



**PERAN *MARINE INSPECTOR* DALAM PEMENUHAN
ALAT KESELAMATAN KAPAL NON-KONVENSIONAL
SESUAI *NON-CONVENTIONAL VESSEL STANDARD* DI
DIREKTORAT PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran di Politeknik Ilmu
Pelayaran Semarang**

Oleh

YUMNA ANDREA WIBOWO
NIT. 572011337566 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
TAHUN 2024**

HALAMAN PERSETUJUAN

**PERAN *MARINE INSPECTOR* DALAM PEMENUHAN ALAT
KESELAMATAN KAPAL NON-KONVENSIIONAL SESUAI *NON-
CONVENTIONAL VESSEL STANDARD* DI DIREKTORAT
PERKAPALAN DAN KEPেলাUTAN**

DISUSUN OLEH:

YUMNA ANDREA WIBOWO

NIT. 572011337566 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang,.....

Dosen Pembimbing I

Materi



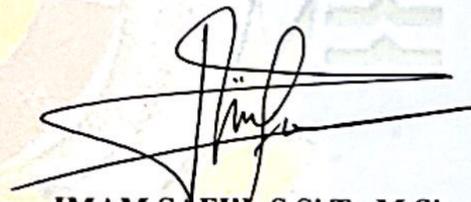
Dr. LATIFA IKA SARI, S.Psi., M.Pd.

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19850731 200812 2 002

Dosen Pembimbing II

Metodologi dan Penulisan



IMAM SAFI'Y. S.Si.T., M.Si

Pembina Tingkat I (IV/b)

NIP. 19771222 200502 1 001

Mengetahui,

Ketua Program Studi

Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)



Dr. LATIFA IKA SARI, S.Psi., M.Pd.

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19850731 200812 2 002

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “ Peran *Marine Inspector* Dalam Pemenuhan Alat Keselamatan Kapal Non-Konvensional Sesuai *Non-Conventional Vessel Standard* di Direktorat Perkapalan dan Kepelautan ” karya,

Nama : YUMNA ANDREA WIBOWO

NIT : 572011337566 K

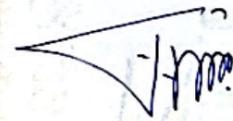
Program Studi : D IV TALK

Telah dipertahankan di hadapan panitia penguji skripsi prodi TALK Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari....., tanggal.....

Semarang,

PENGUJI

Penguji I : OKVITA WAHYUNI, S.ST., M.SI.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19781024 200212 2 002



Penguji II : Dr. LATIFA IKA SARI, S.Psi., M.Pd.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19850731 200812 2 002



Penguji III : DIDIK DWI SUHARSO, S.Si.T., M.Pd.
Penata (III/c)
NIP. 19770920 200912 1 001



Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. SUKIRNO, M.M.Tr., M.Mar.
Pembina Tingkat I (IV/b)
NIP. 19671210 199903 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Yumna Andrea Wibowo

NIT : 572011337566 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Skripsi dengan judul “ Peran *Marine Inspector* Dalam Pemenuhan Alat Keselamatan Kapal Non-Konvensional Sesuai *Non-Conventional Vessel Standard* di Direktorat Perkapalan dan Kepelautan”

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etika ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang,.....

Yang membuat pernyataan,



YUMNA ANDREA WIBOWO
NIT. 572011337566

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto:

1. "Direndahkan dimata manusia, ditinggikan dimata Tuhan, *Prove Them Wrong*"
2. "Keberhasilan bukanlah milik orang pintar, keberhasilan adalah kepunyaan mereka yang senantiasa berusaha." - Bacharuddin Jusuf Habibie
3. "Agar kamu tidak bersedih hati terhadap apa yang luput dari kamu dan tidak pula terlalu gembira terhadap apa yang diberikan-Nya kepadamu. Dan Allah tidak menyukai terhadap orang yang sombong dan membanggakan diri." (Q.S Al-Hadid: 23)

Persembahan:

1. Kedua orangtua saya, Bapak Gangsar Wibowo dan Ibu Sri Lestari yang senantiasa mendukung, mendidik, membimbing, motivasi dan memberikan saya semangat untuk bisa mengerjakan skripsi ini.
2. Kepada yang terhormat bapak dan ibu pegawai Direktorat Perkapalan dan Kelautan yang telah memberikan banyak pengetahuan dan pengalaman serta membantu dan mendukung pengerjaan karya ilmiah ini.
3. Untuk Almamaterku PIP Semarang beserta rekan - rekan seangkatan LVII dan juga pada senior dan junior, terimakasih atas dorongan semangat dan bantuannya selama ini.
4. Terimakasih kepada diri saya sendiri karna telah berhasil berjuang menyelesaikan karya ilmiah ini dengan mengerahkan segala kemampuan.

PRAKATA

Assalamu'alaikum Warohmatullahi Wabarokatuh.

Segala puji dan rasa syukur, yang peneliti lakukan sebagai bentuk pujian kepada Allah, Tuhan Yang Maha Esa atas segala limpahan nikmat, karunia dan rahmat-Nya, sehingga peneliti mampu menyelesaikan dan menuntaskan penelitian skripsi yang berjudul “PERAN *MARINE INSPECTOR* DALAM PEMENUHAN ALAT KESELAMATAN KAPAL NON-KONVENSIONAL SESUAI *NON-CONVENTIONAL VESSEL STANDARD* DI PERAIRAN INDONESIA”. Skripsi ini disusun guna memenuhi persyaratan dalam meraih dan memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel) dalam bidang TALK (Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan) program D.IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, peneliti banyak mendapatkan bimbingan, dukungan dan saran serta bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu dalam kesempatan ini perkenalkanlah peneliti menyampaikan ucapan terima kasih kepada yang terhormat:

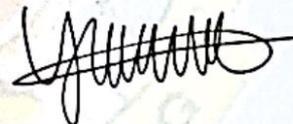
1. Bapak Capt. SUKIRNO, M.M.Tr., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
2. Ibu Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi., M.Pd., selaku Dosen Pembimbing I (Materi) Skripsi.
3. Bapak Imam Safi'i. S.Si.T., M.Si., selaku Dosen pembimbing II (Penulisan) Skripsi.
4. Ibu Ir. Fitri Kensiwi, M.Pd., selaku Dosen Wali selama semester satu (I) sampai delapan (VIII)
5. Bapak, ibu dan adik peneliti yang senantiasa memberikan doa, dukungan, dan motivasi kepada peneliti selama peraihan cita – cita yang hendak dicapai.

6. Bapak dan Ibu dosen yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang bermanfaat kepada peneliti selama melaksanakan Pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
7. Seluruh staf, pegawai dan senior yang bekerja di Direktorat Perkapalan dan Kepelautan yang telah membimbing dan membantu peneliti dan telah memberikan banyak ilmu pengetahuan serta kesempatan kepada peneliti untuk melaksanakan magang.
8. Seluruh pihak yang telah membantu dan ikut andil dalam penyelesaian penelitian skripsi yang tidak dapat peneliti sebutkan satu per satu.

Demikian prakata dari peneliti dengan segala kerendahan hati, peneliti menyadari bahwa masih banyak kekurangan sehingga peneliti mengharapkan adanya saran dan masukan yang bersifat membangun guna kesempurnaan skripsi yang peneliti susun ini. Harapannya semoga isi skripsi ini dapat memberikan pengetahuan bagi pembaca dan dijadikan literasi Pustaka di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Semarang, 5 Juli 2024

Peneliti



Yumna Andrea Wibowo

NIT. 572011337566K

ABSTRAKSI

Wibowo, Yumna Andrea. 2024. “*Peran Marine Inspector Dalam Pemenuhan Alat Keselamatan Kapal Non-Konvensional Sesuai Non-Conventional Vessel Standard di Direktorat Perkapalan dan Kepelautan*”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi., M.Pd., Pembimbing II: Imam Safi’i. S.SI.T., M.SI.

Marine Inspector adalah seorang yang memiliki keahlian khusus dalam survei laut yang dapat melakukan inspeksi, pengawasan, dan pemeriksaan kapal laut untuk memantau dan memberikan laporan tentang kondisi sebenarnya kapal. Pemeriksaan biasanya mencakup kondisi kapal dan komponennya, mesin dan peralatan navigasi kapal, komunikasi, dan peralatan keselamatan kapal. Penelitian ini bertujuan untuk (1) Mengetahui prosedur *Marine Inspector* dalam melaksanakan pemeriksaan alat keselamatan kapal di perairan Indonesia. (2) Mengetahui Kendala apa yang dihadapi oleh *Marine Inspector* dalam pelaksanaan pemeriksaan alat keselamatan kapal di perairan Indonesia.

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yaitu Metode Kualitatif. Penelitian kualitatif menggunakan data deskriptif dari subjek dan pelaku. Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan Teknik wawancara, studi dokumentasi, dan studi pustaka. Informan dalam penelitian ini adalah 3 *Marine Inspector* yang bekerja di bawah Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, Kementerian Perhubungan. Teknik analisis data yang digunakan yaitu Reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan. Teknik keabsahan data yang digunakan yaitu triangulasi sumber data, triangulasi metode, dan *member check*.

Hasil penelitian ini menjelaskan prosedur *Marine Inspector* dalam melakukan pemeriksaan alat keselamatan di atas kapal. Prosedur *Marine Inspector* dalam melakukan pemeriksaan adalah dimulai dengan pengajuan permintaan permohonan oleh perusahaan, surat permohonan akan diperiksa kelengkapan lampiran dokumennya, permohonan dikirim ke Kasubdit, diteruskan kepada Kasie lalu menunjuk *Marine Inspector* untuk melakukan pemeriksaan, penunjukan dengan dikeluarkannya Surat Perintah Tugas, *Marine Inspector* melakukan tugasnya melakukan pemeriksaan di atas kapal menggunakan Laporan Pemeriksaan, ketidaksesuaian yang ditemukan dituliskan didalam Berita Acara Pemeriksaan, dan dituliskan didalam “Temuan” dan tindak lanjutnya didalam kolom “Rekomendasi. *Marine Inspector* akan melakukan pemeriksaan lanjutan untuk memastikan rekomendasi telah dilakukan. Kendala yang dihadapi dalam pemeriksaan dokumen oleh *maker* yang hilang di galangan, jadwal operasional kapal yang berubah, dan cuaca buruk. Solusi yang dapat dilakukan yaitu menjaga dokumen agar tidak hilang, melakukan komunikasi secara berkala untuk jadwal kedatangan kapal dan menunggu hingga cuaca membaik untuk menghindari keadaan berbahaya.

Kata Kunci: Alat Keselamatan Kapal, *Marine Inspector*, Pemeriksaan, Perairan Indonesia.

ABSTRACT

Wibowo, Yumna Andrea. 2024. *"The Role Of Marine Inspectors In The Fulfillment Of Non-Conventional Ship Safety Equipment According To Non-Conventional Vessel Standards In Directorate of Marine Safety and Seafarers". Undergraduate Thesis. Diploma IV Program, Department of Maritime Transport and Port Management, Semarang Merchant Marine Polytechnic, Advisor I: Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi., M.Pd., Advisor II: Imam Safi'i. S.SI.T., M.SI.*

A Marine Inspector is a person with specialized expertise in marine surveying who can conduct inspections, surveillance, and examinations of marine vessels to monitor and provide reports on the actual condition of the vessel. The inspection usually includes the condition of the ship and its components, machinery and ship navigation equipment, communications, and ship safety equipment. This research aims to (1) Know the Marine Inspector's procedure in carrying out the inspection of ship safety equipment in Indonesian waters. (2) Knowing what obstacles are faced by the Marine Inspector in carrying out the inspection of ship safety equipment in Indonesian waters.

The research method used in this research is Qualitative Method. Qualitative research uses descriptive data from subjects and actors. The data collection techniques used in this research are interview technique, documentation study, and literature study. The informants in this research are 3 Marine Inspectors who work under the Directorate of Shipping and Maritime Affairs, Ministry of Transportation. The data analysis techniques used are data reduction, data presentation and conclusion drawing. The data validity techniques used are data source triangulation, method triangulation, and member check.

The results of this study explain the Marine Inspector's procedure for inspecting safety equipment on board ships. The Marine Inspector's procedure for conducting an inspection starts with the submission of an application request by the company, the application letter will be checked for completeness of the attached documents, the application is sent to the Head of Sub-Directorate, forwarded to the Section Head and then appoints a Marine Inspector to carry out the inspection, the appointment is issued with a Task Order, the Marine Inspector performs his duties to carry out an inspection on board using the Inspection Report, the non-conformities found are written in the Minutes of Inspection, and written in the "Findings" and follow-up in the "Recommendations" column. The Marine Inspector will conduct a follow-up inspection to ensure the recommendations have been carried out. Obstacles encountered in the inspection of documents by makers that are lost at the shipyard, changing ship operational schedules, and bad weather. Solutions that can be done are keeping documents from being lost, communicating regularly for ship schedules and waiting until the weather improves to avoid dangerous situations.

Keywords: *Vessel Safety Equipment, Marine Inspector, Inspection, Indonesian Waters.*

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAKSI.....	viii
ABSTRACT.....	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Fokus Penelitian.....	5
C. Rumusan Masalah.....	5
D. Tujuan Penelitian.....	6
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	6
BAB II KAJIAN TEORI.....	8

A. Deskripsi Teori.....	8
B. Kerangka Penelitian.....	27
BAB III METODE PENELITIAN.....	28
A. Metode Penelitian.....	28
B. Tempat Penelitian.....	29
C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan.....	29
D. Teknik Pengumpulan Data.....	30
E. Instrumen Penelitian.....	35
F. Teknik Analisis Data Kualitatif.....	42
G. Pengujian Keabsahan Data.....	44
BAB IV HASIL PENELITIAN.....	47
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	47
B. Deskripsi Data.....	51
C. Temuan.....	55
D. Pembahasan Hasil Penelitian.....	64
BAB V SIMPULAN DAN SARAN.....	74
A. Simpulan.....	74
B. Keterbatasan Penelitian.....	75
C. Saran.....	76
DAFTAR PUSTAKA.....	77
LAMPIRAN.....	80
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	159

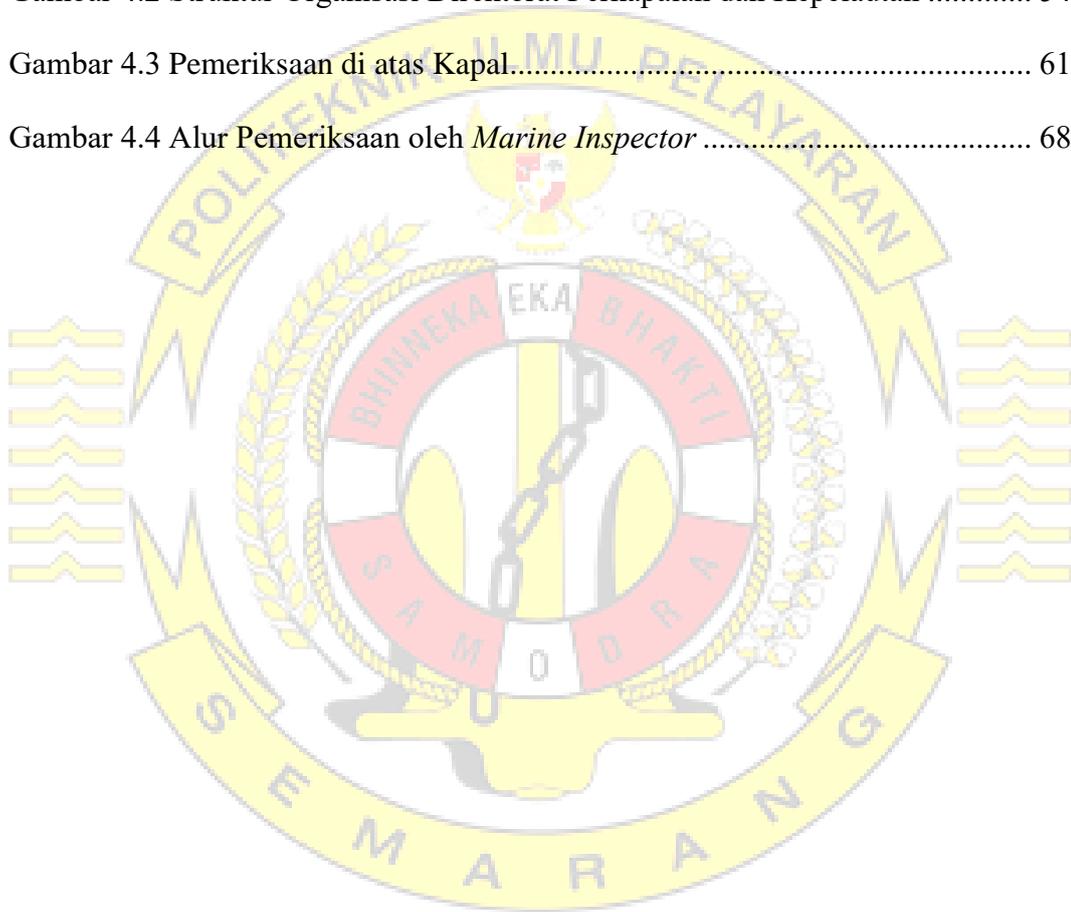
DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Lama bekerja <i>Marine Inspector</i>	30
Tabel 3.2 Informasi yang didapatkan dari studi dokumentasi.....	36
Tabel 3.3 Informasi yang didapatkan dari studi pustaka.....	40
Tabel 4.1 Perbandingan penelitian terdahulu dan penelitian saat ini	48



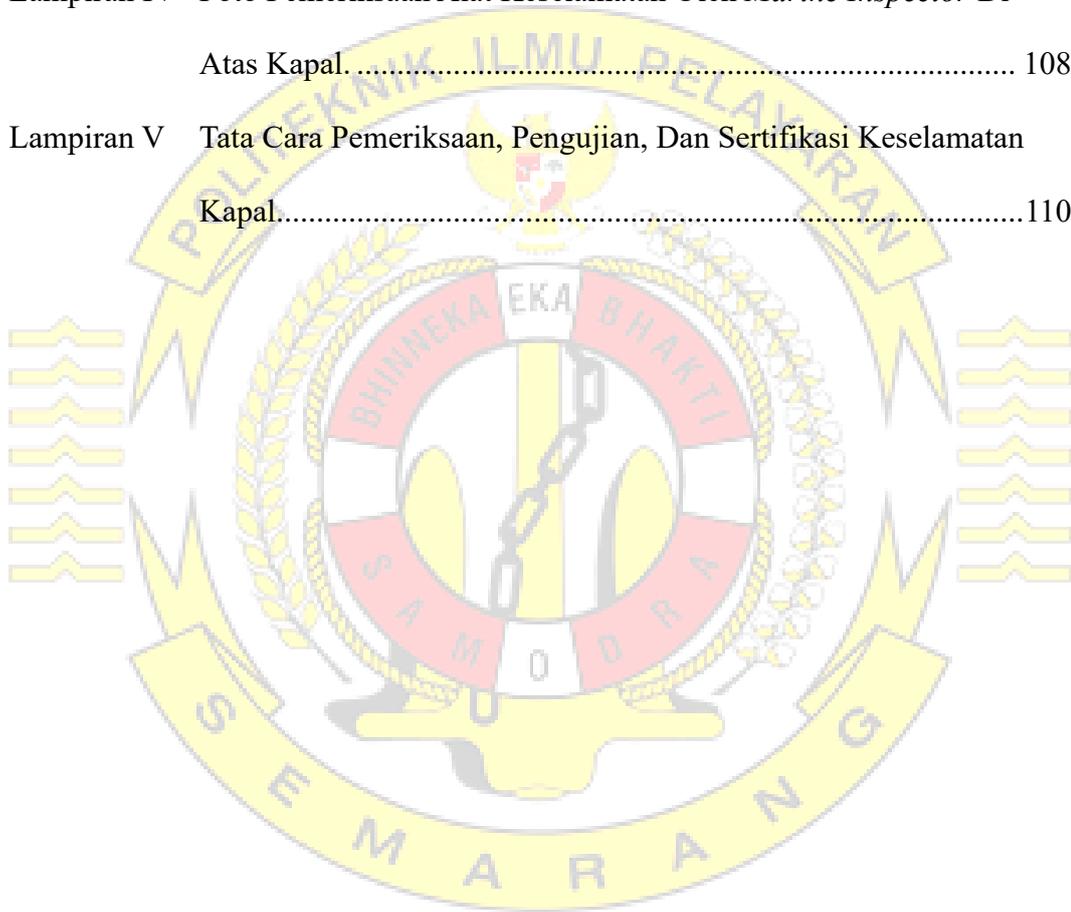
DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Struktur Organisasi Direktorat Perkapalan dan Kepelautan	11
Gambar 2.2 Kerangka penelitian.....	27
Gambar 4.1 Direktorat Perkapalan dan Kepelautan.....	52
Gambar 4.2 Struktur Organisasi Direktorat Perkapalan dan Kepelautan	54
Gambar 4.3 Pemeriksaan di atas Kapal.....	61
Gambar 4.4 Alur Pemeriksaan oleh <i>Marine Inspector</i>	68



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran I	Transkrip Daftar Wawancara I.....	80
Lampiran II	Laporan Pemeriksaan Kapal.....	92
Lampiran III	Dokumentasi	106
Lampiran IV	Foto Pemeriksaan Alat Keselamatan Oleh <i>Marine Inspector</i> Di Atas Kapal.....	108
Lampiran V	Tata Cara Pemeriksaan, Pengujian, Dan Sertifikasi Keselamatan Kapal.....	110



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Alat keselamatan, juga dikenal sebagai perlengkapan keselamatan, ialah segala peralatan dan perlengkapan yang digunakan untuk melindungi jiwa awak kapal dan penumpang dalam keadaan darurat. Sebagai awak kapal, harus mengetahui jenis alat keselamatan itu dan tahu cara menggunakannya dengan benar. Menurut Lewis (2013:292) bahwa alat-alat keselamatan, atau benda-benda yang dimaksudkan untuk menyelamatkan nyawa, biasanya termasuk peralatan yang ada di atas kapal dalam perjalanan. Semua alat penolong harus dalam keadaan baik dan siap untuk digunakan segera sebelum kapal meninggalkan pelabuhan dan setiap saat selama perjalanan. Alat keselamatan adalah segala sesuatu yang bermanfaat dan digunakan untuk mempertahankan hidup dan memenuhi kebutuhan. Alat keselamatan yang dimaksud ada tiga jenis yaitu. Peralatan keselamatan (Life Saving Appliances) adalah perlengkapan keselamatan standar kapal yang harus dipenuhi untuk menjamin keselamatan kru dan awak kapal dalam keadaan darurat. Selanjutnya, Alat Pemadam Kebakaran (Fire Fighting Equipment) adalah alat yang digunakan untuk memadamkan kebakaran, baik kecil maupun besar. Dan, alat pelindung diri (Personal Protective Equipment) adalah alat yang digunakan oleh tenaga kerja untuk melindungi tubuh mereka dari kemungkinan kecelakaan kerja.

