i> ( <i>SART</i> )	✓	

9) Portable Two-way VHF Radio Telephony apparatus

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.988/AP.402/DRJD/2021 tentang Kapal Angkutan Penyeberangan, *Portable Two-way VHF Radio Telephony apparatus* harus sesuai dengan ketentuan, seperti yang terlihat pada tabel 2.2, berikut analisa ketersediaan jumlah *liferaft* pada KMP. Pulo Tello:

Tabel 4. 20 Analisa Jumlah *Portable Two-way VHF Radio Telephony apparatus*

Ketentuan	Jumlah Tersedia	Keterangan	
		Sesuai	Tidak sesuai
Kapal dengan GT 500 s/d 3000 harus dilengkapi dengan 3 unit <i>Portable Two-way VHF Radio Telephony apparatus</i>	Tersedia 3 <i>Portable Two-way VHF Radio Telephony apparatus</i>	✓	

- b. Analisis Kesesuaian Kondisi Eksisting Perlengkapan Alat Keselamatan
- 1) Sekoci Penolong (*lifeboat*)

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.988/AP.402/DRJD/2021 tentang Kapal Angkutan Penyeberangan, untuk kapal yang dibangun pada atau setelah tanggal 1 juli 2021 harus tersedia Sekoci penolong (*lifeboat*) dengan kapasitas minimum 30% pelayar.

Dari hasil observasi, pada KMP. Pulo Tello belum tersedia sekoci penolong (*lifeboat*), dikarenakan tahun pembuatan kapal pada tahun 2006, sehingga ketentuan *lifeboat* tidak berlaku untuk KMP. Pulo Tello.

- 2) Rakit Penolong (*liferaft*)

Berdasarkan hasil observasi, kondisi *liferaft* pada KMP. Pulo Tello dalam kondisi yang baik dengan kapasitas 25 orang per unit dan masih layak untuk digunakan.



Gambar 4. 24 Kondisi Eksisting Rakit Penolong (*Liferaft*)

- 3) Sekoci Penyelamat (*rescue boat*)

Berdasarkan hasil observasi, kondisi *rescue boat* pada KMP. Pulo Tello dalam kondisi baik dan sudah menggunakan mesin motor, akan tetapi dari 2 sekoci penyelamat, terdapat 1 unit sekoci penyelamat yang tidak dipasangkan mesin motor sehingga tidak siap jika terjadi keadaan darurat.



Gambar 4. 25 Kondisi Eksisting Sekoci Penyelamat (*Rescue Boat*)

4) Pelampung Penolong (*lifebuoy*)

Berdasarkan hasil observasi, kondisi *lifebuoy* pada KMP. Pulo Tello dalam kondisi baik, warna cat masih terlihat cerah dan mencolok, nama kapal terlihat dengan jelas, sudah dilengkapi 8 unit dengan tali sepanjang 30 meter dan dilengkapi 2 unit berjenis MOB, akan tetapi belum tersedia *lifebuoy* yang dilengkapi dengan lampu menyala sendiri.



Gambar 4. 26 Kondisi Eksisting Pelampung Penolong (*Lifebuoy*)

5) Baju Penolong (*lifejacket*)

Berdasarkan hasil observasi, kondisi *lifejacket* pada KMP. Pulo Tello dalam kondisi baik, sudah dilengkapi dengan peluit, *light reflector*, dan lampu, warna masih terlihat cerah, tetapi Sebagian *lifejacket*, sedikit pudar pada bagian *light reflector*, serta identitas nama kapal masih terlihat jelas.



Gambar 4. 27 Kondisi Eksiting Baju Penolong (Lifejacket)

6) Alat Pelontar Tali (*line throwing*)

Berdasarkan hasil observasi, kondisi *line throwing* pada KMP. Pulo Tello dalam kondisi masih bagus dan masa bebas dari masa *expired*.



Gambar 4. 28 Kondisi Eksisting Alat Pelontar Tali (Line Throwing)

7) Isyarat Marabahaya (*pyrotechnic*)

Berdasarkan hasil observasi, kondisi isyarat marabahaya pada KMP. Pulo Tello dalam kondisi masih bagus dan layak digunakan serta bebas dari masa *expired*.