Sangat penting untuk meningkatkan keamanan pelayaran di perairan Indonesia karena kecelakaan kapal ialah masalah yang berkaitan dengan keselamatan transportasi laut. Tidak diragukan lagi, perusahaan dan pemerintah harus bekerja sama untuk menerapkan peningkatan keselamatan laut tersebut. Untuk mengurangi kecelakaan kapal, Direktorat Jendral Perhubungan Laut telah memberlakukan kebijakan seperti sosialisasi informasi maritim dan meningkatkan pengawasan keselamatan laut.

Menurut UU No. 17 tahun 2008 tentang pelayaran, keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan, perlistrikan, stabilitas, tata susunan, dan perlengkapan, termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, yang ditunjukkan dengan sertifikat yang diberikan setelah pemeriksaan dan pengujian. Selama pelayaran di perairan Indonesia, keselamatan harus selalu menjadi prioritas utama.

Dijelaskan dalam PM 110 Tahun 2016, Keselamatan Kapal adalah terpenuhinya persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan pelistrikan, stabilitas, tata susunan dan perlengkapan kapal seperti radio, alat penolong, dan elektronik yang dibuktikan dengan kepemilikan sertifikat setelah diperiksa dan diuji oleh *Marine Inspector*. Terciptanya keselamatan kapal dalam pelayaran di perairan Indonesia tidak akan lepas dari kelaiklautan kapal. Oleh karena itu, diperlukan upaya pelaksanaan pengkajian terhadap program dan fasilitas keselamatan pelayaran sebagai tindak lanjut kebijakan

pemerintah mengenai keselamatan pelayaran di perairan Indonesia (Iwan Weda, 2022).

Keselamatan pelayaran juga harus memperhatikan keselamatan kerja. Keselamatan kerja merupakan suatu hal penting yang harus mendapat prioritas utama oleh pelaut saat bekerja di atas kapal. Kecelakaan kapal seperti tenggelam, tubrukan, kebakaran, kandas, orang jatuh ke laut, kerusakan kemudi, pencemaran laut, dan kecelakaan kerja selama bertugas di atas adalah bukti kualitas sumber daya manusia yang buruk, meskipun faktor lain juga berperan. Selain itu, pemenuhan alat keselamatan pelayaran adalah kebijakan utama yang harus mendapatkan prioritas pada pelayaran dalam menunjang kelancaran transportasi laut Indonesia sebagai negara kepulauan. Menurut Daryanto (2010), banyak faktor yang memengaruhi kecelakaan. Kecelakaan dapat dicegah dengan menghilangkan faktor-faktor yang menyebabkan kecelakaan.. Pertama, tindakan yang tidak aman; kedua, lingkungan kerja yang tidak aman. Kecelakaan biasanya disebabkan oleh orang lain atau tindakan mereka sendiri yang tidak aman. Ada banyak pekerjaan yang memiliki tingkat resiko yang tinggi terhadap kecelakaan kerja, baik yang ringan maupun berat, selama pengoperasian kapal.. Dalam penelitian ini, penulis mengidentifikasi langkah-langkah yang harus diambil untuk mengurangi kemungkinan kecelakaan kerja (Tjahjanto & Aziz, 2016).

Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, Kementerian Perhubungan bertugas merumuskan dan melaksanakan kebijakan, menyusun norma, standar, prosedur dan kriteria, memberikan bimbingan teknis dan supervisi serta

evaluasi dan pelaporan di bidang kelaiklautan kapal, perlindungan lingkungan maritim dan kepelautan, yang diatur dalam PM 17 Tahun 2022 Pasal 269. *Marine Inspector* adalah seseorang yang memiliki keahlian khusus dalam survei kelautan dengan kemampuan untuk memantau dan mendokumentasikan kondisi kapal laut yang sebenarnya melalui inspeksi, pengawasan, dan pemeriksaan. Biasanya, pemeriksaan meliputi kondisi kapal dan bagian-bagiannya, mesin dan peralatan navigasi kapal, komunikasi dan peralatan keselamatan kapal.

Sebagai negara dimana mempunyai luas lautan lebih besar dibandingkan dengan luas daratan, tentu saja menjadi peluang bagi negara Indonesia untuk memanfaatkan sumber daya lautnya dengan besar. Menurut keputusan Konvensi Hukum Laut Internasional, atau dikenal "*The United Nations Convention on the Law of the Sea*" (UNCLOS), yang diadakan di Montego Bay, Jamaica, pada tanggal 10 Desember 1982, luas wilayah laut Indonesia menyentuh 3.257.357 km², dengan bagian daratan mencapai 1.919.443 km², dan totalnya 5.176.800 km². Sebagai salah satu negara dengan garis pantai terpanjang di dunia, Indonesia ialah negara kepulauan terbesar. Indonesia juga memiliki jalur laut yang sangat strategis untuk perdagangan internasional (U Salamah, 2021).

Seperti yang dapat dilihat dari uraian penjelasan latar belakang sebelumnya, penulis tertarik untuk mengangkat masalah mengenai pemenuhan alat keselamatan pelayaran di perairan Indonesia. Mengingat pentingnya pelayaran dalam berbagai aspek ekonomi, maritim dan lingkungan laut.

Pemerintah merupakan faktor yang penting dalam pemenuhan alat Keselamatan Pelayaran guna menciptakan kondisi pelayaran *zero accident* di perairan Indonesia. Sehingga penulis mengambil judul yang diharapkan dapat memecahkan masalah mengenai pemenuhan alat keselamatan pelayaran ditinjau dari sudut pandang pemerintahan yaitu “ PERAN *MARINE INSPECTOR* DALAM PEMENUHAN ALAT KESELAMATAN KAPAL NON-KONVENSIONAL SESUAI *NON-CONVENTIONAL VESSEL STANDARD* DI DIREKTORAT PERKAPALAN DAN KEPেলাUTAN”

B. Fokus Penelitian

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan oleh penulis di atas maka penulis dapat memfokuskan penelitian. Penelitian ini difokuskan pada peran *Marine Inspector* dalam melaksanakan pemeriksaan alat keselamatan kapal non konvensional sesuai dengan *Non-Conventional Vessel Standard* di kapal yang berlayar di perairan Indonesia.

C. Rumusan Masalah

Sesuai dengan judul dan fokus permasalahannya, maka penulis merumuskan masalah yang akan diselesaikan penulis dalam skripsi ini sebagai berikut,

1. Bagaimana prosedur *Marine Inspector* dalam melaksanakan pemeriksaan alat keselamatan kapal di perairan Indonesia?
2. Kendala apa yang dihadapi oleh *Marine Inspector* dalam pelaksanaan pemeriksaan alat keselamatan kapal di perairan Indonesia?

D. Tujuan Penelitian

Tujuan penulis dalam menuliskan penelitian ini adalah,

1. Mengetahui prosedur *Marine Inspector* dalam melaksanakan pemeriksaan alat keselamatan kapal di perairan Indonesia.
2. Mengetahui Kendala apa yang dihadapi oleh *Marine Inspector* dalam pelaksanaan pemeriksaan alat keselamatan kapal di perairan Indonesia.

E. Manfaat Hasil Penelitian

Dalam penulisan penelitian ini memiliki manfaat Teoritis sebagai sumber literatur dan manfaat praktis yaitu peran yang dapat dirasakan secara langsung.

1. Manfaat teoritis

Manfaat teoritis dari penelitian ini adalah penulis berharap dapat menambah wawasan dan pengetahuan terkait kendala yang dihadapi *Marine Inspector* dalam melaksanakan pemeriksaan alat keselamatan kapal di perairan Indonesia. Selain itu, juga dapat digunakan sebagai tambahan referensi/literatur bagi perpustakaan PIP Semarang dan menambah wawasan taruna/taruni yang ingin berkarir menjadi *Marine Inspector*.

2. Manfaat praktis

Adapun manfaat praktis penelitian ini adalah sebagai berikut:

a. Manfaat praktis bagi Taruna / Taruni

Memberikan gambaran terkait pelaksanaan dan tanggung jawab *Marine Inspector* dalam melaksanakan pemeriksaan alat keselamatan kapal di perairan Indonesia.

b. Manfaat praktis bagi Direktorat Perkapalan dan Kepelautan

Sebagai bahan referensi terkait pengembangan kompetensi Marine Inspektur yang bekerja di bawah Direktorat Perkapalan dan Kepelautan. Selain itu, dapat juga digunakan sebagai masukan dalam pengambilan kebijakan terkait pemenuhan alat keselamatan kapal.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Dalam suatu penelitian deskripsi teori digunakan sebagai wadah untuk menguraikan teori yang berkaitan dengan topik penelitian. Berisi teori yang telah diujikan dan tidak termasuk pendapat seorang tokoh ahli.

1. Pengertian Peran

Berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), Peran yaitu perangkat tingkah yang diharapkan dimiliki oleh orang yang berkedudukan dalam masyarakat. Pengertian peran adalah kumpulan perilaku yang diharapkan seseorang berdasarkan posisi sosialnya, baik secara formal maupun informal. Arti peran adalah apa yang dilakukan seseorang atau sekelompok orang selama suatu peristiwa dan bagaimana mereka diharapkan berperilaku dalam masyarakat. Peran adalah bagian dinamis dari status sosial atau kedudukan; dengan kata lain, seseorang telah menjalankan sebuah peran ketika dia dapat memenuhi kewajibannya dan menerima haknya (Prawiro M, 2018).

Dituliskan dalam buku Sosiologi Suatu Pengantar Menurut Soerjono Soekanto (2019), peran merupakan proses dinamis kedudukan (status). Jika seorang melaksanakan hak dan kewajibannya sesuai dengan kedudukannya, dia menjalankan suatu peranan. Perbedaan antara kedudukan dengan peranan adalah untuk kepentingan ilmu pengetahuan.

Dalam konteks penelitian ini arti kata peran diartikan sebagai sebuah kontribusi dan partisipasi dalam mencapai suatu tujuan tertentu.

2. *Marine Inspector*

Menurut ketentuan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 110 Tahun 2016 tentang Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal, pada Bab 1 pasal 1 ayat 3 disebutkan bahwa “*Marine Inspector* adalah pejabat pemeriksa keselamatan kapal yang telah memenuhi kualifikasi *Assisten Marine Inspector* yang disahkan oleh Direktur Jenderal. *Marine Inspector* memiliki wewenang untuk melakukan pemeriksaan, pengujian, dan sertifikasi terhadap semua jenis kapal dengan ukuran berlayar di berbagai daerah pelayaran. Dalam menjalankan wewenangnya, *Marine Inspector* bertanggung jawab untuk mengawasi, memeriksa, dan menguji kapal agar memenuhi standar keselamatan kapal dan keselamatan jiwa di laut.

Marine Inspector (MI) atau Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal adalah pejabat yang bertanggung jawab atas pemeriksaan dan pengujian kapal untuk memastikan keselamatan dan kepatuhan terhadap peraturan pemerintah. Mereka memainkan peran penting dalam menjaga keselamatan maritim dan diharuskan memiliki kompetensi, ketekunan, pengetahuan yang luas, dan integritas (Capt. Sudiono, Revalidasi *Marine Inspector* (MI) dan *Assisten Marine*, 2019).

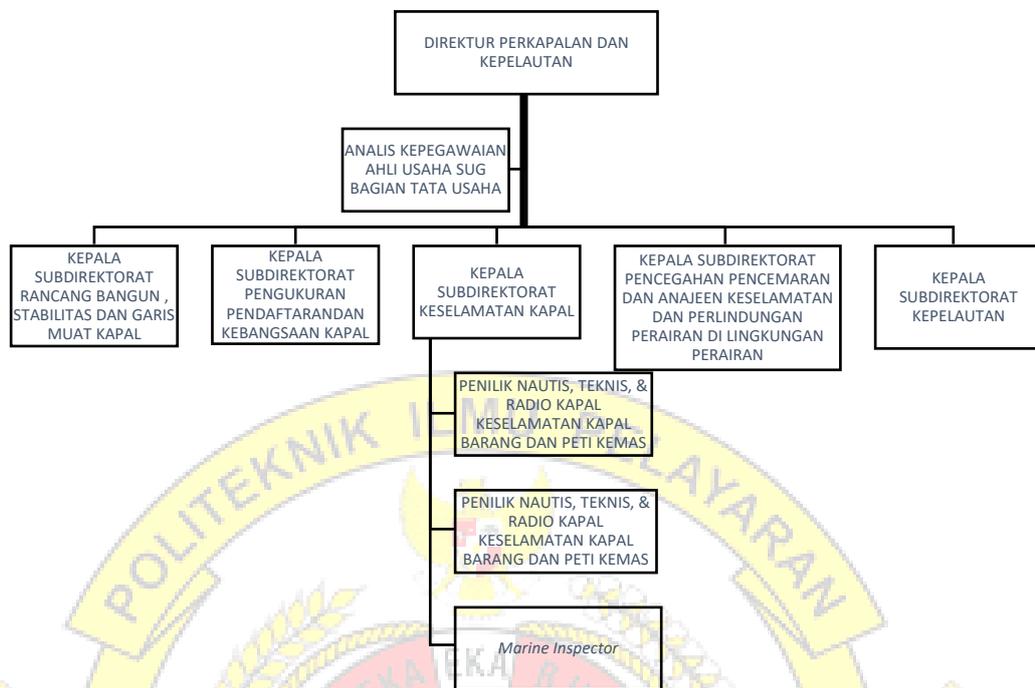
Peran *Marine Inspector* meliputi sesuai dengan peraturan pemerintah yang telah ditetapkan, kapal dilakukan inspeksi dan pengujian sebelum

keberangkatan atau docking untuk memastikan bahwa kapal tersebut laik laut dan sesuai dengan standar keselamatan. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (Ditjen Hubla) melakukan kegiatan revalidasi dan konfirmasi bagi para *Marine Inspector* untuk mempertahankan dan memperkuat kompetensi mereka (Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Arif Toha, Jakarta, 2022).

3. Sub Direktorat Keselamatan Kapal, Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, Kementerian Perhubungan.

Direktorat Perkapalan dan Kepelautan mempunyai tugas Menyusun dan melaksanakan kebijakan; menyusun norma, standar, pedoman, dan prosedur; memberikan bimbingan teknis dan supervisi; mengevaluasi dan melaporkan hal-hal yang berkaitan dengan kelaiklautan kapal laut yang tidak digunakan untuk angkutan penyeberangan; dan mengelola kemaritiman dan lingkungan maritim. Direktorat Perkapalan dan Kepelautan sendiri terdiri dari:

- a. SubDirektorat Rancang Bangun dan Stabilitas Garis Muat Kapal
- b. SubDirektorat Pengukuran, Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal
- c. SubDirektorat Keselamatan Kapal
- d. SubDirektorat Pencemaran dan Manajemen Keselamatan Kapal
- e. SubDirektorat Kepelautan
- f. Sub bagian Tata Usaha



Gambar 2.1 Struktur Organisasi Direktorat Perkapalan dan Kepelautan

Sebagaimana diatur pada Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM 17 tahun 2022 Pasal 278 dapat diketahui bahwa Sub Subdirektorat Keselamatan Kapal mempunyai tugas melaksanakan penyusunan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, pedoman, prosedur dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta evaluasi dan pelaporan di bidang keselamatan pelayaran untuk kapal penumpang, kapal barang, dan kapal penangkap ikan yang tidak digunakan untuk angkutan penyeberangan. Keselamatan pelayaran adalah keadaan yang dicapai setelah memenuhi standar keselamatan alur serta kebutuhan keamanan dan peralatan yang terkait dengan transportasi air. Kelaiklautan kapal adalah kondisi kapal yang memenuhi kriteria hukum untuk berlayar di perairan

tertentu, serta kriteria keselamatan, pencemaran air, pengawakan, jalur pemuatan, pemuatan, kesejahteraan awak kapal, kesehatan penumpang, dan manajemen keamanan kapal, dituliskan dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Sertifikat dan surat kapal menunjukkan pemenuhan setiap persyaratan kelaiklautan. Sertifikat kelaiklautan dapat diterbitkan setelah pemeriksaan atau audit dilakukan oleh MI (*Marine Inspector* atau *Auditor*) yang ditunjuk oleh Direktur dan diberi kewenangan untuk melakukan pemeriksaan atau audit kapal mana yang telah memenuhi persyaratan berdasarkan aturan yang berlaku.

Dasar hukum Subdit Keselamatan antara lain :

- a. SOLAS 74 dan Amandemennya;
- b. Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
- c. PP No 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan;
- d. Undang-Undang No. 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja;
- e. PP No. 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran;
- f. PM No. 57 Tahun 2021 tentang Tata Cara Pemeriksaan, Pengujian dan Sertifikasi Keselamatan Kapal;
- g. KM. No. 65 Tahun 2009 tentang NCVS
- h. PM No. 67 Tahun 2021 tentang ORTAKER Perhubungan

Sertifikat Keselamatan Kapal antara lain :

- a. Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang
- b. Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang

- c. Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang
- d. Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang
- e. Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang
- f. Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang
- g. Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang
- h. Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang
- i. Sertifikat Keselamatan Kapal Kecepatan Tinggi
- j. Sertifikat Kelaikan dan Pengawakan Kapal Penangkap Ikan
- k. Sertifikat Internasional Kelayakan Pengangkutan Bahan Kimia Berbahaya Secara Curah
- l. Sertifikat Internasional Kelayakan Pengangkutan Gas Cair Secara Curah
- m. Sertifikat Pemenuhan Persyaratan Pengangkutan Muatan Padat Secara Curah
- n. Sertifikat Pemenuhan Persyaratan Pengangkutan Muatan Padat Secara Curah
- o. Dokumen Otorisasi
- p. Sertifikat Pembebasan
- q. Persyaratan Khusus untuk Kapal yang Mengangkut Barang Berbahaya
- r. Sertifikat Internasional Kelayakan Untuk Kapal Yang Mengangkut Bahan Bakar Nuklir Beradiasi
- s. Sertifikat Keselamatan Unit Pengeboran Pantai Berpindah

- t. Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang dengan GT. 7 sampai dengan GT. 35
 - u. Sertifikat Keselamatan Kapal Tradisional Barang dengan GT. 7 sampai dengan GT.35
 - v. Sertifikat Keselamatan Bagi Kapal Layar Motor Berukuran Tonnase Kotor sampai dengan <500GT.
 - w. Sertifikat Keselamatan Kapal Pesiar Non-Komersial dengan Tonnase Kotor sampai dengan <GT.35
 - x. Sertifikat Keselamatan Kapal dengan Fungsi Khusus
 - y. Sertifikat Keselamatan Kapal Barang dengan GT.7 sampai dengan < GT.35
 - z. Sertifikat Keselamatan Kapal Pandu dengan GT.7 sampai dengan < GT. 35
4. Kapal

Berdasarkan UU no 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Kapal adalah kendaraan air tertentu yang ditarik atau ditunda oleh angin, tenaga mekanik, atau energi tambahan. Kendaraan berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, alat apung, dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah termasuk dalam kategori ini. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM 59 tahun 2021 Bab 1 Pasal 1 Nomor 28 tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait Transportasi di bawah permukaan air, transportasi yang digerakkan oleh tenaga mekanik, tenaga angin, atau ditunda termasuk kendaraan dinamis, konstruksi

terapung, dan alat apung yang tidak berpindah. Namun demikian, menurut Bambang Triadmodjo (2010) Kapal yang panjang, lebar, dan sarat didefinisikan sebagai kapal yang terkait langsung dengan perencanaan pelabuhan dan fasilitas yang diperlukan.

Kapal dagang dipisahkan menjadi tramper dan liner berdasarkan rencana perjalanan mereka. Kapal liner memiliki tujuan, rute, dan jadwal yang telah ditetapkan, sedangkan kapal tramper memiliki tujuan dan rencana perjalanan yang fleksibel. Kapal diklasifikasikan ke dalam kategori berdasarkan jenis (Timmyko Toby, 2018) :

a. *Conventional Liner Vessel* (Kapal Barang Biasa)

Kapal jenis ini biasanya mengangkut barang dagangan umum untuk kelompok kecil atau produk pedalaman pada periode tertentu. Muatan dibongkar dan dimuat dengan menggunakan peralatan kapal, seperti *boom* dan *crane* muatan dari kapal, dan disusun dalam palka kapal dengan bantuan tenaga manusia.

b. *Semi Container Pallet Vessel* (Kapal Pallet Semi Kontainer)

Kapal jenis ini dapat mengangkut muatan secara breakbulk, preslung, atau unit pre-pallet. Mereka juga dapat mengangkut peti kemas baik di atas dek maupun dalam palkanya yang terbuka.

c. *Full Container Vessel* (Kapal Peti Kemas)

Kapal ini dirancang untuk mengangkut container. Oleh karena itu, kapal ini tidak hanya memiliki alat bongkar dan muat mereka

sendiri, tetapi mereka juga dapat menggunakan kran pantai dan kran gantry dari darat untuk memuat dan membongkar petikemas.

d. *General Cargo Breakbulk Vessel* (Kapal Kargo Umum Curah)

Sebelum kapal petikemas dan kapal lain yang dirancang untuk efisiensi, kapal ini beroperasi sebagai kapal angkut serba guna. Kapal bermuatan umum tidak membutuhkan terminal khusus untuk dibongkar atau dimuat.

e. Kapal RoRo (*Roll on, Roll off*)

Kapal RoRo adalah kapal yang dimaksudkan untuk mengangkut barang dengan kendaraan roda empat. Jenis kapal ini termasuk kapal ferry, kapal pengangkut mobil, dan kapal umum yang beroperasi sebagai kapal RoRo.

f. *Lighter Carrier* (Pengangkut Tongkang)

Kapal pengangkut tongkang berfungsi sebagai pengganti petikemas untuk mengangkut tongkang bermuatan.

g. *Bulk Carrier* (Pengangkut Muatan Curah)

Kapal bulk carrier adalah kapal besar dengan satu dek yang digunakan untuk mengangkut muatan yang tidak dibungkus atau curah. Muatan dicurah ke dalam kapal dengan mesin curah, dan jika kapal tidak memiliki mesin yang berjalan, karung-karung berisi muatan diletakkan di atas palka dahulu. Agar kargo dapat dikumpulkan di tengah-tengah palka, kapal pengangkut curah dirancang seperti corong.

h. *Passanger ship* (Kapal Penumpang)

Kapal penumpang sangat dibutuhkan karena banyaknya pulau di Indonesia.

i. *Tug Boat* (Kapal Tunda)

Kapal dan benda-benda terapung lainnya dapat didorong atau ditarik oleh kapal tunda. Tanggung jawab tambahan termasuk memadamkan kebakaran di laut, membantu kapal yang sedang dalam bahaya, mencegah polusi, dan aktivitas lainnya. Fishing Ship (Kapal Penangkap Ikan)

Kapal-kapal ini dirancang untuk menangkap ikan dalam berbagai cara, seperti purse seining, long lining, beam trawling, dan stern trawling. Kapal-kapal ini seringkali dilengkapi dengan peralatan pendingin dan peralatan untuk proses lanjutan.

j. Tanker (Kapal Pengangkut Minyak Curah)

Kapal jenis ini memiliki geladak dengan tangki terpisah yang digunakan untuk mengangkut berbagai bahan seperti minyak curah (misalnya, minyak mentah atau minyak yang sudah didestilasi), cairan kimia, gas cair, dan minyak lainnya.

5. Alat Keselamatan

Alat keselamatan pelayaran didefinisikan sebagai suatu kondisi di mana standar keselamatan dan keamanan untuk transportasi perairan dan kepelabuhanan dipenuhi. Alat keselamatan adalah peralatan yang mempunyai konstruksi atau bahan yang mempunyai spesifikasi dapat

membantu melindungi, mencegah dan menghentikan kecelakaan kerja di atas kapal. Jumlah, ukuran, dan kesesuaian perangkat keselamatan pada kapal terutama menentukan keberadaan perangkat tersebut. Perlengkapan keselamatan kerja yang lengkap dan digunakan dengan benar dapat menurunkan risiko kecelakaan dini maupun kecelakaan yang telah terjadi, untuk menghindari akibat fatal yang tidak diinginkan. Kesiapan alat keselamatan kapal umumnya susah tersedia dengan lengkap dan memenuhi syarat, namun pada praktek nyata keberadaanya hanya sebagai pajangan untuk memenuhi persyaratan supaya kapal diijinkan berlayar (Haryadi, S., & Kundori, K. 2022).

Menurut Bab III Regulasi 3 (2014: 232-233) dari SOLAS 1974 modifikasi 2014, terdapat deskripsi tambahan mengenai peralatan keselamatan. Peralatan Keselamatan yang memiliki jenis alat penolong atau biasa disebut *Life Saving Appliances*. Peralatan keselamatan terdiri dari beberapa jenis.

a. Sekoci Penolong (*Life Boat*)

Perangkat keselamatan dengan motor yang dimaksudkan untuk menyelamatkan nyawa manusia dalam keadaan berbahaya. Sebuah davit digunakan untuk menjatuhkan sekoci ini ke dalam air sehingga para penumpangnya dapat melarikan diri. dengan mengangkat kru dalam keadaan darurat. Sekoci ini memiliki sejumlah perlengkapan dan persediaan, antara lain pancing, reflektor radar, sirt, EPIRP,

ransum makanan, suar tangan merah, sinyal asap apung, dan air mineral yang perlu diganti setiap tahun.

b. Jaket Keselamatan (*Life Jacket*)

alat keselamatan yang dikenakan oleh penumpang atau awak kapal dan terbuat dari gabus atau bahan lain yang sesuai untuk menahan tubuh seseorang 25% di atas permukaan air dalam keadaan darurat.

c. Rakit Penolong (*Life Raft*)

Benda ini sangat penting untuk menentukan apakah penumpang atau ABK harus meninggalkan kapal dalam keadaan darurat., umumnya keadaan ini disebut *Abandon Ship*. Cara kerjanya dengan menarik tali yang terhubung dengan HRU (*hydrostatic release unit*) yang terdapat di salah satu bagian dari life raft. Dengan menarik tali yang terhubung bagian ini HRU, dengan otomatis Liferaft akan mengembang secara otomatis, setelah mengembang dengan sempurna, alat ini siap digunakan.

d. Pelampung Penolong (*Life Buoy*)

Ketika secara tidak sengaja seseorang terjatuh dari atas kapal (*Man Over Board*), *lifebuoy* dilempar ke air untuk mencegah korban terseret arus air dan tenggelam. Selain itu, alat ini dilengkapi dengan tali dan *lifebuoy light*. *Lifebuoy light* berdiri di tempatnya dan dengan otomatis memancarkan cahaya apabila apabila terapung di air, sehingga memudahkan tim penyelamat menemukan posisi korban.

e. Tali Buangan (*Line Throwing Gun*)

Alat yang digunakan untuk memberi isyarat kepada kapal dalam keadaan bahaya yang membutuhkan bantuan dari kapal lain.

f. Isyarat Bahaya (*Emergency Signal*)

Ketika sebuah kapal membutuhkan bantuan dari kapal lain dalam keadaan darurat, kapal tersebut akan mengirimkan sinyal marabahaya.

g. Baju Imerson (*Immersion Suit*)

Untuk menjaga tubuh tetap hangat saat terendam air dingin.

h. *Portable & Semi Portable Fire Extinguisher*

Kebakaran kecil di kapal harus segera dipadamkan, dan alat pemadam api portabel biasanya dapat membantu. Karena keterbatasan waktu dan penggunaan yang terbatas, alat pemadam api semi portabel paling efektif jika dapat mengendalikan api dalam waktu kurang dari satu menit. Biasanya, dibutuhkan lebih banyak media pemadam untuk memadamkan api kecil. Penggunaan selang pemadam kebakaran sangat penting karena hal ini. Selang pemadam kebakaran kemudian dapat digunakan untuk menyelesaikan pemadaman jika alat tersebut tidak dapat memadamkan api.

i. *Fixed Fire Extinguisher System*

Tujuan utama pemadaman adalah untuk dengan cepat menahan dan memadamkan api. Jika media pemadam disediakan ke lokasi kebakaran dengan segera dan dalam jumlah besar, hal ini dapat dicapai.

Perangkat pemadam api permanen ini memungkinkan untuk menyelesaikan tugas dengan cepat dan akurat tanpa mengganggu personel.

j. Selang Kebakaran (*Fire Hose*)

Untuk memadamkan api, selang pemadam kebakaran menyalurkan air dari sumber air ke nosel. Ada beberapa jenis selang kebakaran yang berbeda:

- 1) Selang hisap (*suction hose*), digunakan pada sisi hisap pompa.
- 2) Selang tekan (*discharge hose*), digunakan dalam ruang tekanan pompa.

k. Penyemprot (*Nozzle*)

- 1) Fungsinya :
 - a) Mempercepat aliran air yang keluar dari ujung selang.
 - b) Membentuk pancaran air yang tertentu.
- 2) Jenis penyemprot :
 - a) Penyemprot monitor (*monitor nozzle*).
 - b) Yang dapat dipindah-pindah (*portable*).
 - c) Yang terpasang tetap (*fixed*).

6. Perairan Indonesia

Dituliskan dalam Peraturan Pemerintah nomor 13 tahun 2022, Wilayah Perairan Indonesia adalah wilayah perairan yang mencakup perairan pedalaman, perairan kepulauan, dan laut teritorial. Dituliskan juga dalam Peraturan Presiden nomor 31 tahun 2021, Perairan Indonesia adalah

laut teritorial Indonesia bersama dengan perairan kepulauan dan perairan pedalaman.

Wilayah perairan Indonesia yang dituliskan dalam undang-undang republik Indonesia nomor 6 tahun 1996 pasal 3 ayat 1 sampai 4 tentang perairan Indonesia. Perairan Indonesia terdiri dari perairan pedalaman, perairan kepulauan, dan laut teritorial. Menurut Pasal 5, Laut Teritorial Indonesia adalah jalur laut selebar 12 mil laut yang diukur dari garis pangkal kepulauan Indonesia. Semua perairan di sisi garis pangkal lurus kepulauan, tanpa memandang kedalaman atau jarak dari pantai, dianggap sebagai Perairan Kepulauan Indonesia. Semua perairan di sisi darat dari pantai Indonesia yang berada di bawah garis air rendah dianggap sebagai perairan pedalaman Indonesia, termasuk semua bagian dari perairan tersebut yang berada di bawah garis penutup seperti yang disebutkan dalam Pasal 7.

Garis pantai Indonesia memiliki panjang 99.093 kilometer, menurut data yang dikumpulkan oleh Badan Informasi Geospasial (BIG) (Samantha, 2013). Dengan dipromosikannya Wawasan Nusantara melalui Deklarasi Djuanda, yang menyatakan bahwa luas wilayah laut Indonesia adalah 12 mil, negara ini memiliki banyak sekali perbatasan laut. Garis dasar yang melingkari perairan kepulauan menghubungkannya dengan wilayah terjauh di pulau-pulau terluar Indonesia. Kepulauan maritim Indonesia telah diakui oleh UNCLOS sejak tahun 1982.

Sebagai perangkat internasional yang diakui oleh masyarakat internasional untuk menjaga kepentingan negara di wilayah perairan, baik perbatasan darat, laut, maupun udara, Hukum Laut Internasional dapat dipahami. Salah satu negara yang diuntungkan dengan adanya Konvensi Hukum Laut Internasional III tahun 1982 adalah Indonesia. Wilayah maritim Indonesia telah bertambah dua kali lipat, meliputi wilayah udara, dasar laut, dan tanah di bawahnya. Wilayah udara meluas dari sekitar 2.000.000 km² (termasuk di atas daratan) menjadi sekitar 5.000.000 km², sedangkan wilayah dasar laut meningkat dari 10.000 km² menjadi sekitar 3.000.000 km².

Luasnya wilayah darat, udara, dan laut Indonesia membuat Indonesia memiliki tanggung jawab yang besar dalam pengelolaan dan pengawasan wilayah lautnya. Banyak negara lain menganggap Indonesia sebagai negara yang sangat strategis karena potensi geopolitik, geografis, dan strategis yang signifikan dari wilayah perairannya serta lokasinya yang unik di antara Samudra Pasifik dan Samudra Hindia, diapit oleh dua benua - Asia dan Australia. Oleh karena itu, Indonesia bertanggung jawab untuk menjaga kedaulatan laut teritorialnya. Hal ini sejalan dengan pernyataan Bynkershoek bahwa semua negara yang memiliki perbatasan maritim sangat bergantung pada kapasitas mereka untuk memantau wilayah laut di bawah yurisdiksi mereka.

Perairan laut Indonesia dibagi menjadi enam jenis rezim berdasarkan Hukum Laut Internasional, yang juga dikenal sebagai Konvensi

Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut (UNCLOS), yang telah diratifikasi oleh Indonesia melalui UU No. 17 tahun 1985. Rezim-rezim tersebut adalah sebagai berikut: (1) Laut Teritorial/Laut Wilayah, (2) Perairan Kepulauan/Nusantara, (3) Perairan Pedalaman, (4) Zona Tambahan, (5) Zona Ekonomi Eksklusif, dan (6) Landas Kontinen. (Hutagalung, S. M.. 2017)

a. Laut Teritorial (*Territorial Sea*)

Wilayah laut selebar 12 mil laut dan memanjang ke arah laut dari garis pangkal kepulauan dikenal sebagai laut teritorial. Garis yang menghubungkan pulau terluar dengan pulau terluar dikenal sebagai garis pangkal kepulauan, selama garis tersebut mencakup semua pulau besar dengan rasio luas daratan dan perairan, termasuk atol. (Pasal 21 UNCLOS 1982).

b. Perairan Kepulauan (*Archipelagic Waters*)

Perairan yang berada di dalam negara kepulauan dan dikelilingi oleh garis dasar perairan pedalaman disebut sebagai perairan kepulauan, atau hanya perairan kepulauan. Wilayah negara mencakup perairan kepulauan serta ruang udara di atas, di bawah, dan di daratan.

c. Perairan Pedalaman (*Internal Waters*)

Bagian laut yang terletak di daratan dari garis pangkal kepulauan dikenal sebagai perairan pedalaman. Perairan pedalaman digambarkan sebagai perairan hingga 100 mil laut dan maksimum 125

mil laut yang dibatasi oleh garis-garis dasar yang menutup teluk, muara, pelabuhan, dan lekukan pantai.

d. Zona Tambahan (*Contiguous Zone*)

Zona tambahan mencakup bentangan laut seluas 12 mil laut. Area ini berjarak 24 mil laut yang diukur dari garis dasar laut teritorial.

e. Zona Ekonomi Eksklusif (*Exclusive Economic Zone*)

Sebagai warisan kemanusiaan, Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), yang membentang sejauh 200 mil laut jika diukur dari garis pangkal laut teritorial, diberikan kepada semua negara pantai, negara kepulauan, dan negara kepulauan. ZEE memiliki luas 188 mil laut, dengan laut teritorial negara berukuran 12 mil laut.

f. Landas Kontinen (*Continental Shelf*)

Kriteria Konvensi Jenewa 1958 untuk menetapkan batas terluar dimodifikasi oleh UNCLOS 1982. Tanah di bawah dasar laut di luar laut teritorial dan dasar laut itu sendiri membentuk landas kontinen. terdiri atas area daratan yang meluas ke tepi luar batas kontinen.

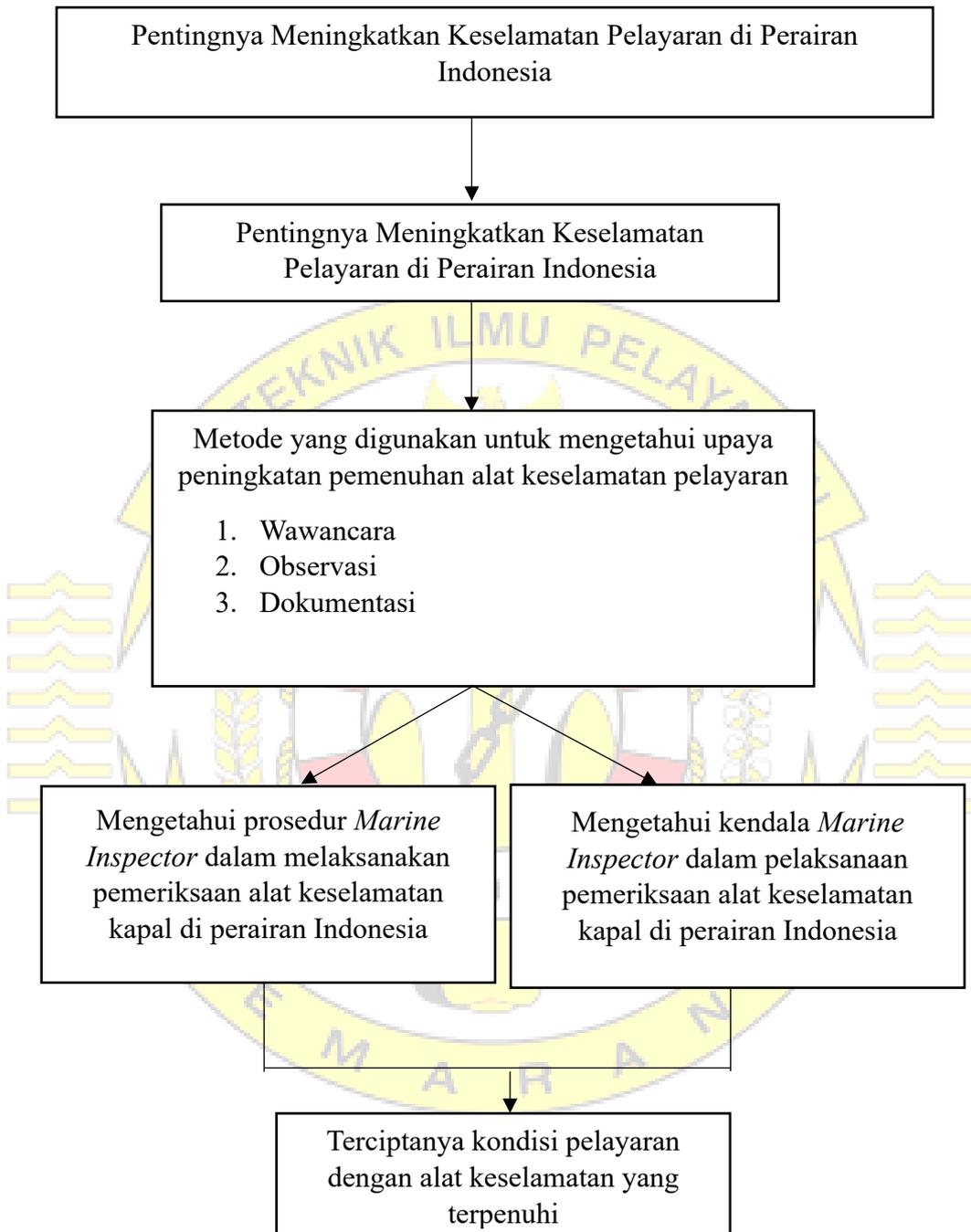
7. Peraturan Menteri Nomor PM 57 Tahun 2021

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2021 tentang Tata Cara Pemeriksaan, Pengujian, dan Sertifikasi Keselamatan Kapal. Peraturan ini ditetapkan di Jakarta pada tanggal 9 Juni 2021 yang efektif diberlakukan pada tanggal 16 Juni 2021. Peraturan ini menetapkan prosedur untuk pemeriksaan, pengujian, dan sertifikasi keselamatan kapal dalam upaya meningkatkan keselamatan dan keamanan kapal. Peraturan

No. PM 57 tahun 2021 tentang Tata Cara Pemeriksaan, Pengujian, dan Sertifikasi Keselamatan Kapal telah dikeluarkan oleh Menteri Perhubungan untuk meningkatkan keamanan dan keselamatan kapal. Peraturan ini sejalan dengan peraturan yang ditetapkan sebelumnya yaitu Peraturan Pemerintah No. 31 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran.