Gambar 4. 29 Kondisi Eksisting Isyarat Marabahaya (Pyrotechnic)

8) *Search and rescue Radar Transponder (SART)*

Berdasarkan hasil observasi, kondisi *Search and rescue Radar Transponder* pada KMP. Pulo Tello dalam kondisi baik dan layak digunakan.



Gambar 4. 30 Kondisi Eksisting Search and rescue Radar Transponder (SART)

9) *Portable Two-way VHF Radio Telephony Apparatus*

Berdasarkan hasil observasi, kondisi *portable two-way VHF radio telephony apparatus* pada KMP. Pulo Tello dalam kondisi baik dan dapat digunakan.



Gambar 4. 31 Kondisi Eksisting Portable Two-way VHF Radio Telephony Apparatus

## C. Pembahasan

Berdasarkan analisis diatas, diperoleh hasil permasalahan terkait perlengkapan alat keselamatan jiwa pada KMP. Pulo masih terdapat beberapa alat keselamatan yang belum sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal

Perhubungan Darat Nomor : KP.988/AP.402/DRJD/2021 tentang Kapal Angkutan Penyeberangan, berikut pembahasan perlengkapan alat keselamatan yang ada pada KMP. Pulo Tello.

#### 1. Ketersediaan Jumlah Perlengkapan Alat Keselamatan Jiwa

##### a. Sekoci Penolong (*Lifeboat*)

Pada KMP. Pulo Tello belum tersedia sekoci penolong (*lifeboat*) dikarenakan tahun pembuatan kapal berada sebelum ketentuan tersebut diberlakukan, sehingga ketentuan untuk sekoci penolong (*lifeboat*) tidak berlaku.

##### b. Rakit Penolong (*Liferaft*)

Dari hasil analisis diketahui bahwa ketersediaan jumlah rakit penolong (*liferaft*) pada KMP. Pulo Tello telah sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan, yaitu sebanyak 14 unit dengan kapasitas 25 orang per unit.

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

Dari hasil analisis diketahui bahwa jumlah Sekoci Penolong pada KMP. Pulo Tello sudah sesuai dengan peraturan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan, yaitu sebanyak 1 unit sekoci penyelamat yang berada pada tiap sisi kapal.

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

Dari hasil analisis diketahui bahwa jumlah *lifebuoy* pada KMP. Pulo Tello belum sesuai dengan peraturan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan, hanya tersedia 8 unit pelampung penolong (*lifebuoy*) yang terdiri atas 8 unit dilengkapi dengan tali (30m), dan 2 unit berjenis MOB. Sedangkan jumlah yang harus tersedia yaitu sebanyak 12 unit yang terdiri atas 4 unit dilengkapi dengan lampu menyala sendiri, 2 unit dilengkapi dengan tali (30m), dan 2 unit berjenis MOB.

e. Baju Penolong (*Lifejacket*)

Dari hasil analisis diketahui bahwa jumlah baju penolong (*lifejacket*) pada KMP. Pulo Tello sudah sesuai dengan peraturan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan, yaitu sebanyak 312 unit baju penolong (*lifejacket*) yang terdiri atas 280 unit *lifejacket* dewasa dan 32 unit *lifejacket* anak-anak.

f. Alat Pelontar Tali (*Line Throwing*)

Dari hasil analisis diketahui bahwa alat pelontar tali (*line throwing*) yang ada di KMP. Pulo Tello belum sesuai dengan peraturan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan, hanya tersedia 3 unit alat pelontar tali (*line throwing*), sedangkan jumlah yang harus tersedia yaitu sebanyak 4 unit.

g. Isyarat Marabahaya (*Pyrotechnic*)

Dari hasil analisis diketahui bahwa isyarat marabahaya (*pyrotechnic*) yang ada di KMP. Pulo Tello belum sesuai dengan peraturan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan, hanya tersedia 2 unit roket parasut, 4 unit cerawat tangan merah, dan 1 unit sinyal asap, sedangkan jumlah yang harus disediakan yaitu 8 unit roket parasut, 8 unit cerawat tangan merah, dan 3 unit sinyal asap.

h. *Search and rescue Radar Transponder* (SART)

Dari hasil analisis diketahui bahwa *Search and rescue Radar Transponder* (SART) di KMP. Pulo Tello sudah sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan, yaitu sebanyak 2 unit.

i. *Portable Two-way VHF Radio Telephony apparatus*

Dari hasil analisis diketahui bahwa *Portable Two-way VHF Radio Telephony apparatus* di KMP. Pulo Tello telah sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor:

KP.988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan, yaitu sebanyak 3 unit.