B. Kerangka Penelitian



Gambar 2.2 Kerangka penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan hasil temuan studi oleh penulis meliputi deskripsi, pembahasan, dan pengolahan data mengenai Pemeriksaan Alat Keselamatan Kapal oleh *Marine Inspector* di Direktorat Perkapalan dan Kepelautan. Dengan demikian, dapat dibuat kesimpulan sebagai berikut:

1. Prosedur *Marine Inspector* dalam melaksanakan pemeriksaan alat keselamatan kapal di perairan Indonesia.

Marine Inspector Sub-Direktorat Keselamatan, Direktorat Perkapalan dan Kepelautan melakukan proses untuk melakukan pemeriksaan alat keselamatan kapal di perairan Indonesia. Sebelum pemeriksaan, kapal oleh *Marine Inspector*. Alat Keselamatan kapal dievaluasi dengan menggunakan Laporan Keselamatan Kapal. Laporan tersebut mencakup laporan tentang keselamatan kapal dan Langkah-langkah keselamatan yang harus diambil. Hasil dari laporan pemeriksaan disebut dengan Berita Acara Pemeriksaan kemudian didalam berita acara pemeriksaan, ketidaksesuaian yang diperiksa akan dituliskan dalam kolom "Temuan" dan kolom "Rekomendasi" yaitu rekomendasi yang harus dilakukan Ketika ada ketidaksesuaian. Rekomendasi kemudian harus dilaksanakan oleh awak kapal dan pihak galangan, dan kemudian melakukan konfirmasi Kembali kepada *Marine Inspector*.

2. Kendala apa yang dihadapi oleh *Marine Inspector* dalam pelaksanaan pemeriksaan alat keselamatan kapal di perairan Indonesia.

Marine Inspector bertanggung jawab untuk memastikan keselamatan semua kapal. Kendala yang sangat sering terjadi yaitu dokumen alat keselamatan oleh *maker* ini hilang. Dokumen yang hilang, menyebabkan pemeriksaan menjadi terganggu karena solusinya hanya dengan menunggu dari pihak galangan menemukannya. Kendala yang dihadapi selanjutnya yaitu jadwal pelayaran, dimana satu pihak menunggu pihak lain. Untuk mengatasi kendala ini dilakukan dengan komunikasi secara berkala.

B. Keterbatasan Penelitian

Dalam penulisan penelitian ini, penulis telah mengikuti pedoman dan langkah-langkah yang disarankan untuk menyusun hasil penelitian menjadi skripsi, tetapi mereka menemukan dua keterbatasan yang perlu diperhatikan.

1. Keterbatasan melakukan observasi langsung ke lokasi pemeriksaan. Karena yang diperbolehkan melakukan pemeriksaan hanya *Marine Inspector* dan pemilik galangan. Selain itu, lokasi pemeriksaan juga terletak di berbagai pelabuhan di Indonesia. Sehingga peneliti tidak memiliki akses dan kemampuan untuk mengikuti pemeriksaan tersebut.
2. Keterbatasan akses data, karena data kapal yang krusial. Data kapal merupakan informasi yang sangat penting dan dapat bersifat rahasia terkait dengan kapal-kapal yang beroperasi di perairan Indonesia. Data tersebut berisi spesifikasi kapal dan temuan yang mencantumkan

kekurangan kapal sehingga menjadikan data tersebut tidak mudah untuk dibuka dan diketahui oleh pihak lain.

C. Saran

Menurut hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti tentang pemeriksaan alat keselamatan kapal oleh *Marine Inspector* di perairan Indonesia maka penulis ingin memberikan saran yang diharapkan dapat memberikan manfaat bagi pihak-pihak yang terkait dalam penelitian ini. Saran berikut akan diberikan oleh penulis dalam penelitian ini:

1. Sebaiknya pihak galangan menyimpan dan merawat dokumen penting yaitu dokumen spesifikasi oleh *maker* agar tidak hilang atau tertukar dengan dokumen kapal lain sehingga pemeriksaan dapat berjalan dengan baik.
2. *Marine Inspector* dan awak kapal sebaiknya melakukan komunikasi berkala mengenai jadwal pelayaran kapal agar pemeriksaan tidak terkendala kembali dengan adanya keterlambatan kapal sandar agar satu pihak tidak menunggu pihak yang lain.
3. Sebaiknya Muallim 3 di atas kapal selalu memperhatikan dan memeriksa agar alat-alat keselamatan di atas kapal selalu dalam keadaan baik dan siap digunakan.

DAFTAR PUSTAKA

- Bhakty, T. E., Yuwono, N., Triatmadja, R., & Triatmodjo, B. (2010). *Studi Model Fisik Pola Aliran Pada Bangunan Underwater Sill*. Proc. PIT HATHI XXVII Surabaya.
- Bungin, Burhan (2013). *Metodologi Penelitian Sosial dan Ekonomi*. Jakarta:Penerbit Kencana dan Pengajaran. Surakarta: Pustaka Brilliant.
- Hadi, S. (2017). *Pemeriksaan Keabsahan data penelitian kualitatif pada skripsi*.
- Haryadi, S., & Kundori, K. (2022). *Peningkatan Kompetensi Masyarakat Nelayan Juwana Melalui Basic Safety Training (BST)*. Jurnal TUNAS, 3(2), 193-198.
- Hukum Laut Internasional atau The United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) yang telah disepakati oleh PBB tahun 1982 dan diratifikasi oleh Indonesia dengan UU No.17 Tahun 1985
- Hutagalung, S. M. (2017). *Penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia (Alki): Manfaatnya Dan Ancaman Bagi Keamanan Pelayaran Di Wilayah Perairan Indonesia*. Jurnal Asia Pacific Studies, 1(1), 75-91.
- Lexy, J. M. (2011). *Qualitative research methods*. Bandung: Teenager Rosda Karya.
- Notoatmodjo, S. (2018). *Metodologi Penelitian Kesehatan*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 110 Tahun 2016 tentang Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal, pada Bab 1 pasal 1 ayat 3
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 57 Tahun 2021 Tentang Tata Cara Pemeriksaan, Pengujian, Dan Sertifikasi Keselamatan Kapal
- Peraturan Pemerintah nomor 13 tahun 2022, tentang Perairan pedalaman, kepulauan, dan laut teritorial termasuk dalam wilayah perairan Indonesia.
- Peraturan Presiden nomor 31 tahun 2021 tentang Perairan Indonesia adalah laut teritorial Indonesia
- PM 110 Tahun 2016 tentang Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal
- PM 17 Tahun 2022 Pasal 269 tentang tugas Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, Kementerian Perhubungan

- PM 17 tahun 2022 Pasal 278 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, tugas Subdirektorat Keselamatan
- PM 59 tahun 2021 (Bab 1 Pasal 1 Nomor 28) tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait Transportasi
- Prawiro, M. (2018). Pengertian Peran: Arti, Konsep, Struktur, dan Jenis Peran. Diperoleh dari <https://www.maxmanroe.com/vid/sosial/pengertian-peran.html>.
- Raho, B. (2007). *Teori sosiologi modern*. Prestasi Pustaka Publisher.
- Rohmadi, M., & Nasucha, Y. (2017). *Dasar-Dasar Penelitian: Bahasa, Sastra*.
- Saksono, H. (2013). *Ekonomi biru: Solusi pembangunan daerah berciri kepulauan studi kasus Kabupaten Kepulauan Anambas*. Jurnal Bina Praja: Journal of Home Affairs Governance, 5(1), 1-12.
- Salamah, U. (2021). *Perlunya Optimalisasi Tol Laut sebagai sarana penunjang peningkatan pembangunan ekonomi Indonesia*. Jurnal Pena Wimaya, 1(1).
- Samantha, G. (2013). *Terbaru: Panjang Garis Pantai Indonesia Capai 99.000 Kilometer Data Dasar Rupa Bumi Wilayah Indonesia yang Berlaku Ternyata Tak Sesuai Hasil Survei di Lapangan*. Cited in <http://nationalgeographic.co.id/berita/2013/10/terbaru-panjang-garis-pantai-indonesia-capai-99000-kilometer>. (7 Januari 2015).
- Soekanto, S. (2019). *Sosiologi suatu pengantar, edisi baru*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Soerjono Soekanto. *Sosiologi : Suatu Pengantar / Soerjono Soekanto*. 2019
- SOLAS 1974 amandemen 2014, Chapter III Regulasi 3 (2014 : 232-233)
- Sudaryono. 2018. *Metodologi Penelitian*. Depok: PT. RajaGrafindo Persada.
- Sugiyono. (2019). *Metodelogi Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif Dan R&D*. Bandung:ALFABETA.
- Tjahjanto, R., & Aziz, I. (2016). *Analysis of causes of work accidents on the mv ship. Cs brave*. Ship Journal, 13(1), 13-18.
- Toby, T. (2018). *Optimalisasi Pelayanan Keagenan Kapal Pt. Bias Delta Pratama Melalui Penerapan Standar Operasional Prosedur (Sop) Di Perairan Pulau Galang Batam*.
- Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Undang-Undang Republik Indonesia nomor 6 tahun 1996 pasal 3 ayat 1 sampai 4 tentang perairan Indonesia

UU No. 17 tahun 2008 tentang pelayaran

Weda, I. (2022). *Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Keselamatan Pelayaran (Studi Pada KSOP Tanjung Wangi)*. Jurnal Ekonomi, Bisnis Dan Manajemen, 1(1), 92-107.

Maharani, R. N., & Hamsir, H. (2020). *Faktor yang memengaruhi terjadinya kecelakaan kerja pada karyawan di PT. Andalan fluid sistem kabupaten maros*. Sulolipu: Media Komunikasi Sivitas Akademika dan Masyarakat, 19(2), 173-186.



LAMPIRAN

LAMPIRAN I

Transkrip Daftar Wawancara I

Informan I : Bapak TJ selaku *Marine Inspector*

Pertanyaan : Selamat siang bapak, saya izin mengganggu waktu bapak untuk melakukan wawancara via daring untuk menanyakan beberapa hal yang dibutuhkan dalam skripsi saya. Pertanyaan pertama, sudah berapa lamakah Bapak menjadi *Marine Inspector*?

Jawaban : Siang dek, silahkan bertanya, semoga jawaban saya dapat membantu. Saya sudah menjadi *Marine Inspector* selama 8 tahun.

Pertanyaan : Lalu, kapal apa yang sering di periksa oleh bapak sebagai *Marine Inspector*?

Jawaban : Saya biasa melakukan pemeriksaan pada kapal *Tugboat*. Dan kapal tugboat ini memiliki sertifikat keselamatan yang paling sederhana yaitu sertifikat keselamatan kontruksi, sertifikat keselamatan perlengkapan dan sertifikat keselamatan radio.

Pertanyaan : Lalu, pada saat diatas kapal bagaimana respon Nahkoda dan kru kapal dengan diadakannya pemeriksaan di atas kapal oleh *Marine Inspector*?

Jawaban : Pemeriksaan yang seringkali saya lakukan yaitu pemeriksaan terhadap kapal baru. Kapal baru tersebut belum ada Nahkoda dan

Kru kapalnya. Sehingga pemeriksaan dilakukan dengan pihak galangan. Pihak galangan menyambut dengan sangat hangat dengan adanya pemeriksaan. Disampaikan pula bahwa dengan adanya pemeriksaan pihak galangan sangat terbantu karena kekurangan-kekurangan dapat segera di lengkapi.

Pertanyaan : Setelah adanya respon yang baik, bagaimana prosedur *Marine Inspector* dalam melaksanakan pemeriksaan alat keselamatan kapal di perairan Indonesia?

Jawaban : Langkah pertama Prosedur pemeriksaan MI dilaksanakan atas dasar permohonan yang diajukan pemilik kapal, kemudian diterbitkan surat dispo penunjukan dan surat perintah tugas pelaksanaan pemeriksaan kapal. prosedur selanjutnya dilaksanakan pemeriksaan dan pengujian diatas kapal utk memastikan kapal laik laut sesuai standar peraturan keselamatan yang diberlakukan. tahap selanjutnya diterbitkan sertifikat keselamatan sebagai bukti suatu kapal telah diperiksa, diuji dan memenuhi standar keselamatan

Pertanyaan : Dalam melakukan pemeriksaan di atas kapal, Dokumen apa saja yang digunakan dalam pelaksanaan pemeriksaan alat keselamatan kapal di perairan Indonesia?

Jawaban : Untuk diatas kapal sendiri, *Marine Inspector* membawa dokumen laporan pemeriksaan dan selanjutnya di atas kapal akan membawa dokumen yang dikeluarkan oleh *maker* pada setiap alat alat

keselamatan. Dokumen dari *maker* yang dimaksud yaitu dokem spesifikasi setiap alat yang berisikan rincian alat keselamatan tersebut seperti *expirate date* dan *next inspection*.

Pertanyaan : Dalam pemeriksaan ini tentunya mendapatkan hal yang tidak sesuai dan biasanya disebut “temuan” apakah benar pak? Dan apa saja hasil dan temuan di atas kapal yang telah diteliti oleh *Marine Inspecor*?

Jawaban : Ya benar sekali, kita biasa menyebut ketidaksesuaian itu dengan “temuan”. Temuan yang kita temukan dalam pemeriksaan diatas kapal ini semua tertulis di dalam laporan penelitian harus sesuai. Dan untuk tindak lanjut dari Ketidaksesuaian ini akan dituliskan rekomendasi di BAP.

Pertanyaan : Ketika ketidaksesuaian sudah ditemukan dalam pemeriksaan. Bagaimana cara memastikan hasil dan temuan kekurangan ditindak lanjuti oleh pihak kapal dan Perusahaan?

Jawaban : Dua poin yang biasanya saya lakukan untuk memastikan semua rekomendasi harus terlaksana yaitu,

1. Komunikasi secara langsung untuk memastikan rekomendasi telah dilaksanakan, dan
2. Dilakukan pemeriksaan lanjutan. Pemeriksaan pertama menemukan ketidaksesuaian dapat membuat sertifikat sementara dan selanjutnya akan

dilakukan pemeriksaan oleh MI lain lalu dapat menghasilkan sertifikat permanen.

Pertanyaan : Selanjutnya, bapak pasti pernah mengalami kendala pada saat pelaksanaan pemeriksaan. Kendala apa yang dihadapi oleh *Marine Inspector* dalam pelaksanaan pemeriksaan alat keselamatan kapal di perairan Indonesia?

Jawaban : Baik, saya jelaskan dua kendala yang sangat sering saya jumpai pada saat pemeriksaan, yaitu

1. Dokumen tidak lengkap di galangan, dokumen yang dimaksud disini yaitu dokumen dari *maker*, yaitu pembuat alat keselamatan ini atau dapat dikatakan yaitu dokumen dari pabrik.

Solusi dari kendala ini biasanya menunggu sampai dokumen dari galangan lengkap karena dokumen ini menurut saya sebagai *Marine Inspector* adalah dokumen yang sangat penting dan bisa juga dengan meneliti di alatnya secara langsung untuk mencari spek yang dibutuhkan, dan

2. Alat tidak berfungsi di kapal lama. Kapal lama mestinya memiliki alat keselamatan yang kuno jadi pasti banyak yang sudah tidak layak pakai. Padahal alat keselamatan ini tidak boleh ada kurangnya.

Solusi buat alt kuno ini yaitu dengan melakukan uji fungsi secara langsung apakah alat dapat digunakan.

Transkrip Daftar Wawancara 2

Informan 2: Capt. BJ selaku *Marine Inspector*

Pertanyaan : Selamat pagi capt, terimakasih sudah memperbolehkan saya melakukan wawancara untuk kepentingan skripsi saya. Untuk pertanyaan pertama. Sudah berapa lama bekerja sebagai *Marine Inspector*?

Jawaban : Dengan senang hati saya akan membantu dek. Saya bekerja sebagai *Marine Inspector* selama 10 tahun.

Pertanyaan : Selamat 10 tahun ini Kapal apa yang sering di periksa oleh Capt sebagai *Marine Inspector*?

Jawaban : Mungkin karna saya sudah lama memeriksa kapal jadi saya biasa untuk memeriksa semua jenis kapal untuk peruntukan komersil atau perdagangan dengan standar SOLAS maupun NCVS.

Pertanyaan : Lalu ketika melakukan pemeriksaan Bagaimana respon Nahkoda dan kru kapal dengan diadakannya pemeriksaan di atas kapal oleh *Marine Inspector*?

Jawaban : Selama saya memeriksa banyak kapal semua awak kapal sangat mendukung karena untuk memastikan kapal selalu terawat sesuai ketentuan aturan yang berlaku.

Pertanyaan : Untuk prosedur dalam pemeriksaan alat keselamatan ini, bagaimana prosedur *Marine Inspector* dalam melaksanakan pemeriksaan alat keselamatan kapal di perairan Indonesia?

Jawaban : Berdasarkan pengalaman aturan yang berlaku dalam pemeriksaan ini yaitu, Prosedur pemeriksaan MI dilaksanakan atas dasar permohonan yg diajukan pemilik kapal, kemudian diterbitkan Surat Disposisi penunjukan dan Surat Perintah Tugas pelaksanaan pemeriksaan kapal. prosedur selanjutnya dilaksanakan pemeriksaan dan pengujian diatas kapal untuk memastikan kapal laik laut sesuai standar peraturan keselamatan yang diberlakukan. tahap selanjutnya diterbitkan sertifikat keselamatan sebagai bukti suatu kapal telah diperiksa, diuji dan memenuhi standar keselamatan.

Pertanyaan : Dengan prosedur yang ada, kemudian dokumen apa saja yang digunakan dalam pelaksanaan pemeriksaan alat keselamatan kapal di perairan Indonesia?

Jawaban : Dokumen yang harus dilengkapi dan selalu digunakan dalam pemeriksian ini saya menggunakan Standar peraturan internasional yg telah diratifikasi dan dituangkan dalam berbagai peraturan nasional terkait prosedur pemeriksaan kapal, dek.

Pertanyaan : Setelah diadakannya pemeriksaan ini, apa saja hasil dan temuan di atas kapal yang telah diteliti oleh *Marine Inspector*?

Jawaban : Dari pengalaman saya hasil temuan ini bermacam-macam dek. Hasil temuan bisa terdapat pada berbagai area seperti alat keselamatan, alat pencegahan kebakaran, peralatan navigasi, radio, permesinan dan hal lain terkait operasional kapal.

Pertanyaan : Baik Capt, setelah temuan ini tentunya harus ada tindak lanjut. Bagaimana cara memastikan hasil dan temuan kekurangan ditindak lanjuti oleh kapal dan Perusahaan?

Jawaban : Tentu saya setiap pemeriksaan harus memiliki *output*. *Output* ini berupa sertifikat keselamatan yang tentunya memiliki syarat dalam penerbitannya. Salah satunya yaitu Diterbitkan hasil pemeriksaan dan daftar kekurangan yang wajib dipenuhi sebelum diterbitkan sertifikat keselamatan.

Pertanyaan : Dan untuk pertanyaan terakhir capt, dalam pemeriksaan tentunya ada kendala. Kendala apa yang dihadapi oleh Marine Inspector dalam pelaksanaan pemeriksaan alat keselamatan kapal di perairan Indonesia?

Jawaban : Pasti dek, semua nya ada kendala karna tidak adanya kesempurnaan. Dari sekian banyak kapal yang telah saya periksa, Kendala yang seringkali terjadi berupa kondisi cuaca yang ekstrim jadi kapal belum bisa bersandar di Pelabuhan dan saya belum bisa melakukan pemeriksaan. Dan kendala yang kedua berupa operasional kapal dan jadwal pelayaran kapal, Dimana jadwal ini

kadang kala kapal belum berlabuh namun MI sudah di Pelabuhan yang menyebabkan satu pihak menunggu pihak yang lain, pasti ini menghambat dan menjadi kendala.

Transkrip Daftar Wawancara 3

Informan 3: Bapak AK selaku *Marine Inspector*

Pertanyaan : Selamat sore bapak, terimakasih sudah memperkenankan saya melakukan wawancara dengan bapak pada kesempatan kali ini. Untuk pertanyaan yang saya ajukan pertama-tama Sudah berapa lama bekerja sebagai *Marine Inspector*?

Jawaban : Sama-sama mbak, semoga jawaban saya dapat membantu kelancaran skripsinya. Saya menjadi *Marine Inspector* sudah selama 2,5 tahun. Dan Sebelumnya saya menjadi patrol kapal kelas 1 sebagai KKM.

Pertanyaan : Untuk jenis kapalnya Kapal-Kapal apa yang sering di periksa oleh bapak sebagai *Marine Inspector*?

Jawaban : Dalam pekerjaan saya sebagai MI saya biasanya memeriksa, Kapal baru untuk penerbitan Sertifikat penggunaan bendara. Kapal bekas untuk penerbitan sertifikat ganti nama kapal. Jenis kapal yang biasanya diperiksa yaitu Kapal Tugboat, Kapal Tongkang, Kapal Cargo, dan Kapal Tanker.

Pertanyaan : Dari semua pemeriksaan yang berbeda jenis kapalnya, Bagaimana respon Nahkoda dan kru kapal dengan diadakannya pemeriksaan di atas kapal oleh bapak sebagai *Marine Inspector*?

Jawaban : Mereka sangat senang ketika saya datang mbak tentunya, dari banyaknya pengalaman saya mbak semua Awak kapal sangat mendukung adanya pemeriksaan dan dengan senang hati mendampingi pemeriksaan karena pada saat pemeriksaan harus didampingi oleh awak kapal.

Pertanyaan : Kemudian pak ketika sudah berada di atas kapal Bagaimana prosedur *Marine Inspector* dalam melaksanakan pemeriksaan alat keselamatan kapal di perairan Indonesia?