## 2. Kesesuaian Kondisi Perlengkapan Alat Keselamatan

### a. Sekoci Penolong (*Lifeboat*)

Dari hasil observasi, diketahui bahwa pada KMP. Pulo Tello belum tersedia sekoci penolong (*lifeboat*) akan tetapi ketentuan untuk sekoci penolong berlaku untuk kapal yang dibangun pada atau setelah 1 Juli 2021, dikarenakan KMP. Pulo Tello dibangun pada tahun 2006, maka ketentuan untuk sekoci penolong (*lifeboat*) tidak berlaku untuk KMP. Pulo Tello.

### b. Rakit Penolong (*Liferaft*)

Dari hasil observasi, kondisi rakit penolong (*liferaft*) di KMP. Pulo Tello dalam kondisi baik dan bebas dari waktu inspeksi

### c. Sekoci Penyelamat (*Rescue Boat*)

Dari hasil observasi, kondisi sekoci penyelamat (*rescue boat*) di KMP. Pulo Tello dalam kondisi baik, akan tetapi terdapat 1 unit sekoci yang tidak dipasangkan mesin motor penggerak, sehingga menyebabkan sekoci tidak siap jika terjadi keadaan darurat.

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

Dari hasil observasi, kondisi pelampung penolong (*lifebuoy*) di KMP. Pulo Tello dalam kondisi baik, warna cat masih terlihat cerah dan mencolok, nama kapal terlihat dengan jelas, sudah dilengkapi 8 unit dengan tali sepanjang 30 meter dan dilengkapi 2 unit berjenis MOB, akan tetapi belum tersedia *lifebuoy* yang dilengkapi dengan lampu menyala sendiri.

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

Dari hasil observasi, kondisi *lifejacket* pada KMP. Pulo Tello dalam kondisi baik, sudah dilengkapi dengan peluit, *light reflector*, dan lampu, warna masih terlihat cerah, tetapi sedikit pudar pada bagian *light reflector*, serta identitas nama kapal masih terlihat jelas

f. Alat Pelontar Tali (*Line Throwing*)

Dari hasil observasi, kondisi *line throwing* pada KMP. Pulo Tello dalam kondisi masih bagus dan masa bebas dari masa *expired*.

g. Isyarat Marabahaya (*Pyrotechnic*)

Dari hasil observasi, kondisi isyarat marabahaya pada KMP. Pulo Tello dalam kondisi masih bagus dan layak digunakan serta bebas dari masa *expired*

h. *Search and rescue Radar Transponder* (SART)

Dari hasil observasi, kondisi *Search and rescue Radar Transponder* pada KMP. Pulo Tello dalam kondisi baik dan layak digunakan

i. *Portable Two-way VHF Radio Telephony apparatus*

Dari hasil observasi, kondisi *portable two-way VHF radio telephony apparatus* pada KMP. Pulo Tello dalam kondisi baik dan dapat digunakan

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil observasi dan analisa yang telah dilakukan di KMP. Pulo Tello, dapat disimpulkan bahwa :