Jawaban : Tentu saja saya melakukan semua prosedur sesuai dengan aturan yang berlaku, akan saya jelaskan yaitu,

1. Mengetahui tujuan pemeriksaan untuk kelaiklauan kapal atau penerbitan sertifikat atau pemeriksaan untuk pengganti dok UWILD.
2. Memulai pemeriksaan didampingi oleh awak kapal. Pemeriksan secara keseluruhan maka di periksa mulai dari perlengkapan radio konstruksi.
3. Memeriksa setiap *equipment*, harus sesuai dengan peraturan di NCVS.
4. Berawal dari pemeriksaan Radio.
5. Dilanjutkan dengan Pemeriksaan LSA (*Life Saving Applience*)
6. Pemeriksaan Konstruksi.

7. Setelah semua selesai berikutnya closing dengan memberikan Hasil Pemeriksaan dan ditandatangani oleh awak kapal.
8. Memberikan konfirmasi kepada awak kapal untuk melakukan rekomendasi dalam jangka waktu tertentu.

Pertanyaan : Dari semua prosedur ini bapak, Dokumen apa saja yang digunakan dalam pelaksanaan pemeriksaan alat keselamatan kapal di perairan Indonesia?

Jawaban : Saya biasanya membawa dokumen yang memang harus ada dan wajib dibawa oleh Marine Inspector ketika melakukan pemeriksaan diatas kapal yaitu,

1. Surat Perintah Tugas
2. Dokumen alat keselamatan oleh *maker equipment*.
3. Laporan Hasil Pemeriksaan

Pertanyaan : Dari semua prosedur dan dokumen yang sesuai aturan pak, Apa saja hasil dan temuan di atas kapal yang telah diteliti oleh *Marine Inspector*?

Jawaban : Hasil temuan dari setiap kapal pasti berbeda mbak, namun yang saya simpulkan dari sekian banyak alat yang saya temukan tidak berfungsi yaitu *Life Saving Applience* yang tidak layak digunakan, mengapa dapat dikatakan tidak laya digunakan karena pada saat diuji kelayakannya mereka tida dapat digunakan, contohnya

pelampung yang sudah tidak dapat mengambang, dan tentu saja ini sangat membahayakan bila tetap digunakan dalam keadaan berbahaya. Kemudian mbak, saya sering sekali menemukan *Smoke bomb* dan *flare* yang tidak berfungsi. Tidak berfungsi disini yaitu mereka tidak dapat meledak atau mengeluarkan Cahaya jadi Ketika kapal dalam keadaan berbahaya tidak dapat mengirimkan sinyal pertolongan jadi semua ini harus diuji fungsinya mbak.

Pertanyaan : Dari semua temuan ini pak, Bagaimana cara memastikan hasil dan temuan kekurangan ditindak lanjuti oleh kapal dan Perusahaan?

Jawaban : Ketika saya sudah melakukan pemeriksaan kapal yang saya periksa harus secara berkala Melakukan konfirmasi kepada awak kapal apakah *output* dari pemeriksaan ini yaitu Sertifikat harus segera diterbitkan maka rekomendasi yang diberikan harus segera dilaksanakan.

Pertanyaan : Baik pak, untuk pertanyaan terakhir, Kendala apa yang dihadapi oleh bapak sebagai *Marine Inspector* dalam pelaksanaan pemeriksaan alat keselamatan kapal di perairan Indonesia?

Jawaban : Sebenarnya untuk kendala ini tidak terlalu banyak ya mbak, karna kan kita sudah diatur dalam SPT atau surat perintah tugas yang sudah kelas apa yang harus kita lakukan apalagi kita juga berpedoman dengan aturan. Tapi yang sering saya temui mbak, Kapal masih dalam perjalanan entah kapal ini memiliki jadwal yang

kurang sesuai dengan jadwal spt kami atau bisa juga Kapal sedang terkena gelombang besar, jadi kapal masih berada di laut, dan kita sebagai umat manusia mbak tidak bisa memperkirakan gelombang ini akan surut kapan mbak, jadi ini kendala yang sulit untuk ditemukan solusinya.



LAMPIRAN II

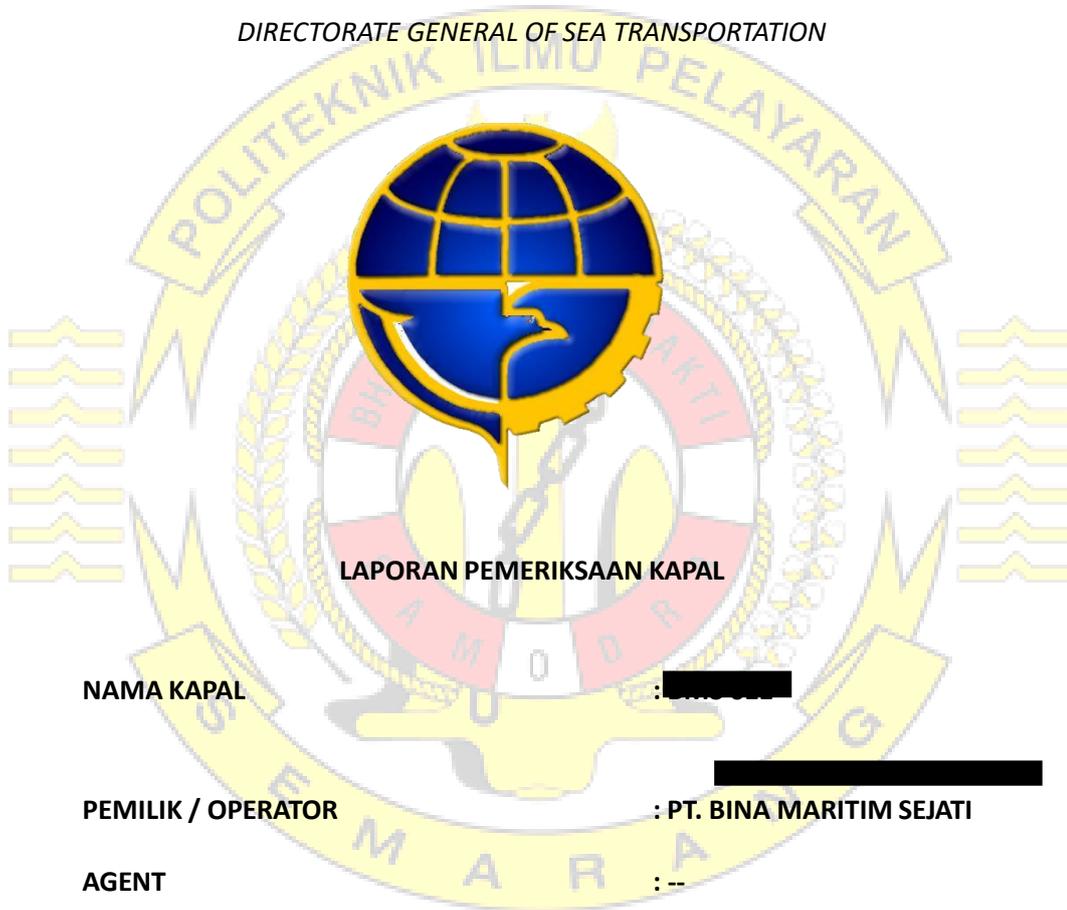
LAPORAN PEMERIKSAAN KAPAL

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

MINISTRY OF TRANSPORTATION

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION



LAPORAN PEMERIKSAAN KAPAL

NAMA KAPAL : ██████████

PEMILIK / OPERATOR : ██████████
: PT. BINA MARITIM SEJATI

AGENT : --

TEMPAT, TANGGAL PEMERIKSAAN : SIBU - MALAYSIA, 8 MARET 2024

PEMERIKSA / MARINE INSPECTOR : TOTOK JONI DPS
██████████
NOMOR KARTU MI 2024 ██████████

	DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT DIREKTORAT PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN SUBDIT KESELAMATAN KAPAL	NTR - I
	LAPORAN PEMERIKSAAN KAPAL	

DATA UMUM KAPAL

Nama Kapal	[REDACTED]
Call Sign / No. MMSI	[REDACTED] / -
IMO Number	[REDACTED]
Nama Pemilik Alamat Pemilik / Operator	PT. [REDACTED]
Tempat & Tanda Pendaftaran	Jakarta
Tempat & Tgl Kontrak Pembangunan	05 Desember 2022
Tanggal Keel Laid	15 Maret 2023
Tanggal Launching	25 Januari 2024
Tanggal Sea Trial	(Belum Sea Trial)
Tgl Penyerahan	
Isi Kotor (GT)	191
Panjang Keseluruhan (LOA)	26.00 M
Klas & Notasi Klas	BKI
Daerah Pelayaran	Semua Lautan (Delivery Voyage)
Jumlah Abk + Nakhoda	10 Orang
Tempat Pemeriksaan	Sibu - Malaysia
Tanggal Pemeriksaan	1. 8 MARET 2024 2. 3.
Jenis Pemeriksaan	Pertama
Pemeriksaan Umum Y.A.D	Tahun 2026
Tanggal Masa Berlaku Sertifikat	13 Juni 2024
Tempat & Tgl Pengeluaran Sertifikat	Jakarta
Marine Inspector	1. [REDACTED] 2. 3.

I. KONSTRUKSI DAN STABILITAS

JENIS	KEADAA N	KETERANGAN
Material (pelat geladak utama, pelat geladak akil)	BAIK	
Pipa-pipa (di atas geladak dengan katup-katup)	BAIK	
Tangki-tangki balas	BAIK	Pada Tanki APT dan FPT.
Ruang Palka (kapal barang)	-	
Tangki-tangki muatan (kapal tanker)	-	
Kompartemen (gudang barang, gudang peralatan dll)	BAIK	
Penataan pompa balas dan pompa muatan kapal tanker	-	
Petunjuk Stabilitas Kapal	BAIK	Buku Stabilitas Akhir Belum Disahkan

Dasar : - PP No. 51 Tahun 2002 pasal 60

II. ALAT - ALAT PENOLONG

II.1. SEKOCI PENOLONG (LIFE BOAT)

JUMLAH	KAPASITAS	LOKASI	PERLENGKAP AN	KEADAAN
-	-	-	-	-

Dasar : - SOLAS CH.III Reg.31 (Kapal Non Penumpang) - sv 1935 BAB V Pasal 57
 - SOLAS CH.III Reg.21 (Kapal Penumpang) - LSA Code Sect 4.4, 4.5

II.2. SEKOCI PENYELAMAT (RESCUE BOAT)

JUMLAH	KAPASITAS	LOKASI	PERLENGKAP AN	KEADAAN
-	-	-	-	-

Dasar : - SOLAS CH.III Reg. 13, 14, 15

II.3. SEKOCI KERJA (WORK BOAT)

JUMLAH	KAPASITAS	LOKASI	PERLENGKAP AN	KEADAAN
-	-	-	-	-

Dasar : - SOLAS CH.III Reg. 13, 14, 15

II.4. SEKOCI PENOLONG KEMBUNG (INFLATABLE LIFE RAFT) & HYDROSTATIC RELEASE UNIT (HRU)					
JUMLAH	MERK	KAPASITAS	LOKASI	SERVICE Y.A.D	KEADAAN
2	KHA-10(II)	@10 P	BOAT DECK PS & SB SN: 14148 & 14161	2025	BAIK

Dasar : - SOLAS CH.III Reg. 8, 20
58.2

- sv 1935 BAB V Pasal

II.5. RAKIT PENOLONG TEGAR (RIGID LIFE RAFT)			
JUMLAH	KAPASITAS	LOKASI	KEADAAN
-	-	-	-
-	-	-	-

Dasar :-sv 1935 BAB V Pasal 57 (4)

II.6. ALAT APUNG (BUOYANT APPARATUS)

II.6.1. PELAMPUNG PENOLONG (LIFE BUOYS)			
JUMLAH	JENIS	LOKASI	KEADAAN
-	+ Light & Smoke	-	-
2	+ Light	BRIDGE WING MIDDLE PS & SB	BAIK
-	+ Life Line	-	-
8	Ordinary Life Buoy	BOAT DECK PS & SB	BAIK

Dasar : - SOLAS CH.III Reg. 7.1, 22.2
50, 54

- sv 1935 BAB V Pasal

II.6.2. BAJU/ JACKET PENOLONG (LIFE JACKETS)			
JUMLAH	JENIS	LOKASI	KEADAAN
14	+ Peluit & Lampu	10 Below Main Deck, 2 Main Deck dan 2 Bridge Deck	BAIK

Dasar : - SOLAS CH.III Reg. 7.2, 22.2

- sv 1935 BAB V Pasal 52

II.6.3. BAJU CEBUR (IMMERSION SUIT)			
JUMLAH	JENIS	LOKASI	KEADAAN
-	-	-	-

Dasar : - SOLAS CH.III Reg. 7.3, 32.3.2

II.6.4. SARANA PELINDUNG PANAS (THERMAL PROTECTIVE AIDS)			
JUMLAH	JENIS	LOKASI	KEADAAN
-	-	-	-

Dasar : - SOLAS CH.III Reg. 22.4

III. PERALATAN

III.1. PERALATAN KEADAAN DARURAT			
JENIS PERALATAN	JUMLAH	LOKASI	KEADAAN
Bendera Semboyan International	1 SET	Bridge	BAIK
Buku Semboyan International	1	Bridge	BAIK
Seruling & Terompet Kabut	1	Bridge	BAIK
Genta & Gong	1	Bridge	BAIK
Lampu Isyarat Siang Hari	1	Bridge	BAIK
Bola-Bola Hitam	1	Bridge	BAIK
Kerucut	1	Bridge	BAIK
Lentera Navigasi Putih	4	Bridge	BAIK
Lentera Navigasi Hijau	3	Bridge	BAIK
Lentera Bulat Merah	3	Bridge	BAIK
Parachute Signal	12	Bridge	BAIK
Red Hand Flares	6	Bridge	BAIK
Orange Smoke Signals	2	Bridge	BAIK
Line Throwing Apparatus	1 SET	Bridge	BAIK
Alarm	ADA	Bridge	BAIK
Public Address System	ADA	Bridge	BAIK
M/E Auto Stop	ADA	Bridge	BAIK
Reflektor Radar	2	PS & SB	BAIK
Kode Isyarat International	1	Bridge	BAIK

Dasar : - Implementasi dari kode semboyan Inter.(ISC) & COLREG 72

-Colreg 72 Reg.

33

- Solas CH. V Reg. 21.1

- Colreg 73 Reg. 20

III.2. PERALATAN KOMUNIKASI ANTARA ANJUNGAN & KM. MESIN		
JENIS PERALATAN	LOKASI	KEADAAN
Telegraph	E/R & BRIDGE	BAIK
Telepon	E/R & BRIDGE	BAIK
Corong bicara	-	-
Indikator kemudi	BRIDGE & STEERING GEAR RM.	BAIK
Penunjuk lingkaran putar	BRIDGE	BAIK

Dasar : - Solas CH.VReg19.2.1.9
19.2.5.4

- Solas CH.V Reg

III.3. PERALATAN PENANGGULANGAN KEBAKARAN

III.3.1. PERALATAN PENEMU KEBAKARAN		
JENIS PERALATAN	LOKASI	KEADAAN
--	--	--
--	--	--

Dasar : - Solas CH.VReg19.2.5.4

III.3.2 INSTALASI PMK DENGAN SARANA AIR			
JENIS PERALATAN	JUMLAH	LOKASI DAN KETERANGAN	KEADAAN
Sprinklers	--	--	--
Fire box + rack	4	M/DK, BELOW M/DK	BAIK
Fire hose	4	M/DK, BELOW M/DK	BAIK
Nozzle	4	M/DK, BELOW M/DK	BAIK
Coupling	4	M/DK, BELOW M/DK	BAIK
Intl' shore connection (1-1/2")	1	MAIN DECK	BAIK

Dasar : - Solas CH.II-2 Reg 10.6.3.1 - 10.2.3 - 10.2.1.7

III.3.3 PERANGKAT PEMADAM KEBAKARAN JINJING				
JENIS PERALATAN	JUMLAH	LOKASI	SERVICE y,a,d	KEADAAN
Powder Fire Extinguisher (9 Kg)	8	Bridge Deck (1), Main Deck (4), Below Main Deck (3)	Jun 2025	BAIK
Foam Wheeled Fire Ext. (45 L)	1	Engine Room	Jun 2025	BAIK
Isi cadangan				

Dasar : - Solas CH. II-2 REG. 10.3
VI. PSL.84

- SV. 1935 BAB

III.3.4 PERLENGKAPAN JURU PEMADAM KEBAKARAN			
JENIS PERALATAN	JUMLAH	LOKASI	KEADAAN
Fireman Outfits	1	Bridge	BAIK
Protecting Clothing	1	Bridge	BAIK
Tali keamanan (Fire Proof Line)	1	Bridge	BAIK
Lampu keamanan	1	Bridge	BAIK
Kapak kebakaran (fire axe)	1	Main Deck	BAIK
Passive Air Pressure fire air- breather	1	Main Deck	BAIK

Dasar : - Solas CH. II-2 10.10

- SV. 1935

III.3.5 SIJIL KEADAAN DARURAT & KEBAKARAN		
JENIS PERALATAN	LOKASI	KEADAAN
Sijil keadaan darurat	Tiap deck	BAIK
Sijil kebakaran	Tiap deck	BAIK
Latihan - latihan	Tiap deck	BAIK

Dasar : - Solas CH. III REG 19.4

- SV. 1935

IV. ALAT – ALAT NAVIGASI, NAVIGASI ELEKTRONIK DAN PERANGKAT RADIO

IV.1. PETA – PETA		
JUMLAH	No.BP/NTM terakhir	Keterangan/keadaan
--	-	-

Dasar : SV. 1935 BAB VI.PSL .75

IV.2. BUKU- BUKU NAVIGASI		
JENIS BUKU NAVIGASI	JUMLAH	KETERANGAN/KEADAAN
Petunjuk berlayar	1	BAIK
Daftar arus dan pasang surut	1	BAIK
Almanak Nautika	1	BAIK
Daftar ilmu pelayaran	1	BAIK
Daftar suar	1	BAIK

IV.3. ALAT-ALAT NAVIGASI			
JENIS	JUMLAH	KEADAAN	KETERANGAN
Mistar jajar	1	BAIK	
Segitiga navigasi	1	BAIK	
Jangka	1	BAIK	
Alat baring	1	BAIK	
Teropong	2	BAIK	
Sextant	1	BAIK	
Anemometer	1	BAIK	
Barometer	1	BAIK	
Chronometer	1	BAIK	
Pedoman standard	1	BAIK	
Journal pedoman	1	BAIK	
Pedoman kemudi	1	BAIK	
Penimbangan pedoman	1	BAIK	
Pedoman magnet cadangan	1	BAIK	
Sistem kendali haluan atau lintasan	-	-	
Repeater haluan pedoman gasing	-	-	
Repeater baringan pedoman gasing	-	-	

Dasar : - SV.1935 BAB.VI PSL.73, 73(2), 75(1),78(2), 78 (4), 79 -
 Solas CH.V Reg. 19.2.1.1 -19.2.2.1
 - Solas CH.V REG 19.2.1.2 - Solas
 CH.V REG19.2.5.1 -19.2.5.2

IV.4. AREA RADIO		
1.	Daerah pelayaran	A1 + A2
2.	Jumlah minimum orang yang memenuhi syarat mengoperasikan radio	2 Orang

IV.5. PERANGKAT RADIO				
JENIS PERALATAN	MERK	TYPE	NO. SERI	KETERANGAN
VHF RADIOTELEPHONY	ICOM	IC-M330	51024466	BAIK
DSC ENCODER (VHF)				
DSC Watch keeping (VHF)				
MF + DSC				
MF/HF Radio Telephony (SSB)	ICOM	IC-M803	11003013	BAIK
Encoder DSC (MF/HF)				
DSC watch keeping (MF/HF)				
Radio telegrafi cetak langsung				

SIKR			
R/O			

V. PERMESINAN

V.1TENAGAPENDORONG UTAMA				
JUMLAH	MERK	TYPE	PK/kW	KEADAAN
2	YANMAR	6AYM- WET SN: 9963 & 9964	@610kW/1900 RPM	BAIK

Dasar : - Solas CH.II-1 Reg 26,27,28,31 - SV 35

V.2 MOTOR BANTU/GENERATOR				
JUMLAH	MERK	TYPE	PS/KW	KEADAAN
2	YANMAR	4TNV106- GGEA SN: V31354 & V31348	@32 KW/ 40 KVA	BAIK

Dasar : - Solas CH.II-1 Reg 26,27,31

V.3 ALTERNATOR				
JUMLAH	MERK	TYPE	Volt/KVA	KEADAAN
2	YANMAR	TAL-A42-G SN: 799507 004 & 799507 009	@32 KW	BAIK

Dasar : - Solas CH II-1 Reg 26,40,41

V.3.1 GENERATOR DARURAT				
JUMLAH	MERK	TYPE	Volt/KV A	KEADAA N
	TBA			

Dasar : - Solas CH.II-1 Reg 40,42,42-1,43,44

V.4.KETEL UAP			
JENIS	MERK	LOKASI	KEADAAN
-	-	-	-

Dasar : - Solas CH.II-1 Reg26, 27, 32, 33

V.5. POMPA POMPA				
JENIS	TYPE	KAPASITAS	KEADAAN	KETERANGAN
FIRE/GS PUMP	65CLZ-6; SN: 2307104	28 M3/HR	BAIK	
BILGE & BALLAST PUMP	65CLZ-6; SN: 2307093	28 M3/HR	BAIK	
EMERGENCY FIRE PUMP	PORTABLE		BAIK	
SEA WATER PUMP	MS100/0.55DSC; SN: 2305006626	100 L/Min	BAIK	
FRESH WATER PUMP	MS100/0.55DSC; SN: 2305000624	100 L/Min	BAIK	
SEWAGE PUMP	VR-100; SN: H1900140	50 L/Min	BAIK	