1. Jumlah perlengkapan alat keselamatan jiwa yang ada pada KMP. Pulo Tello masih terdapat perlengkapan alat keselamatan jiwa yang belum sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan. Dari 9 perlengkapan alat keselamatan jiwa yang harus di analisis, terdapat 5 (lima) alat keselamatan yang sesuai, yaitu : rakit penolong (*liferaft*), sekoci penyelamat (*rescue boat*), baju penolong (*lifejacket*), *search and rescue radar transponder* (SART), dan *portable two-way VHF radio telephony apparatus*, dan 3 (tiga) alat keselamatan yang belum sesuai, yaitu : pelampung penolong (*lifebuoy*) yang terdapat kekurangan 4 unit *lifebuoy*, alat pelontar tali (*line throwing*) yang terdapat kekurangan 1 unit *line throwing*, dan isyarat marabahaya (*pyrotechnic*) yang terdapat kekurangan 6 unit roket parasut, 4 unit cerawat tangan merah, dan 2 unit sinyal asap, dan 1 (satu) alat keselamatan yang tidak diwajibkan memenuhi ketentuan yaitu sekoci penolong (*lifeboat*) dikarenakan tahun pembuatan kapal berada sebelum peraturan diberlakukan.
2. Kesesuaian kondisi perlengkapan alat keselamatan jiwa yang ada pada KMP. Pulo Tello terdapat beberapa perlengkapan alat keselamatan yang belum sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan. Dari 9 perlengkapan alat keselamatan yang di analisis,, terdapat 6 (enam) alat keselamatan yang sesuai, yaitu : rakit penolong (*liferaft*), baju penolong (*lifejacket*), alat pelontar tali (*line throwing*), isyarat marabahaya (*pyrotechnic*), *search and rescue radar transponder* (SART), dan *portable two-way VHF radio telephony apparatus*, dan 2 (dua) alat keselamatan yang belum sesuai, yaitu : sekoci penyelamat (*rescue boat*) dikarenakan terdapat 1 unit sekoci penyelamat yang tidak dipasangkan mesin motor penggerak, sehingga sekoci tidak siap digunakan pada saat keadaan darurat, dan pelampung penolong (*lifebuoy*) yang terdapat kekurangan *lifebuoy* yang dilengkapi dengan lampu menyala sendiri, dan 1 (satu) alat keselamatan yang tidak diwajibkan memenuhi ketentuan yaitu sekoci penolong (*lifeboat*) dikarenakan tahun pembuatan kapal berada sebelum peraturan diberlakukan.

## **B. SARAN**

Mengacu pada kesimpulan diatas maka saran yang dapat disampaikan peneliti untuk meningkatkan pengawasan terhadap jumlah dan kondisi alat perlengkapan keselamatan jiwa di KMP. Pulo Tello yang beroperasi pada lintasan penyeberangan Pulau Baai – Kahyapu adalah sebagai berikut :

1. Pemilik Kapal perlu melengkapi dan menambahkan alat perlengkapan keselamatan jiwa yang masih belum sesuai dengan peraturan yang berlaku, dan operator kapal perlu melakukan pemeriksaan dan perawatan secara berkala terhadap peralatan keselamatan serta mengganti alat perlengkapan keselamatan jiwa yang mengalami kerusakan supaya kondisinya tetap terjaga dan siap digunakan saat keadaan darurat.
2. Memberikan sosialisasi kepada setiap pengguna jasa tentang edukasi berupa simulasi pemakaian alat keselamatan dan edukasi tentang pentingnya perlengkapan keselamatan di kapal.

## DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar, I. (2013). *Transportasi Penyeberangan: Suatu Pengantar*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Achmad Ali, d. (2023). Analisis Sistem Perawatan Safety Equipment Terhadap Keselamatan Crew Kapal MT. Gas Natuna. *Jurnal Ilmiah Keagamaan dan Kemasyarakatan*, 1-10.
- Aloluh, S. A. (2021). Personal Protective Equipment (PPE) usage in Construction Projects: A Systematic Review and Smart PLS Approach. *Ain Shams Engineering Journal*, 1-13.
- Bengkulu, B. P. (2025, Februari 28). *Provinsi Bengkulu Dalam Angka*. Retrieved from BPS Provinsi Bengkulu: <https://bengkulu.bps.go.id/id/publication/2025/02/28/655a1b91f093e3a2c2d6615f/provinsi-bengkulu-dalam-angka-2025.html>
- Darat, D. J. (2020). e. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.3424/AP.402/DRJD/2020 tentang Kapal Sungai dan Danau. *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan*. Jakarta: DITJEN HUBDAT.
- Darat, D. J. (2021). Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan. *Perdijen Hubdat* (pp. 1-865). Jakarta: Direktur Jenderal Perhubungan Darat.
- Indonesia, K. P. (2008). Undang-undang (UU) No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. *Kementerian Perhubungan* (pp. 1-206). Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- Kementerian Perhubungan, I. (2015). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut. *Kementerian Perhubungan*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Mahib, M. A. (2024). *EVALUASI KINERJA OPERASIONAL PELABUHAN PENYEBERANGAN TANJUNG API-API PROVINSI SUMATERA SELATAN*. Palembang: POLTEKTRANS SDP PALEMBANG.
- Miro, F. (2005). *Pengantar Sistem Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Nina Nurhasanah, d. (2015). Persepsi Crew dan Manajemen Dalam Penerapan ISM Code Bagi Keselamatan Pelayaran dan Perlindungan Lingkungan Laut. 1-7.
- Pemerintah, P. (2002). Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan. *Peraturan Perundang-undangan* (pp. 1-77). Jakarta: Pemerintah Pusat.