Dasar: - SolasCH.II-1 Reg26, 35-1

INTALASI LISTRIK		
JENIS	ITEM PEMERIKSAAN	KEADAAN
Penerangan di Kamar Mesin	YA	BAIK
Penerangan di ruang Akomodasi	YA	BAIK
Penerangan di stasiun control, ruangan kerja dll	YA	BAIK
Kabel Listrik	YA	BAIK
Lampu darurat	YA	BAIK
Lampu anti ledak di ruang berbahaya, kamar pompa dll	YA	BAIK
Karpet isolasi di sekeliling papan hubung utama	YA	BAIK
Papan Utama dan Darurat	YA	BAIK
Battery starter dan charger	YA	BAIK

Dasar: - SolasCH.II-1 Part D (Peraturan Klasifikasi)

V.6. PESAWAT BANTU LAINNYA				
JENIS	MERK	TYPE	KEADAAN	KETERANGAN
-	-	-	-	-

Dasar : - Solas CH.II-1 Reg26, 34

V.7. MESIN KEMUDI				
JENIS	MERK	TYPE	KEADAAN	KETERANGAN
Steering Gear	Electro Hydraulic Steering Gear	PEH2002-1P	BAIK	

Dasar : - Solas CH.II-1 Reg29, 30

V.8. MESIN JANGKAR, ALAT BONGKAR MUAT, WINCH				
JENIS	MERK	TYPE	KEADAAN	KETERANGAN
Mesin jangkar	SYHME; HYD ANCHOR WINCH	HY AWD C17.5M 1.5T SN: AWD C17.5 0459-23	BAIK	
Mooring winch	-	-	-	-
Crane / Derek	-	-	-	-
Towing Hook	SYHME	25 T-H SN; T-H 25 5311	BAIK	Belum Uji Towing

Dasar : - Solas CH.II-1 Reg26

V.9. PERALATAN PENCEHAAN PENCEMARAN LAUT				
JENIS	MERK	TYPE	KEADAAN	KETERANGAN
Oil Water Separator	ZHENJIANG EP	CY0.25Y; Cap: 0.25 m3/h SN: 2023109	BAIK	
Incinerator	-	-	-	
Sewage Treatment	-	-	-	
		KAPASITAS		KEADAAN
Sludge tank (Dirty Oil tank)		2.54 m3		BAIK
Slop tank		-		-
Sewage tank		1000 Liter		BAIK

Dasar : - MARPOL ANNEX I, II, III, IV, V, VI

- KM 4 TAHUN 2005

V.10. SPARE PARTS / SUKU CADANG		
JENIS	KETERANGAN	CATATAN
-	-	-

V. 11. TANGKI			
JENIS	KAPASITAS	KEADAAN	KETERANGAN
F.W.T (P)	23.08 m3	BAIK	
F.W.T (S)	23.08 m3	BAIK	
NO. 1 F.O.T (C)	11.65 M3	BAIK	
NO. 2 F.O.T (C)	20.93 m3	BAIK	
NO. 2 F.O.T (P)	17.65 m3	BAIK	
NO. 2 F.O.T (S)	17.65 m3	BAIK	
NO. 3 F.O.T (S)	19.89 m3	BAIK	
NO. 3 F.O.T (S)	19.89 m3	BAIK	
NO. 4 F.O.T (P)	15.20 m3	BAIK	
NO. 4 F.O.T (S)	15.20 m3	BAIK	
F.O.S.T. (C)	4.20 m3	BAIK	
NO. 1 BALLAST (P)	7.80 m3	BAIK	
NO. 1 BALLAST (S)	7.80 m3	BAIK	
F.P.T. (BALLAST)	32.04 m3	BAIK	
DIRTY OIL TANK (P)	2.54 m3	BAIK	
L.O.T. (S)	2.54 m3	BAIK	

Dasar : - Solas CH.II-1 Reg26

V. 12. PEMAKAIAN BAHAN BAKAR					
JENIS	TYPE	PEMAKAIAN / HARI	KEADAAN	KETERANGAN	
				DILAUT	DIDARAT

V. 13. PINTU KEDAP AIR			
JENIS	LOKASI	KEADAAN	KETERANGAN
-	-	-	-

Dasar : - ILLC 1966

- PM 39 TAHUN 2016

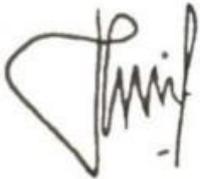
VI. KHUSUS KAPAL PENUMPANG DAN PENYEBERANGAN Ro Ro

VI. 1. AKOMODASI				
NO	NAMA RUANGAN	JUMLAH	KAPASITAS	KEADAAN
1.	Kamar ABK dan Nakhoda	3 Kamar	1 kamar @8 Orang 2 kamar @1 Orang	Crew 10 Orang

2.	Kamar Penumpang	-		
3.	Kursi Ekonomi	-		
4.	Kamar Mandi ABK	-		

Dasar : - PP No. 51 tAHUN 2002 Pasal 78,79,80

VI. 2. PERBEKALAN	
1.	Kapasitas / Hari
2.	Jumlah Beras
3.	Jumlah Lauk Pauk
4.	Jumlah Lain-lain
5.	Keterangan

PEMERIKSAAN DI SIBU - MALAYSIA TANGGAL 8 Maret 2024 (On the Spot)	
MARINE INSPECTOR	
	
	

LAMPIRAN III
DOKUMENTASI



Dokumentasi pemeriksaan alat keselamatan kapal



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT**

BERITA ACARA PEMERIKSAAN KAPAL

Pada hari ini Jumaat, tanggal 8 bulan mei tahun 2024 bertempat di Sibu, Malaysia. Telah dilakukan pemeriksaan berdasarkan Surat Permohonan dari PT. Bina Maritim Sejahtera nomor 025/BMT/TECH/11/2024 dan/atau Surat Perintah Tugas dari Direktur Perkapalan dan Kepelautan nomor ST DK 268 tahun 2024 terhadap:

Nama Kapal Name of Ship	Pelabuhan Pendaftaran Port of Registry	Tonase Kotor Gross Tonnage (GT)
[REDACTED]	<u>SOKATA</u>	<u>191</u>
Panjang Kapal (L) Length (L)	Tanda Panggilan Distinctive Number of Letter	Pemilik Kapal Ship's Owner
<u>26,00 (m)</u>	[REDACTED]	[REDACTED]
Perihal Pemeriksaan: <u>Pemeriksaan keselamatan (initial)</u>		

Dengan ini dinyatakan bahwa kapal tersebut diatas telah dilaksanakan pemeriksaan, dengan hasil seperti dalam Buku Laporan Pemeriksaan dan dapat disimpulkan sebagai berikut:

No.	Kesimpulan
<u>1.</u>	<u>Kapal sudah selesai melaksanakan pemeriksaan.</u>
<u>2.</u>	<u>belum semua peralatan keselamatan berada di atas kapal (on board).</u>

Berdasarkan hal tersebut, maka kapal direkomendasikan:

No.	Rekomendasi
<u>1.</u>	<u>gambar safety & fire control plan dan buku perhitungan stabilitas akhir (final stability booklet) agar segera disediakan.</u>
<u>2.</u>	<u>agar dilaksanakan uji stabilitas dan uji coba belayar</u>
<u>3.</u>	<u>dapat di retesten semipuas keselamatan semesta di masa belayar 3 (tiga) bulan</u>

Nakhoda/ Pimpinan Perusahaan/PIC/DPA

Sibu 8 mei 2024
Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal

[Signature]
CENTRAL SHIPBUILDING (SON) BHD.
96000 Sibu, Sarawak.
084-219833 Fax: 084-219833

[Signature]

LAMPIRAN IV

FOTO PEMERIKSAAN ALAT KESELAMATAN OLEH *MARINE INSPECTOR*
DI ATAS KAPAL.Foto pemeriksaan alat keselamatan didampingi *crew* kapalFoto *Marine Inspector* dengan *crew* kapal sebelum melakukan pemeriksaan



Foto pemeriksaan alat keselamatan di atas anjungan



foto pemeriksaan alat keselamatan kapal di ruang mesin

LAMPIRAN V

**TATA CARA PEMERIKSAAN, PENGUJIAN, DAN SERTIFIKASI
KESELAMATAN KAPAL**



MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA

NOMOR PM 57 TAHUN 2021

TENTANG

**TATA CARA PEMERIKSAAN, PENGUJIAN, DAN SERTIFIKASI
KESELAMATAN KAPAL**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang

bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 52 Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan dan Pasal 105 Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Tata Cara Pemeriksaan, Pengujian, dan Sertifikasi Keselamatan Kapal;

Mengingat

1. Pasal 17 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang

Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849):

3. Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 245, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573);
4. Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 95, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4227);
5. Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6643);
6. Peraturan Presiden Nomor 40 Tahun 2015 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 75);
7. Peraturan Presiden Nomor 68 Tahun 2019 tentang Organisasi Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 203);
8. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 1756);

MEMUTUSKAN:

Menetapkan: PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG TATA CARA PEMERIKSAAN, PENGUJIAN, DAN SERTIFIKASI KESELAMATAN KAPAL.

BAB 1
KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Menteri ini yang dimaksud dengan:

1. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau di tunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.
2. Kapal Penumpang adalah Kapal yang memuat orang selain awak Kapal lebih dari 12 (dua belas) orang dan disertifikasi sebagai Kapal Penumpang.
3. Penumpang adalah setiap orang selain Nakhoda dan awak Kapal atau orang lain yang bekerja atau di atas kapal dalam jabatan apapun yang berkaitan dengan operasional Kapal, atau anak dibawah umur 1 (satu) tahun.
4. Kapal Barang adalah Kapal yang bukan merupakan Kapal Penumpang.
6. Hari Jadi (Anniversary Date) adalah tanggal dan bulan setiap tahun yang akan disesuaikan dengan tanggal berakhirnya sertifikat yang relevan.
7. Pemeriksaan adalah Pemeriksaan lengkap terhadap semua hal yang berkaitan dengan sertifikat keselamatan Kapal, guna memastikan pemenuhan semua persyaratan untuk operasional Kapal.

8. Pemeriksaan Pertama adalah Pemeriksaan yang wajib dikenakan terhadap Kapal bangunan baru dan Kapal asing yang diakui menjadi Kapal berbendera Indonesia dan dilakukan di atas galangan atau dok (dilimungkan) atau ditempat dimana pergantian bendera dilaksanakan.
9. Pemeriksaan Tahunan adalah Pemeriksaan yang dilakukan terhadap Kapal Barang setiap 12 (dua belas) bulan sekali.
10. Pemeriksaan Pembaharuan adalah Pemeriksaan yang wajib dikenakan terhadap Kapal setiap 5 (lima) tahun sekali untuk Kapal Barang, dan setiap 12 (dua belas) bulan sekali untuk Kapal Penumpang.
13. Pemeriksaan Antara adalah Pemeriksaan yang dilakukan dalam waktu 3 (tiga) bulan sebelum atau setelah tanggal Hari Jadi (Anniversary Date) yang kedua atau dalam waktu 3 (tiga) bulan sebelum atau setelah tanggal Hari Jadi (Anniversary Date) yang ketiga dari sertifikat keselamatan Kapal Barang yang akan menggantikan salah satu Pemeriksaan Tahunan.
14. Pemeriksaan di Luar Jadwal atau Tambahan adalah Pemeriksaan yang dilakukan selain dari Pemeriksaan Pertama, Pemeriksaan Tahunan, Pemeriksaan Pembaharuan, dan Pemeriksaan Antara.
15. Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal adalah pejabat pemerintah yang mempunyai kualifikasi dan keahlian di bidang keselamatan Kapal dan diangkat oleh Menteri.
16. Surveyor adalah petugas yang memiliki keahlian untuk melakukan Pemeriksaan dan pengujian yang dibuktikan dengan sertifikat yang bertugas pada badan klasifikasi yang ditunjuk atau badan usaha yang ditunjuk.
17. Kapal Berbendera Indonesia adalah Kapal yang mengibarkan bendera Indonesia sebagai bendera kebangsaan.
18. Keselamatan Kapal adalah keadaan Kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan pelistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan

radio, elektronik Kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan Pemeriksaan dan pengujian.

19. 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.
20. Organisasi Yang Diakui (Recognized Organization) adalah organisasi atau badan klasifikasi yang telah diberikan kewenangan atau pendelegasian oleh Menteri melalui suatu perjanjian tertulis dan resmi diantara kedua pihak untuk melakukan survei dan sertifikasi Kapal atas nama pemerintah Indonesia sesuai ketentuan internasional.
21. Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jenderal adalah Kantor Kesyahbandaran Utama, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam, Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan, Kantor Pelabuhan yang berada di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut termasuk Kantor Atase Perhubungan pada Kedutaan Besar Republik Indonesia.
22. Direktorat Jenderal adalah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.
23. Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
24. Menteri adalah menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang pelayaran.

Pasal 2

Peraturan Menteri ini dikenakan bagi:

- a. Kapal Berbendera Indonesia di atas GT 500 (lima ratus gross tonnage) yang berlayar di perairan internasional (international voyage); atau
- b. Kapal Berbendera Indonesia yang berlayar di wilayah perairan Indonesia yang diatur dalam ketentuan internasional.

BAB 11

PEMERIKSAAN KAPAL BERBENDERA INDONESIA

Bagian Kesatu

Umum

Pasal 3

- (1) Setiap pengadaan, pembangunan, dan pengerjaan Kapal termasuk perlengkapannya, serta pengoperasian Kapal harus memenuhi persyaratan Keselamatan Kapal sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan ketentuan internasional.
- (2) Persyaratan Keselamatan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. material;
 - b. konstruksi;
 - c. bangunan;
 - d. permesinan dan perlistrikan;
 - e. stabilitas; f. tata susunan perlengkapan dan peralatan keselamatan, dan pemadam kebakaran; dan
 - g. elektronika Kapal.
- (3) Keselamatan Kapal diverifikasi melalui Pemeriksaan dan pengujian.

- (4) Pemeriksaan dan pengujian sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dilakukan secara terus menerus sejak Kapal dibangun hingga Kapal tidak digunakan.
- (5) Pemeriksaan dan pengujian sebagaimana dimaksud pada ayat (4) dilakukan Oleh Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal atau Surveyor dari Organisasi Yang Diakui (Recognized Organization).
- (6) Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (5) merupakan pejabat yang ditunjuk oleh:
 - a. Direktur Jenderal; atau
 - b. Kepala Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jenderal.
- (7) Kepala Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jenderal sebagaimana dimaksud pada ayat (6) huruf b menunjuk Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal setelah mendapat petunjuk pelaksanaan dari Direktur Jenderal.
- (8) Pemeriksaan dan pengujian sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dilaksanakan dengan Pemeriksaan fisik di atas Kapal.
- (9) Dalam kondisi tertentu, Pemeriksaan fisik di atas Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (8) dapat dilaksanakan menggunakan metode Pemeriksaan jarak jauh melalui aplikasi dalam jaringan.
- (10) Kondisi tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (9) antara lain:

- a . bencana alam;
- b . bencana non-alam;
- c . bencana sosial; dan/ atau
- d . pembatasan akses oleh otoritas setempat dimana Kapal berada.

Bagian Kedua

Pemeriksaan Keselamatan Kapal

Paragraf 1

Umum

- (1) Pemeriksaan Keselamatan Kapal berupa:
 - a. Pemeriksaan Keselamatan Kapal Penumpang; dan
 - b. Pemeriksaan Keselamatan Kapal Barang.
- (2) Pemeriksaan Keselamatan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dengan memperhatikan aspek keselamatan yang meliputi:
 - a. Pemeriksaan bangunan Kapal, permesinan, dan peralatan;
 - b. Pemeriksaan peralatan keselamatan dan perlengkapan lainnya; dan
 - c. Pemeriksaan instalasi radio.
- (3) Pemeriksaan Keselamatan Kapal Penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dilaksanakan berdasarkan waktu:
 - a. Pemeriksaan Pertama;
 - b. Pemeriksaan Pembaharuan;
 - c. Pemeriksaan di Luar Jadwal atau Tambahan; dan
 - d. Pemeriksaan karena kerusakan dan perbaikan.
- (4) Pemeriksaan Keselamatan Kapal Barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dilaksanakan berdasarkan waktu:
 - a. Pemeriksaan Pertama;
 - b. Pemeriksaan Tahunan;
 - c. Pemeriksaan Pembaharuan;
 - d. Pemeriksaan Antara;
 - e. Pemeriksaan di Luar Jadwal atau Tambahan; dan
 - f. Pemeriksaan karena kerusakan dan perbaikan.

Paragraf 2

Pemeriksaan Keselamatan Kapal Penumpang

Pasal 5

- (1) Pemeriksaan Pertama sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (3) huruf a dilakukan sebelum Kapal beroperasi.
- (2) Pemeriksaan Pertama sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan untuk memastikan bahwa peralatan keselamatan dan perlengkapan memenuhi persyaratan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan ketentuan Internasional paling sedikit meliputi:
 - a. bahan material dan bangunan Kapal;
 - b. bagian luar alas Kapal;
 - c. ketel uap dan bejana tekan lainnya serta peralatannya;
 - d. mesin utama;
 - e. mesin bantu;
 - f. instalasi listrik;
 - g. instalasi radio;
 - h. peralatan keselamatan;
 - i. perlindungan kebakaran;
 - j. sistem peralatan keselamatan kebakaran dan perlengkapannya;
 - k. peralatan navigasi;
 - l. publikasi nautika;
 - m. sarana embarkasi untuk petugas pandu dan perlengkapan lainnya;
 - n. lampu navigasi;
 - o. sosok benda;
 - p. alat untuk membuat sinyal suara dan sinyal marabahaya seperti yang dipersyaratkan oleh ketentuan peraturan perundang-undangan dan Konvensi Pencegahan Tubrukan di Laut (International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972);
 - q. penopang dan pengerjaan bangunan Kapal; dan
 - r. ketersediaan informasi stabilitas yang diperlukan.

Pasal 6

- (1) Pemeriksaan Pembaharuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (3) huruf b dilakukan setiap 12 (dua belas) bulan sekali.
- (2) Pemeriksaan Pembaharuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan untuk memastikan bahwa peralatan keselamatan dan perlengkapan memenuhi persyaratan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan ketentuan Internasional paling sedikit meliputi:
 - a. bahan material dan bangunan Kapal;
 - b. bagian luar alas Kapal;
 - c. ketel uap dan bejana tekan lainnya serta peralatannya;
 - d. mesin utama;
 - e. mesin bantu;

- f. instalasi listrik;
- g. instalasi radio;
- h. peralatan keselamatan;
- i. perlindungan kebakaran;
- j. sistem peralatan keselamatan kebakaran dan perlengkapannya;
- k. peralatan keselamatan jiwa dan perlengkapannya;
- l. peralatan navigasi;
- m. publikasi nautika;
- n. sarana embarkasi untuk petugas pandu dan perlengkapan lainnya;
- o. lampu navigasi;
- p. sosok benda; dan
- q. alat untuk membuat sinyal suara dan sinyal marabahaya seperti yang dipersyaratkan oleh ketentuan peraturan perundang-undangan dan Konvensi Pencegahan Tubrukan di Laut (International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972).

Pasal 7

- (1) Pemeriksaan di Luar Jadwal atau Tambahan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (3) huruf c dilakukan sesuai kebutuhan.
- (2) Pemeriksaan di Luar Jadwal atau Tambahan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilakukan untuk memastikan bahan dan pengerjaan perbaikan atau pembaharuan telah memenuhi peraturan perundangundangan dan ketentuan internasional.

Pasal 8

- (1) Pemeriksaan karena kerusakan dan perbaikan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (3) huruf d dilaksanakan setelah dilakukannya perbaikan oleh pemilik Kapal atau operator Kapal.
- (2) Pemilik Kapal atau operator Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib melaporkan kerusakan dan perbaikan kepada Direktur Jenderal, Kepala Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jenderal terdekat, atau Organisasi Yang Diakui (Recognized Organization).
- (3) Pemeriksaan karena kerusakan dan perbaikan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan untuk memastikan bahan dan pengerjaan perbaikan atau penggantian sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan ketentuan Internasional.

Paragraf 3

Pemeriksaan Keselamatan Kapal Barang

Pasal 9

- (1) Pemeriksaan Pertama sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (4) huruf a dilakukan sebelum Kapal beroperasi.