- Perhubungan, K. (2015). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan. *Peraturan Menteri Perhubungan* (pp. 1-188). Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Perhubungan, M. (2013). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 70 Tahun 2013 Tentang Pendidikan Dan Pelatihan, Sertifikasi Serta Dinas Jaga Pelaut. *Peraturan Menteri Perhubungan*. Jakarta: JDIH BPK RI.
- Perhubungan, M. (2019). d. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 62 Tahun 2019 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan. *Peraturan Menteri Perhubungan*. Jakarta: JDIH BPK RI.
- Perhubungan, M. (2021). PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR PM 91 TAHUN 2021 TENTANG ZONASI DI KAWASAN PELABUHAN YANG DIGUNAKAN UNTUK MELAYANI ANGKUTAN PENYEBERANGAN. *Peraturan Menteri Perhubungan* (pp. 1-16). Jakarta: JDIH BPK RI.
- Rahmana, S. D. (2023). *Tinjauan Perlengkapan Keselamatan Jiwa KM. Express Bahari 3B Yang Beroperasi Pada Trayek Palembang - Muntok*. Palembang: Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang.
- Romadhon, R. H. (2022). Desain dan Simulasi Antena Microstrip Over Finite Ground. *Seminar Nasional Sistem Informasi*, 1-9.
- Sahir, S. H. (2021). *Metodologi Penelitian*. Medan: KBM Indonesia.
- Sari, d. (2020). IDENTIFIKASI PERALATAN KESELAMATAN KAPAL PADA KAPAL LATIH KM. JALA JANA 05 DI PARIAMAN, SUMATERA BARAT. *Coastal and Ocean Journal*, 1-7.
- Taruklangi, Y. (2020, DESEMBER 11). *Penjelasan tentang Live Saving Appliances (LSA)*. Retrieved from KARYAPELAUT.COM: [https://www.karyapelaut.com/2020/12/penjelasan-tentang-life-saving.html?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.karyapelaut.com/2020/12/penjelasan-tentang-life-saving.html?utm_source=chatgpt.com)
- Welem ada, d. (2024). Development of Life-Saving Buoy Ring With Remote Control System. *Majority Science Journal*, 1-9.
- Zhahara Yusra, d. (2021). Pengelolaan LKP Pada Masa Pendmik Covid-19. *Journal Lifelog Learning*, 1-8.

## LAMPIRAN

### Lampiran 1. *Ship Particular* KMP. Pulo Tello



I	NAMA KAPAL		KMP. PULO TELLO	IMO	9097939
II	NAMA PANGGILAN / CALL SIGN		PMGI		
III	PEMILIK / OPERATOR		DIRJENHUBDAT DEPHUB / PT ASDP Indonesia Ferry (Persero)		
IV	TEMPAT PEMBUATAN / GALANGAN		PT. DAYA RADAR UTAMA JAKARTA		
V	TAHUN PEMBUATAN		2006		
VI	LINTASAN		BENGKULU - PULAU ENGGANO (106,04 NM)		
VII	TYPE KAPAL		RO - RO (Roll On - Roll Off)		
VIII	UKURAN UTAMA				
	1. PANJANG SELURUH	(LOA)	54,50 METER		
	2. PANJANG	(LPP)	47,25 METER		
	3. LEBAR	(B)	14,00 METER		
	4. DALAM	(D)	2,75 METER		
	5. SARAT AIR	(d)	2,45 METER		
	6. GRT/NT		789 GRT	237 NRT	
IX	MESIN UTAMA				
	1. MERK		MITSUBISHI		
	2. TYPE		S 6 RZ - MPTK2		
	3. TENAGA KUDA /PK		2 X 1030 HP		
	4. JUMLAH MESIN		2 UNIT		
	5. KECEPATAN MAXIMUM		8 KNOT		
	6. KECEPATAN OPERASIONAL		8 KNOT		
	7. RPM		1450		
	8. TAHUN PEMBUATAN MESIN		2006		
	9. JENIS BAHAN BAKAR		HSD (SOLAR)		
	10. NOMOR MESIN		KIRI : 71429 KANAN : 71430		
X	GENERATOR MESIN BANTU				
	1. MERK		PERKINS SABRE		
	2. TYPE		6 TG 2 AM		
	3. TENAGA KUDA /PK		125 PK		
	4. JUMLAH MESIN		2 UNIT		
	5. RPM		1500 RPM		
	6. KVA		100 KVA		
XI	KAPASITAS TANGKI				
	1. TANGKI BAHANA BAKAR		KANAN : 32,085 TON KIRI : 32,085 TON		
	2. TANGKI AIR TAWAR		KANAN : 34,80 TON KIRI : 34,88 TON		
	3. TANGKI BALLAST		DEPAN : 2 X 40,765 TON BELAKANG : 2 X 29,116 TON		
XII	KAPASITAS MUAT				
	1. JUMLAH PENUMPANG		230 Orang		
	2. JUMLAH KENDARAAN		22 Unit Campu (TS - 14 Unit & KK - 8 Unit)		
	3. JUMLAH ABK		20 Orang		
XIII	PINTU RAMPA				
	1. PINTU RAMPA HALUAN		P = 6 Mtr	L = 4 Mtr	
	2. PINTU RAMPA BURITAN		P = 6 Mtr	L = 4 Mtr	
	3. PINTU RAMPA KIRI				