- (2) Pemeriksaan Pertama sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan untuk memastikan bahwa peralatan keselamatan dan perlengkapan memenuhi persyaratan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan ketentuan Internasional paling sedikit meliputi:
- a. rencana pengendalian kebakaran;
 - b. sistem dan peralatan keselamatan kebakaran dan perlengkapannya;
 - c. buku publikasi nautika;
 - d. lampu navigasi;
 - e. sosok benda;
 - f. peralatan keselamatan jiwa dan penataannya;
 - g. instalasi radio;
 - h. sarana embarkasi untuk petugas pandu dan perlengkapan lainnya;
 - i. peralatan untuk menghasilkan bunyi dan signal marabahaya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan Konvensi Pencegahan Tubrukan di Laut (International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972);
 - j. penopang dan pengerjaan bangunan Kapal; dan
 - k. ketersediaan informasi stabilitas yang diperlukan.
- (3) Selain memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) Pemeriksaan Pertama pada Kapal tangki juga dilakukan paling sedikit terhadap:

10

Tahunan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (4) huruf b dilakukan dalam jangka waktu 3 (tiga) bulan sebelum atau

- a. ruang pompa;
- b. ruang muatan;
- c. sistem Pipa perangan tangki bahan bakar;
- d. insulasi tahanan instalasi listrik dalam zona berbahaya; dan
- e. peralatan keselamatan.

Pasal

(1) Pemeriksaan

setelah Hari Jadi (Anniversary Date) sertifikat Keselamatan Kapal Barang.

- (2) Pemeriksaan Tahunan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus mencakup Pemeriksaan secara lengkap atas aspek keselamatan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan ketentuan

Internasional paling sedikit meliputi:

- a. rencana pengendalian kebakaran;
- b. sistem dan peralatan keselamatan kebakaran dan perlengkapannya;
- c. buku publikasi nautika;
- d. lampu navigasi; e. sosok benda;
- f. peralatan keselamatan jiwa dan penataannya;
- g. instalasi radio;
- h. sarana embarkasi untuk petugas pandu dan perlengkapan lainnya; dan
- i. peralatan untuk menghasilkan bunyi dan signal marabahaya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan Konvensi Pencegahan Tubrukan di Laut (International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972).

- (3) Selain memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) Pemeriksaan Tahunan pada Kapal tangki juga dilakukan paling sedikit terhadap:

1 1

Pembaharuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (4) huruf c dilakukan setiap 5 (lima) tahun sekali.

- (2) Pemeriksaan Pembaharuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus mencakup Pemeriksaan secara lengkap terhadap aspek keselamatan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan ketentuan

Internasional paling sedikit meliputi:

- a. ruang pompa;
- b. ruang muatan;
- c. sistem Pipa peranganin tangki bahan bakar;
- d. insulasi tahanan instalasi listrik dalam zona berbahaya; dan
- e. peralatan keselamatan.

Pasal

(1) Pemeriksaan

- a. rencana pengendalian kebakaran;
- b. sistem dan peralatan keselamatan kebakaran dan perlengkapannya;
- c. buku publikasi nautika;
- d. lampu navigasi;
- e. sosok benda;
- f. peralatan keselamatan jiwa dan penataannya;
- g. instalasi radio;
- h. sarana embarkasi untuk petugas pandu dan perlengkapan lainnya; dan
- i. peralatan untuk menghasilkan bunyi dan signal marabahaya sesuai dengan Konvensi Pencegahan Tubrukan di Laut (International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972).

(3) Selain memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) Pemeriksaan Pembaharuan pada Kapal tangki juga dilakukan paling sedikit terhadap:

- a. ruang pompa;
- b. ruang muatan;
- c. sistem Pipa peranganin tangki bahan bakar;
- d. insulasi tahanan instalasi listrik dalam zona berbahaya; dan
- e. peralatan keselamatan.

Pasal

(1) Pemeriksaan

12

Antara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (4) huruf d dilakukan dalam jangka waktu 3 (tiga) bulan sebelum atau setelah Hari Jadi (Anniversary Date) kedua, atau dalam waktu 3 (tiga) bulan sebelum atau sesudah Hari Jadi (Anniversary Date) ketiga dari sertifikat Keselamatan Kapal Barang yang akan menggantikan periode Pemeriksaan Tahunan.

- (2) Pemeriksaan Antara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus mencakup Pemeriksaan secara lengkap terhadap aspek keselamatan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan ketentuan internasional yang paling sedikit meliputi:
- a. rencana pengendalian kebakaran;
 - b. sistem dan peralatan keselamatan kebakaran dan perlengkapannya;
 - c. buku publikasi nautika;
 - d. lampu navigasi; e. sosok benda;
 - f. peralatan keselamatan jiwa dan penataannya;
 - g. instalasi radio;
 - h. sarana embarkasi untuk petugas pandu dan perlengkapan lainnya; dan
 - i. peralatan untuk menghasilkan bunyi dan signal marabahaya sesuai dengan Konvensi Pencegahan Tubrukan di Laut (International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972).
- (3) Selain memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) Pemeriksaan Antara pada Kapal tangki juga dilakukan paling sedikit terhadap:

-15-

13

- (1) Pemeriksaan di Luar Jadwal atau Tambahan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (4) huruf e dilakukan sesuai kebutuhan.

- a. ruang pompa;
- b. ruang muatan;
- c. sistem Pipa perangan tangki bahan bakar;
- d. insulasi tahanan instalasi listrik dalam zona berbahaya; dan
- e. peralatan keselamatan.

Pasal

- (2) Pemeriksaan di Luar Jadwal atau Tambahan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan untuk memastikan perbaikan atau pembaharuan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan ketentuan internasional.

Pasal 14

- (1) Pemeriksaan karena kerusakan dan perbaikan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (4) huruf f dilaksanakan setelah dilakukannya perbaikan oleh pemilik Kapal atau operator Kapal.
- (2) Pemilik Kapal atau operator Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib melaporkan kerusakan dan perbaikan kepada Direktur Jenderal, Kepala Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jenderal terdekat, atau Organisasi Yang Diakui (Recognized Organization).
- (3) Pemeriksaan karena kerusakan dan perbaikan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan untuk memastikan bahan dan pengerjaan perbaikan atau penggantian sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan ketentuan Internasional.

Pasal 15

- (1) Pemeriksaan Tahunan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 dan Pemeriksaan Antara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 harus dilakukan pengukuhan (endorsement) pada sertifikat Keselamatan Kapal Barang.
- (2) Pengukuhan (endorsement) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dituangkan pada lembar pengukuhan (endorsement) yang menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari sertifikat Keselamatan Kapal Barang.
- (3) Pemeriksaan Tahunan dan Pemeriksaan Antara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan setelah diberikan petunjuk pelaksanaan dari Direktur Jenderal.

Pasal 16

- (1) Terhadap sisi luar alas Kapal Barang dilaksanakan 2 (dua) kali Pemeriksaan bagian luar alas Kapal dalam jangka waktu 5 (lima) tahun.
- (2) Jangka waktu antara 2 (dua) Pemeriksaan sisi luar alas Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak lebih dari 36 (tiga puluh enam) bulan.
- (3) Pemeriksaan sisi luar alas sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat dilakukan pada saat bersamaan dengan Pemeriksaan Tahunan untuk memastikan Kapal tetap dalam kondisi laik.
- (4) Pemeriksaan sisi luar alas sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dapat dilakukan dengan cara inspeksi bawah air pada kondisi Kapal terapung sebagai pengganti pengawasan pada saat pelimbungan (under water

Pasal

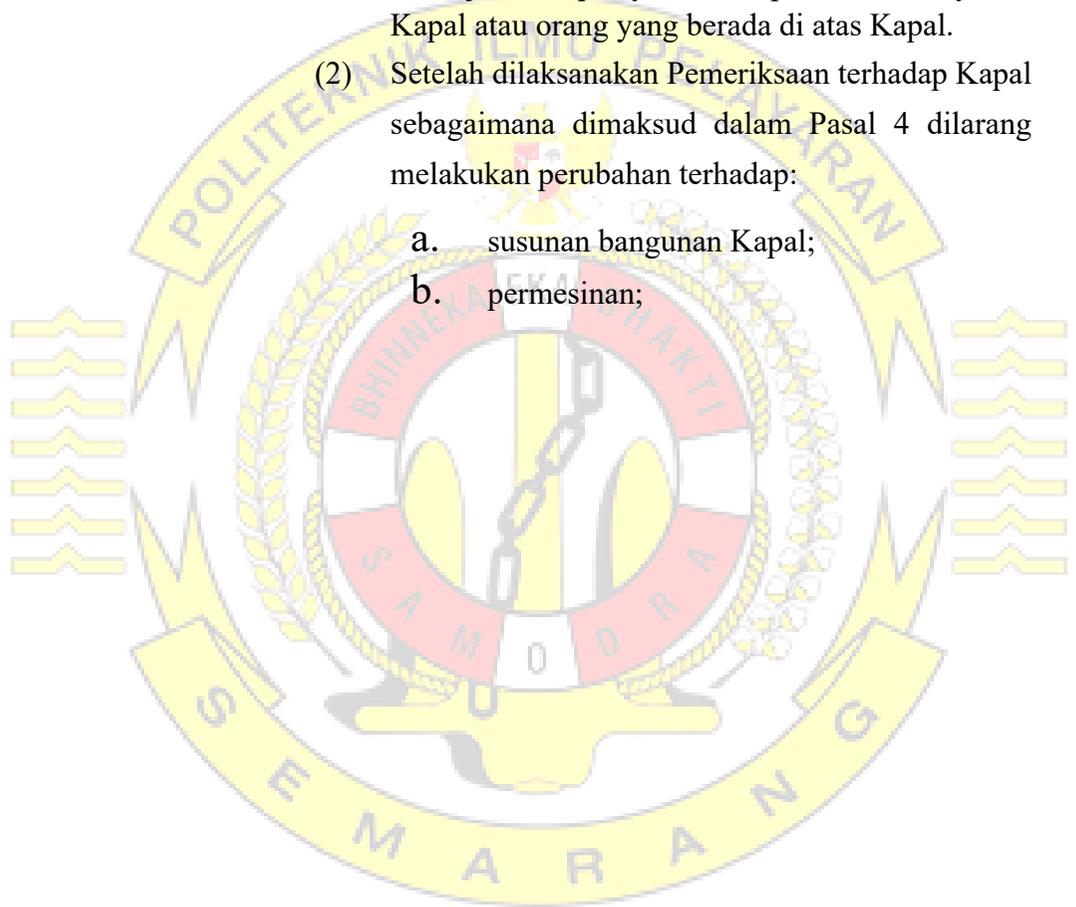
inspection in lieu of drydocking) sesuai persyaratan dalam ketentuan peraturan perundang-undangan.

Bagian Ketiga

Perawatan Kondisi Kapal Setelah Pemeriksaan

Pasal 17

- (1) Kondisi Kapal dan peralatan harus dirawat sesuai dengan ketentuan perundang-undangan dan ketentuan internasional untuk memastikan bahwa Kapal dalam keadaan laik laut dan dapat melanjutkan pelayaran tanpa membahayakan Kapal atau orang yang berada di atas Kapal.
- (2) Setelah dilaksanakan Pemeriksaan terhadap Kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 dilarang melakukan perubahan terhadap:
 - a. susunan bangunan Kapal;
 - b. permesinan;



- c. perlengkapan; dan
 - d. beberapa bagian yang mencakup Pemeriksaan, kecuali mendapat persetujuan Direktur Jenderal.
- (3) Dalam hal terjadi kecelakaan pada Kapal atau ditemukan kerusakan, nakhoda, pemilik Kapal, atau operator Kapal wajib segera melaporkan kepada Direktur Jenderal, Kepala Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jenderal terdekat, atau Organisasi Yang Diakui (Recognized Organization).
 - (4) Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal atau Surveyor dari Organisasi Yang Diakui (Recognized Organization) yang bertanggung jawab terhadap penerbitan sertifikat Keselamatan Kapal harus melakukan investigasi berdasarkan laporan sebagaimana dimaksud pada ayat (3).
 - (5) Investigasi sebagaimana dimaksud pada ayat (4) dilaksanakan terkait dengan Kelaiklautan Kapal.
 - (6) Dalam hal terjadi kecelakaan Kapal di pelabuhan negara lain, nakhoda, pemilik Kapal, atau operator Kapal wajib segera melaporkan kepada otoritas Negara Pelabuhan dan Direktur Jenderal atau Surveyor dari Organisasi Yang Diakui (Recognized Organization) yang bertanggung jawab terhadap penerbitan sertifikat Keselamatan Kapal terkait dengan Kelaiklautan Kapal.

BAB 111

PENGUJIAN DAN SERTIFIKAT KESELAMATAN KAPAL

Bagian Kesatu Pengujian

Pasai 18

- (1) Setiap perlengkapan dan komponen Kapal yang akan digunakan di atas Kapal wajib dilakukan pengujian.
- (2) Pengujian perlengkapan dan komponen Kapal dibuktikan dengan sertifikat dari Direktur Jenderal.
- (3) Pengujian dan sertifikasi perlengkapan dan komponen Kapal diatur dengan Peraturan Menteri tersendiri.

Pasal 19

Setiap Kapal Berbendera Indonesia yang telah diperiksa dilakukan pengujian terkait pemenuhan persyaratan Keselamatan Kapal.

Bagian Kedua
Sertifikat Keselamatan Kapal

Paragraf 1

Umum

Pasal 20

- (1) Setiap Kapal yang berdasarkan hasil Pemeriksaan dan pengujian dinyatakan memenuhi persyaratan Keselamatan Kapal diberikan sertifikat Keselamatan Kapal.
- (2) Sertifikat Keselamatan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
 - a. sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang; dan
 - b. sertifikat Keselamatan Kapal Barang.
- (3) Sertifikat Keselamatan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diterbitkan oleh:
 - a. Menteri; atau
 - b. Organisasi Yang Diakui (Recognized Organization).
- (4) Menteri dalam menerbitkan sertifikat Keselamatan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (3) melimpahkan kewenangannya kepada Direktur Jenderal.
- (5) Direktur Jenderal dalam menerbitkan sertifikat Keselamatan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (4) bertindak untuk dan atas nama Menteri.

Pasal 21

- (1) Sertifikat Keselamatan Kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 20 ayat (2) diterbitkan setelah dilaksanakan Pemeriksaan Pertama atau Pemeriksaan Pembaharuan.
- (2) Sertifikat Keselamatan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilengkapi dengan catatan perlengkapan Kapal yang terdiri atas:
 - a. keselamatan konstruksi Kapal;
 - b. keselamatan perlengkapan Kapal; dan
 - c. keselamatan radio Kapal.
- (3) Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 20 ayat (2) huruf a sesuai dengan format contoh 1 sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.
- (4) Sertifikat Keselamatan Kapal Barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 20 ayat (2) huruf b sesuai dengan format contoh 2 sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

Paragraf 2

Jangka Waktu Sertifikat Keselamatan Kapal

Pasal 22

- (1) Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang diberikan dengan jangka waktu 12 (dua belas) bulan.
- (2) Sertifikat Keselamatan Kapal Barang diberikan dengan jangka waktu 5 (lima) tahun.
- (3) Dalam keadaan tertentu, sertifikat Keselamatan Kapal dapat diberikan kurang dari jangka waktu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2).
- (4) Keadaan tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (3) didasarkan pada hasil Pemeriksaan dan pengujian Kapal oleh Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal.
- (5) Dalam hal sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diterbitkan untuk jangka waktu kurang dari 12 (dua belas) bulan, sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang dapat diperpanjang dengan masa berlaku tidak lebih dari 12 (dua belas) bulan terhitung sejak tanggal berlakunya sertifikat sebelumnya.
- (6) Dalam hal sertifikat Keselamatan Kapal Barang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diterbitkan untuk jangka waktu kurang dari 5 (lima) tahun, sertifikat Keselamatan Kapal Barang dapat diperpanjang dengan masa berlaku tidak lebih dari 5 (lima) tahun terhitung sejak tanggal berlakunya sertifikat sebelumnya.

Pasal 23

- (1) Dalam hal Pemeriksaan Pembaharuan diselesaikan dalam jangka waktu 3 (tiga) bulan sebelum mencapai tanggal berakhirnya sertifikat Keselamatan Kapal, sertifikat Keselamatan Kapal baru diberlakukan sejak tanggal selesainya Pemeriksaan Pembaharuan dengan ketentuan sebagai berikut:
 - a. untuk Kapal Penumpang, masa berlaku sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang paling lama 12 (dua belas) bulan terhitung dari tanggal berakhirnya masa berlaku sertifikat sebelumnya; dan
 - b. untuk Kapal Barang, masa berlaku sertifikat Keselamatan Kapal Barang paling lama 5 tahun terhitung dari tanggal berakhirnya sertifikat sebelumnya.
- (2) Dalam hal Pemeriksaan Pembaharuan diselesaikan setelah tanggal berakhirnya sertifikat Keselamatan Kapal sebelumnya, sertifikat Keselamatan Kapal baru diberlakukan sejak tanggal penyelesaian Pemeriksaan Pembaharuan dengan ketentuan sebagai berikut:
 - a. untuk Kapal Penumpang, masa berlaku sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang paling lama 12 (dua belas) bulan terhitung dari tanggal berakhirnya sertifikat sebelumnya; dan

- b. untuk Kapal Barang, masa berlaku sertifikat Keselamatan Kapal Barang paling lama 5 (lima) tahun dihitung dari tanggal berakhirnya sertifikat sebelumnya.
- (3) Dalam hal Pemeriksaan Pembaharuan diselesaikan lebih dari 3 (tiga) bulan sebelum tanggal berakhir sertifikat Keselamatan Kapal sebelumnya, sertifikat Keselamatan Kapal baru diberlakukan sejak tanggal penyelesaian Pemeriksaan Pembaharuan dengan ketentuan sebagai berikut:
- a. untuk Kapal Penumpang, masa berlaku sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang paling lama 12 (dua belas) bulan dihitung dari tanggal penyelesaian Pemeriksaan Pembaharuan; dan
 - b. untuk Kapal Barang, masa berlaku sertifikat Keselamatan Kapal Barang paling lama 5 (lima) tahun dihitung dari tanggal penyelesaian Pemeriksaan Pembaharuan.

Paragraf 3

Pengukuhan Sertifikat Keselamatan Kapal

Pasal 24

Dalam hal Pemeriksaan Pembaharuan telah dilaksanakan namun sertifikat Keselamatan Kapal yang baru belum dapat diterbitkan atau berada di atas Kapal sebelum tanggal masa berlaku sertifikat Keselamatan Kapal berakhir maka:

- a. Direktur Jenderal; atau
- b. Organisasi Yang Diakui (Recognized Organization) setelah mendapatkan persetujuan dari Direktur Jenderal, dapat mengukuhkan sertifikat Keselamatan Kapal sebelumnya untuk masa berlaku paling lama 5 (lima) bulan dihitung dari tanggal berakhirnya sertifikat Keselamatan Kapal.

Pasal 25

- (1) Dalam hal Pemeriksaan Pembaharuan belum dilaksanakan dan sertifikat Keselamatan Kapal telah berakhir maka:
- a. Direktur Jenderal; atau
 - b. Organisasi Yang Diakui (Recognized Organization) setelah mendapatkan persetujuan dari Direktur Jenderal, dapat memperpanjang periode masa berlaku sertifikat Keselamatan Kapal sampai Kapal tiba di Pelabuhan tempat Pemeriksaan Pembaharuan dilakukan.
- (2) Masa berlaku sertifikat Keselamatan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan paling lama 3 (tiga) bulan sejak tanggal Hari Jadi (Anniversary Date).
- (3) Dalam hal Kapal yang melakukan pelayaran singkat belum melakukan Pemeriksaan Pembaharuan dan sertifikat Keselamatan Kapal telah berakhir, perpanjangan sertifikat dapat diberikan oleh Direktur

Jenderal atau Organisasi Yang Diakui (Recognized Organization) dilakukan setelah mendapatkan persetujuan dari Direktur Jenderal, paling lama 1 (satu) bulan sejak tanggal Hari Jadi (Anniversary Date).

- (4) Perpanjangan sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (3) hanya dapat diberikan 1 (kali).
- (5) Setelah Pemeriksaan Pembaharuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan, sertifikat Keselamatan Kapal yang baru berlaku diberikan dengan ketentuan sebagai berikut:
 - a. untuk Kapal Penumpang, masa berlaku sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang diberikan paling lama 12 (dua belas) bulan dihitung dari tanggal berakhirnya sertifikat sebelum perpanjangan diberikan; dan
 - b. untuk Kapal Barang masa berlaku diberikan Keselamatan Kapal Barang paling lama 5 (lima) tahun dihitung dari tanggal berakhirnya sertifikat sebelum perpanjangan diberikan.

Paragraf 4

Pembebasan Sertifikat Keselamatan Kapal

Pasal 26

- (1) Kapal dapat diberikan sertifikat pembebasan sesuai dengan ketentuan internasional.
- (2) Sertifikat pembebasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) hanya diberikan untuk Kapal yang berlayar ke luar negeri (international voyage).
- (3) Direktur Jenderal harus melaporkan penerbitan sertifikat pembebasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) kepada Organisasi Maritim Internasional.
- (4) Sertifikat pembebasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berlaku untuk jangka waktu:
 - a. sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang paling lama 12 (dua belas) bulan; dan
 - b. sertifikat Keselamatan Kapal Barang paling lama 5 (lima) tahun.
- (5) Pemeriksaan dan penerbitan sertifikat pembebasan dapat dilakukan oleh Direktur Jenderal.
- (6) Sertifikat pembebasan sebagaimana dimaksud pada ayat (5) sesuai dengan format contoh 3 sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

Paragraf 5

Pengecualian dan Pembatalan Sertifikat Keselamatan Kapal

Pasal 27

(1) Sertifikat Keselamatan Kapal tidak berlaku apabila:

- a. masa berlaku sudah berakhir;
- b. tidak melaksanakan pengukuhan sertifikat (endorsement) ;
- c. Kapal rusak dan dinyatakan tidak memenuhi persyaratan Keselamatan Kapal;
- d. Kapal berubah nama;
- e. Kapal ganti bendera;
- f. Kapal tidak sesuai lagi dengan data-data teknis dalam sertifikat Keselamatan Kapal;
- g. Kapal mengalami perombakan yang mengakibatkan perubahan ukuran utama Kapal, dan perubahan fungsi atau jenis Kapal;
- h. Kapal tenggelam;
- i. Kapal hilang; atau
- j. Kapal ditutuh (scrapping).