Lampiran 2. Dokumentasi Saat Melakukan Observasi



### Lampiran 3. Sertifikat Keselamatan KMP. Pulo Tello



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

SEMENTARA  
INTERIM

No. : 00212-PB/D1.S-PSD/2025

Untuk daerah operasional pelayaran : LOKAL  
For sea area operational

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

Diterbitkan menurut ketentuan :

Issued under the provisions of the

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. KP.988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan

Director General of Land Transportation Regulation No. KP.988/AP.402/DRJD/2021 for Ro-Ro Passenger Ships

berdasarkan wewenang PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA

under the authority of the Government of the Republic of Indonesia

oleh BIRO KLASIFIKASI INDONESIA

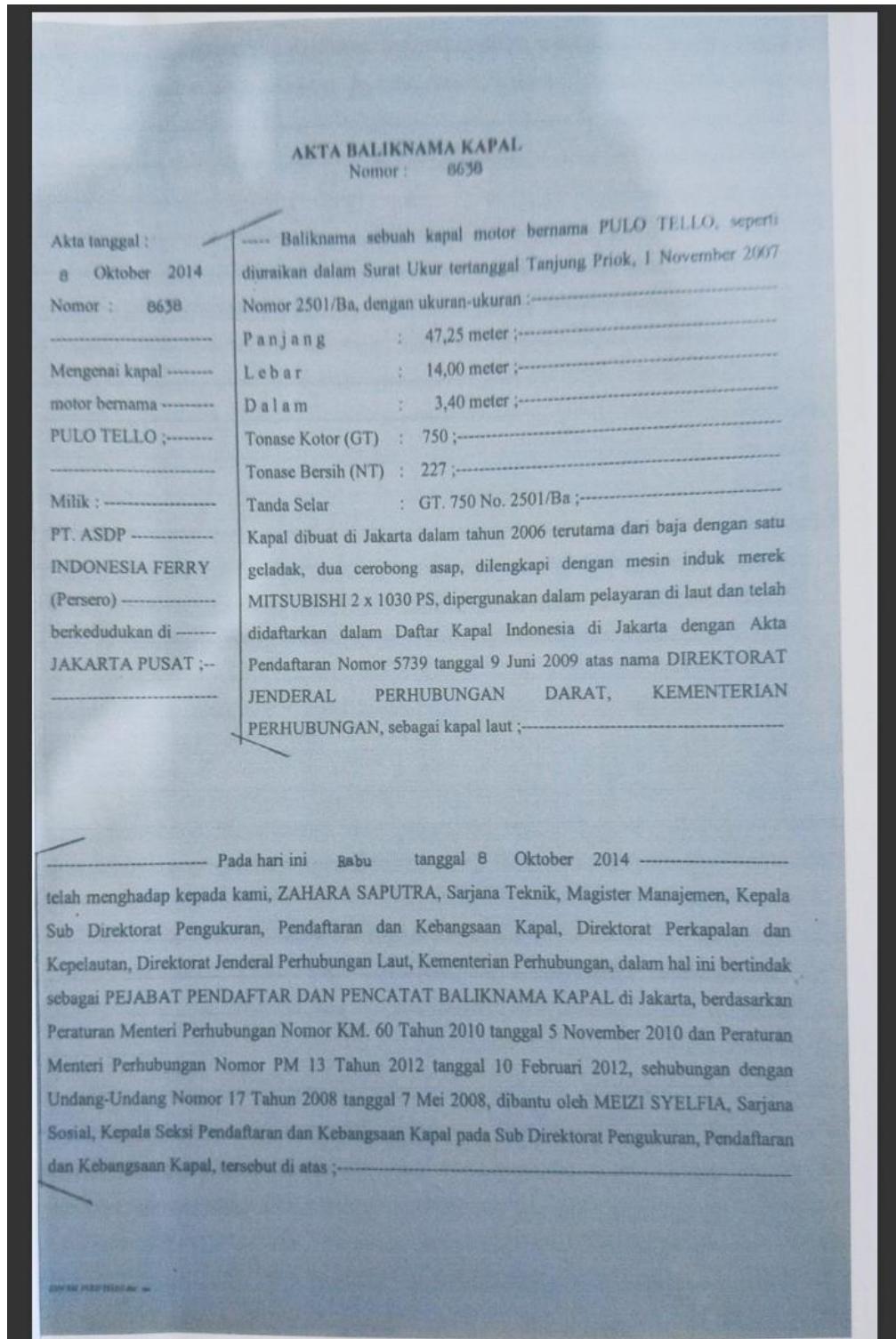
by Biro Klasifikasi Indonesia

Nama Kapal Name of Ship	Nomor atau Huruf Pengenal Distinctive Number or Letters	Pelabuhan Pendaftaran Port of Registry	Tonase Kotor Gross Tonnage
PULO TELLO	PMGI	JAKARTA	789
Wilayah laut radio kapal Sea areas in which ship is certified to operate			Nomor IMO <sup>1</sup> IMO Number
A1			9097939
Tanggal Pembangunan Date of Build			
Kontrak Contract	Peletakan Lunas Keel Laid	Penyerahan Delivery	Konversi Conversion
—	06 JUNI 2006	—	—

DENGAN INI DINYATAKAN :  
This is to certify

1. Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan persyaratan Bab III Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. KP.988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan beserta Lampiran Keselamatannya,  
That the ship has been surveyed in accordance with Chapter III of General Director of Land Transportation Regulation No. KP.988/AP.402/DRJD/2021 for Ro-Ro Passenger Ship and their Safety Appendix.
2. Bahwa pemeriksaan menunjukkan :  
That the survey showed
  - 2.1 Kapal memenuhi persyaratan Bab III Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. KP.988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan beserta Lampiran Keselamatannya yang berkaitan dengan tata susunan perlindungan kebakaran, sistem dan sarana kebakaran serta bagan pengendalian kebakaran;  
The ship complied with the requirements of Chapter III of General Director of Land Transportation Regulation No. KP.988/AP.402/DRJD/2021 for Ro-Ro Passenger Ship and their Safety Appendix as regards structural fire protection, fire safety systems and appliances and fire control plans;
  - 2.2 Sarana dan perlengkapan penyelamatan diri dari sekoci penolong, raket penolong dan sekoci penyelamat dilengkapi sesuai dengan persyaratan Bab III Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. KP.988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan beserta Lampiran Keselamatannya;  
The life-saving appliances and the equipment of the lifeboats, lifebelts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of Chapter III of General Director of Land Transportation Regulation No. KP.988/AP.402/DRJD/2021 for Ro-Ro Passenger Ship and their Safety Appendix;
  - 2.3 Kapal dilengkapi dengan alat pelempar tali dan instalasi radio yang digunakan pada sarana penyelamatan diri sesuai dengan persyaratan Bab III Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. KP.988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan beserta Lampiran Keselamatannya;  
The ship was provided with a line-throwing appliances and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the requirements of Chapter III of General Director of Land Transportation Regulation No. KP.988/AP.402/DRJD/2021 for Ro-Ro Passenger Ship and their Safety Appendix;

#### Lampiran 4. Gross Akta KMP. Pulo Tello



Lampiran 5. Surat Laut KMP. Pulo Tello



REPUBLIC  
INDONESIA

**SURAT LAUT**

**CERTIFICATE OF NATIONALITY**

Diterbitkan berdasarkan ketentuan Pasal 58 Permenhub Nomor PM 39 Tahun 2017  
sebagaimana telah diubah berdasarkan  
Surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : SE.1/DJPL/2020 Tahun 2020  
Issued under the provision of Article 58 Minister of Transportation Regulation Number 39 Year 2017 and has been  
amended based on a circular letter from the Director General of Sea Transportation Number SE.1/DJPL/2020 Year 2020

Nomor (Nomor) : AL.520/41/12/DKL/ 2020

Yang bertanda tangan di bawah ini (The undersigned) DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN / DIRECTOR OF MARINE SAFETY AND  
SEAFARERS

Menyatakan bahwa (declares that) KAPAL PENYEBERANGAN RO-RO / RO-RO FERRY

NAMA KAPAL NAME OF SHIP	TANDA PANGGILAN CALL SIGN	TEMPAT PENDAFTARAN PORT OF REGISTRY	TANDA PENDAFTARAN REGISTRATION MARK
PULO TELLO	PMGI	JAKARTA	2009 Pst No. 5739L

UKURAN (P X L X D (METER)) DIMENSION (L x B x D (Meters))	TONASE KOTOR GROSS TONNAGE (GT)	TONASE BERSIH NET TONNAGE (NT)
47.25 X 14.00 X 3.40	789	237

PENGGERAK UTAMA MAIN PROPULSION	MERK DAN DAYA ENGINE MAKER AND POWER	BAHAN UTAMA KAPAL SHIP'S MATERIAL	NOMOR IMO IMO NUMBER
MESIN / ENGINE	MITSUBISHI 2 X 1030 PS	BAJA / STEEL	9097939

TANGGAL PEMBANGUNAN DATE OF BUILD			
KONTRAK * CONTRACT	PELETAKAN LUNAS KEEL LAID	SERAH TERIMA * DELIVERY	PERUBAHAN * CONVERSION
—	2006	—	—

MILIK (Owned by) PT. ASDP INDONESIA FERRY (PERSERO) berkedudukan (at) JAKARTA PUSAT memenuhi syarat sebagai kapal Indonesia, sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, oleh sebab itu berhak berlayar mengibarkan bendera Indonesia sebagai bendera kebangsaan kapal,  
has complied as an Indonesian vessel in accordance with the provisions of applicable regulation, and therefore is entitled to fly the Indonesian flag.

Kepada seluruh pejabat yang berwenang dan pejabat-pejabat Republik Indonesia maupun mereka yang bersangkutan berkewajiban supaya memperlakukan nakhoda kapal dan muatannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan Republik Indonesia dan Perjanjian-perjanjian dengan negara-negara lain.  
To all officers and officials of the Republic of Indonesia and all others to whom this may concern are therefore requested to give appropriate treatment to the master with his vessel and cargoes in accordance with the provisions stipulated in the laws of the Republic of Indonesia and the treaties concluded with other sovereign countries.

Tanda Salar (Salar Merk) :  
GT. 789 No. 842/Ab

Diterbitkan di : JAKARTA  
Issued at :  
Pada Tanggal : 15/05/2020  
Date :

Dideklarkan dalam register Surat Laut di :  
Recorded in the register of certificate of Nationality in  
No. Urut : 5747  
Serial Number :  
No. Halaman : 144  
Page No :  
Buku Register : XV  
Reg. Book :  
\* Jika Ada (If Available)

AN. MENTERI PERHUBUNGAN  
MINISTRY OF TRANSPORTATION  
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
DIRECTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION  
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN  
DIRECTOR OF MARINE SAFETY AND SEAFARERS  
U.B  
KEPALA BUREAU PENGEUKURAN, PENDAFTARAN DAN  
REGISTRASI PERKAPALAN  
BUREAU OF SURVEY, REGISTRATION AND  
REGISTRATION OF VESSELS  
Capt. Sri ROTUL ANGGAHANA, M.Si., M.Mar  
Per. (V) 1998081001  
PERHUB/15/05/2020

PUP .NO.820200515259285

000222