(2) Sertifikat Keselamatan Kapal dibatalkan jika:

- a. keterangan dalam dokumen Kapal yang digunakan untuk penerbitan sertifikat Keselamatan Kapal ternyata tidak sesuai dengan keadaan yang sebenarnya;
- b. Kapal sudah tidak memenuhi persyaratan Keselamatan Kapal; atau
- c. sertifikat Keselamatan Kapal diperoleh secara tidak sah.

Pasal 28

(1) Pembatalan sertifikat Keselamatan Kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27 ayat (2) dilakukan melalui proses sebagai berikut:

- a. pemanggilan secara patut dan wajar;
- b. penelitian sertifikat Keselamatan Kapal dan dokumen Kapal;
- c. pemeriksaan; dan
- d. pembatalan sertifikat Keselamatan Kapal.

(2) Pembatalan sertifikat Keselamatan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh Menteri.

(3) Menteri dalam membatalkan sertifikat Keselamatan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) melimpahkan kewenangannya kepada Direktur Jenderal.

(4) Direktur Jenderal dalam membatalkan sertifikat Keselamatan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (3) bertindak untuk dan atas nama Menteri.

- (5) Pembatalan sertifikat Keselamatan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan setelah melalui proses Pemeriksaan oleh Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal.
- (6) Dalam hal Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal menemukan bukti adanya pemalsuan sertifikat Keselamatan Kapal, sertifikat Keselamatan Kapal dibatalkan oleh Menteri tanpa melalui proses sebagaimana dimaksud pada ayat (1).

BAB IV

SANKSI ADMINISTRATIF

Pasal 29

- (1) Setiap kapal yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (2), Pasal 14 ayat (2), Pasal 17 ayat (3), Pasal 17 ayat (6), dan Pasal 18 ayat (1) Peraturan Menteri ini dikenakan sanksi administratif, berupa:
 - a. peringatan tertulis;
 - b. pembekuan sertifikat Keselamatan Kapal; atau
 - c. pencabutan sertifikat Keselamatan Kapal.
- (2) Peringatan tertulis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a diberikan sebanyak 3 (tiga) kali berturut-turut dengan tenggang waktu masing-masing 14 (empat belas) hari kerja.
- (3) Apabila telah dilakukan peringatan ketiga sebagaimana dimaksud pada ayat (2) pemegang sertifikat Keselamatan Kapal tidak melakukan usaha perbaikan atas peringatan yang telah diberikan, sertifikat Keselamatan Kapal dibekukan dalam jangka waktu 30 (tiga puluh) hari kerja.
- (4) Setelah jangka waktu pembekuan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) berakhir dan pemegang sertifikat Keselamatan Kapal tidak melakukan usaha perbaikan, sertifikat Keselamatan Kapal dicabut.

Pasal 30

Peringatan tertulis, pembekuan sertifikat Keselamatan Kapal, dan pencabutan sertifikat Keselamatan Kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 29 diberikan oleh Direktur Jenderal setelah mendapat laporan ketidaksesuaian persyaratan dari Kepala Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jenderal berdasarkan hasil Pemeriksaan dari Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal.

BAB V

KETENTUAN LAIN-LAIN

Pasal 31

- (1) Peraturan Menteri ini tidak berlaku bagi:
 - a. Kapal perang;

- b. Kapal negara atau Kapal pemerintah sepanjang tidak dipergunakan untuk kegiatan niaga;
 - c. Kapal yacht wisata yang tidak dipergunakan untuk kegiatan niaga; dan
 - d. Kapal non konvensi berbendera Indonesia.
- (2) Pengaturan mengenai Kapal non konvensi berbendera Indonesia sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf e diatur dengan Peraturan Menteri tersendiri.

BAB VI KETENTUAN PERALIHAN

Pasal 32

Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang dan sertifikat Keselamatan Kapal Barang yang diterbitkan sebelum peraturan Menteri ini, masih tetap berlaku sampai dengan berakhirnya sertifikat Keselamatan Kapal tersebut.

Pasal 33

Direktur Jenderal melaksanakan pembinaan dan pengawasan teknis terhadap pelaksanaan Peraturan Menteri ini.

BAB VII KETENTUAN PENUTUP

Pasal 34

Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang dan sertifikat Keselamatan Kapal Barang dilaksanakan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang penyelenggaraan perizinan berusaha berbasis risiko.

Pasal 35

Peraturan Menteri ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Menteri ini dengan penempatannya dalam Berita Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta pada
tanggal 9 Juni 2021

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

BUDI KARYA SUMADI

Diundangkan di Jakarta pada
tanggal 16 Juni 2021

DIREKTUR JENDERAL
PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN KEMENTERIAN HUKUM DAN HAK ASASI
MANUSIA
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

WIDODO EKATJAHJANA

BERITA NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2021 NOMOR 697

Salinan sesuai dengan aslinya
Kepala Biro Hukum,



Hary Kriswanto

LAMPIRAN
PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 57 TAHUN 2021
TENTANG TATA CARA PEMERIKSAAN, PENGUJIAN, DAN
SERTIFIKASI KESELAMATAN KAPAL

Contoh 1
SERTIFIKAT KESELAMATAN KAPAL PENUMPANG

SERTIFIKAT KESELAMATAN KAPAL PENUMPANG PASSENGER
SHIP SAFETY CERTIFICATE

Serifikat ini harus dilampirkan dengan Record Perlengkapan untuk Keselamatan Kapal Penumpang (Form P) This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment for Passenger Ship Safety (Form P)

No.

Diterbitkan berdasarkan ketentuan
Issued under the provisions of the

KONVENSI INTERNASIONAL TENTANG KESELAMATAN JIWA DI LAUT, 1974,
sebagaimana telah diubah dengan protokol 1988 yang terkait dengannya
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974
as modified by the Protocol of 1988 relating
thereto

Berdasarkan wewenang PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA

Under the authority of the Government of the Republic of Indonesia

Oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

By Directorate General of Sea Transportation

Nama kapal Name of ship	Angka atau huruf pengenal Distinctive number of letters	Pelabuhan pendaftaran Port of registry	Isi kotor Gross tonnage	Bobot mati kapal (ton) ² Leadweight of ship (Metric tons) ²
Daerah operasi radio kapal (Peraturan IV/2) Sea areas in which Ship is certified to operated (Regulation 1172)		Nomor IMO ² IMO Number		
Tanggal pembangunan Date of build				
Kontrak Contract	Pelaksanaan lunas Keel laid	Serah terima Delivery	Perubahan Conversion	

DENGAN INI DINYATAKAN

THIS TO CERTIFY :

1. Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan persyaratan Peraturan 1/7 Konvensi
That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation 1/7 of the Convention
2. Pemeriksaan menunjukkan bahwa:
That the survey showed that :
 - 2.1 kapal memenuhi persyaratan peraturan dan perundangan yang berkaitan dengan • the Ship complied with the requirements of the rule and regulation as regards ..
• I bagunan, permesinan utama dan bantu, ketel dan benjana tekan lainnya; the structure, main and auxiliary machinery, boiler and other pressure vessel;
 - 2.2 tata susunan dan rincian subdivisi kedap air; the watertight subdivision arrangements and detail/;
 - 2.3 garis muat subdivisi berikut ini; the following subdivision load line;

1. Coret yang tidak perlu
Delete as appropriate

- 2. Peralatan alternatif agar dapat memenuhi aturan ini dapat diijinkan Sesuai aturan V/19. Jika menggunakan alat alternatif maka harus dijelaskan
Alternative means of fire fighting these requirements are permitted under Regulation 1719.
In case of other they shall be specified
- 3. Sesuai dengan skema nomor identifikasi kapal IMO (resolusi A. 1078 (28))
In accordance With IMO Ship identification number scheme (resolution A. 1078(28))

Garis muat subdivisi yang ditetapkan dan dimarkakan pada Sisi kapal bagian tengah (Peraturan II-1/18) ³ Subdivision load line assigned and marked on the ship's side in accordance with Regulation 11-1/18 ³	Lambung timbul Freeboard	Berlaku bilamana ruangan-ruangan dimana penumpang diangkut termasuk ruangan alternatif berikut ini To apply when the spaces in which passengers are carried including the following alternative spaces

- 2.2 kapal memenuhi persyaratan Konvensi berkaitan dengan sistem dan sarana keselamatan kebakaran serta rencana pengendalian kebakaran; the ship complied with the requirements of the Convention as regards fire safety system and appliances and fire control plans
- 2.3 sarana dan perlengkapan penyelamatan diri dari sekoci penolong, rakit penolong dan sekoci penyelamatan dilengkapi sesuai dengan persyaratan Konvensi; the life-saving appliance and the equipment of the lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Convention;
- 2.4 kapal dilengkapi dengan sarana pelontar tali dan instalasi radio yang digunakan pada sarana penyelamatan diri sesuai dengan persyaratan Konvensi; the ship was provided with line-throwing appliance and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the requirements of the Convention;
- 2.5 kapal memenuhi persyaratan Konvensi yang berkaitan dengan instalasi radio; the ship complied with the requirements of the Convention as regards radio installations;
- 2.6 fungsi instalasi radio yang digunakan pada sarana penyelamatan diri memenuhi persyaratan Konvensi the functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Convention;
- 27. Kapal memenuhi persyaratan konvensi yang berkaitan dengan perlengkapan navigasi pelayaran, peralatan embarkasi untuk pandu dan publikasi nautika;
The ship complied with the requirement of the Convention as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications;
- 2.8 kapal dilengkapi dengan penerangan, sosok dan sarana pembuat isyarat bunyi dan isyarat marabahaya sesuai dengan persyaratan Konvensi dan Peraturan Internasional tentang Pencegahan Tubrukan di Laut yang berlaku; the ship was provided with lights, shapes and means of making sound signals and distress signals in accordance with the requirement of the Convention and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force;
- 2.9 dalam segala hal kapal memenuhi persyaratan terkait Konvensi; in all other respects the ship complied with the relevant requirement of the Convention;
- 2.10 kapal telah/tidak mengalami perubahan bentuk dan susunan yang berkaitan dengan pemenuhan aturan-aturan 11-1/55/112/17/111/38¹ dari Konvensi, the ship was / was not' subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) 11-1/55/112/17/111/38¹ of the Convention;
- 2.11 dokumen yang memberikan persetujuan akan perubahan bentuk dan susunan untuk permesinan dan instalasi elektrik/proteksi kebakaran / sarana penyelamatan diri 'ditambah / tidak ditambah ' pada catatan dalam sertifikat ini. a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations fire protection / life- saving appliances and arrangements¹ is / is not/ appended to this Certificate.

3 Bahwa telah / tidak¹ diterbitkan Sertifikat Pembebasan

That an Exemption Certificate has / has not/ been issued

Sertifikat ini berlaku sampai dengan.....

This Certificate is valid until

Tanggal selesainya pemeriksaan sebagai dasar penerbitan sertifikat ini

Completion date of the survey on which this certificate is based

Diterbitkan di..... Pada tanggal.....

Issued at. (place of issue of the certificate) Date of issue

PUP I No.

AN. MENTERI PERHUBUNGAN
OB. MINISTER OF TRANSPORTATION

1. Coret yang tidak perlu
Delete as appropriate

4 Untuk kapal dibangun sebelum 1 Januari 2009, notasi sub divisi yang berlaku "C.1", "C.2", and "C.3" harus digunakan
For ship construction before 1 January 2009, the applicable subdivision notation "C.1", "C.2", and "C.3" should be used

PENGUKUHAN BILAMANA SURVEY PEMBARUAN TELAH DISELESAIKAN DAN REGULASI 1/14(d) BERLAKU
ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL SURVEY HAS BEEN COMPLETED AND REGULATION 1/14(d) APPLIES

Kapal memenuhi persyaratan konvensi yang berlaku, dan sertifikat ini harus sesuai aturan 1/14 (c) Konvensi diterima dan berlaku sampai

The ship complies with the relevant requirement of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation 1/14(d) of the Convention be accepted as valid until

Tanda Tangan _____

Signed (signature of authorized official)

Tempat _____ Place

Tanggal _____ Date

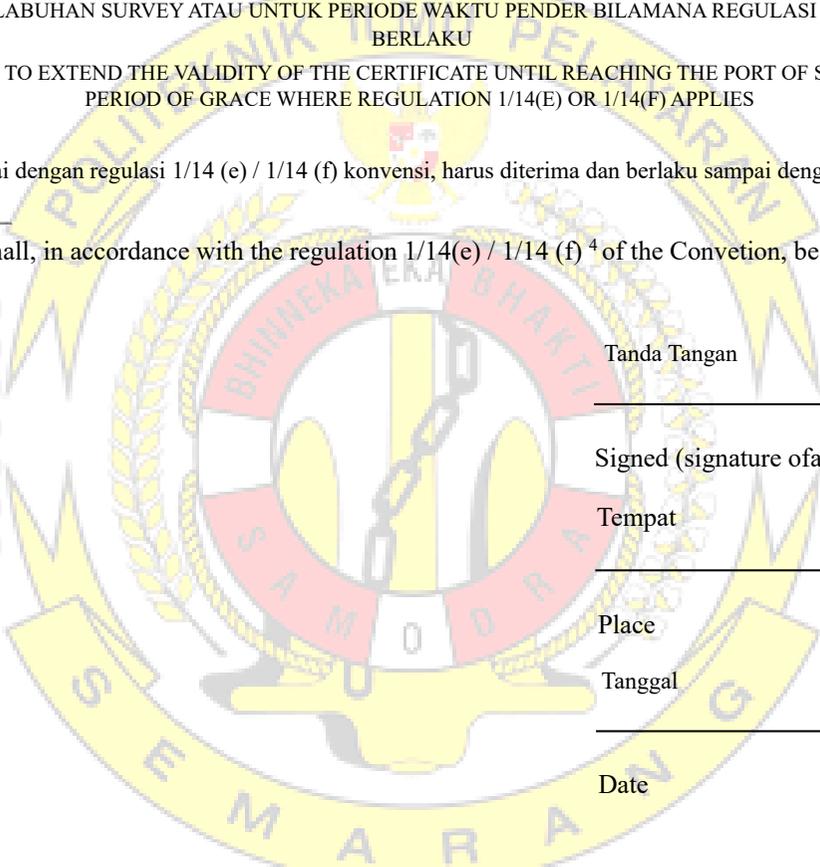
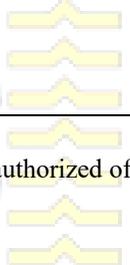
(Stempel atau pejabat yang berwenang)
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

PENGUKUHAN UNTUK MEMPERPANJANG MASA BERLAKU SERTIFIKAT SAMPAI DENGAN TIBA DI
PELABUHAN SURVEY ATAU UNTUK PERIODE WAKTU PENDER BILAMANA REGULASI 1/14 (E) ATAU 1/14(F)
BERLAKU

ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL REACHING THE PORT OF SURVEY OR FOR A
PERIOD OF GRACE WHERE REGULATION 1/14(E) OR 1/14(F) APPLIES

Sertifikat ini, sesuai dengan regulasi 1/14 (e) / 1/14 (f) konvensi, harus diterima dan berlaku sampai dengan:

The certificate shall, in accordance with the regulation 1/14(e) / 1/14 (f) ⁴ of the Convention, be accepted as valid until :



Tanda Tangan _____

Signed (signature of authorized official)

Tempat _____

Place

Tanggal _____

Date

(Stempel atau pejabat yang berwenang)
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

1. Coret yang tidak perlu
Delete as appropriate

CATATAN PERLENGKAPAN UNTUK KESELAMATAN KAPAL PENUMPANG (Form P) RECORD OF
EQUIPMENT FOR PASSENGER smp SAFETY (Form P)

RECORD OF EQUIPMENT FOR COMPLIANCE WITH THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974 AS AMENDED
NO. :

1. Data Kapal
Particulars of Ship

Nama Kapal
Name of Ship

Nomor atau huruf pengenalan
Distinctive Number or Letter

Jumlah penumpang yang diijinkan
Number of passengers for which certified

Jumlah minimum pelayar dengan persyaratan bekualifikasi mengoperasikan instalasi radio:
Minimum number of person with required qualifications to operate the radio installations

2. Rincian sarana penyelamatan diri Details of life saving appliance

		Sisi Kiri Port Side	Sisi Kanan Starboard Side
1.	Jumlah total pelayar dimana tersedia perlengkapan keselamatan jiwa Total number of persons for which life saving appliances are provided		
2.	Jumlah total sekoci Total number of lifeboats		
2.1	Jumlah total pelayar yang dapat ditampung Total number of persons accommodated by them		
2.2	Jumlah sekoci penolong bermotor tertutup sebagian Number of partially enclosed lifeboats (regulation 111/21 and LSA Code section 4.5)		
2.3	Jumlah sekoci semi tertutup yang dapat tegak sendiri Number of self-righting partially enclosed lifeboats (regulation 111/43)		
2.4	Jumlah sekoci tertutup Number of totally enclosed lifeboats (regulation 111/21 and LSA Code, section 4.6)		
2.5	Sekoci lainnya Other lifeboats		
2.5.1	Jumlah Number		
2.5.2	Tipe Type		
3.	Jumlah sekoci bermotor Number of motor lifeboats (included in the total lifeboats shown above)		
3.1	Jumlah sekoci yang dilengkapi dengan lampu pencarian Number of lifeboats fitted with searchlights		
4.	Jumlah perahu penolong Number of rescue boat		
4.1	Jumlah perahu yang termasuk dalam jumlah sekoci yang disebutkan pada butir diatas Number of boats which are included in the total lifeboats shown above		
4.2	Jumlah perahu yang termasuk sekoci penyelamat cepat Number of boats which are fast rescue boats		
5.	Rakit penolong Life rafts		
5.1	Rakit yang membutuhkan alat peluncur yang memenuhi syarat Those or which approved launching appliances are required		
5.1.1	Jumlah rakit penolong Number of life rafts		
5.1.2	Jumlah orang yang dapat ditampung Number of persons accommodated by them		
5.2	Rakit yang tidak membutuhkan alat peluncur yang memenuhi syarat Those for which approved launching appliances are not required		
5.2.1	Jumlah rakit penolong Number of life rafts		
5.2.2	Jumlah orang yang dapat ditampung Number of persons accommodated by them		
6.	Jumlah sistem evakuasi Marine Number of Marine Evacuation System (MES)		
6.1	Jumlah rakit penolong yang dapat digunakan Number of life rafts served by them		
6.2	Jumlah orang yang dapat ditampung Number of persons accommodated by them		
7.	Alat apung Buoyant apparatus		
7.1	Jumlah alat Number of apparatus		

7.2 Jumlah Pelayar yang dapat di dukung Number of person capable of being supported	
8. Jumlah pelampung penolong Number of lifebuoys	
9. Total jumlah jaket penolong Number of lifejackets (total)	
9.1 Jumlah jaket penolong dewasa Number of adult lifejackets	
9.2 Jumlah jaket penolong anak Number of child lifejackets	
9.3 Jumlah jaket penolong bayi Number of infant lifejackets	
10. Baju cebur Immersion suits	
10.1 Jumlah total Total number	
10.2 Jumlah baju yang memenuhi persyaratan sebagai jaket penolong Number of suits complying with the requirements for lifejackets	
11 Jumlah baju perlindungan Number of anti-exposure suits	
12 Jumlah baju pelindung panas Number of thermal protective aids	
13 Instalasi radio yang digunakan pada alat penyelamatan diri Radio installations used in life saving appliance	
13.1 Jumlah alat penentu lokasi pencarian dan pertolongan Number of search and rescue locating device	
13.1.1 Transponder Radio pencarian dan pertolongan Radars search and rescue transponders	
13.1.2 Pemancar AIS pencarian dan pertolongan AIS search and rescue transmitters (AIS-SART)	
13.2 Jumlah perangkat telefon radio VI-IF dua arah Number of two-way VHF radiotelephone apparatus	

3. Rincian fasilitas radio
Details of radio facilities

Butir Item	Ketersediaan Actual Provision
1 Sistem Utama Primary Systems	
1.1 Instalasi radio VHF VHF radio installation	
1.1.1 Encoder DSC DSC Encoder	
1.1.2 Pesawat jaga penerima DSC DSC watch receiver	
1.1.3 Radioteleponi Radiotelephony	
1.2 Instalasi radio MF MF radio installation	

1.2.1	Encoder DSC DSC Encoder	
1.2.2	Pesawat jaga penerima DSC DSC watch receiver	
1.2.3	Radioteleponi Radiotelephony	
1.3	Instalasi radio MF/HF MF/HF radio installation	
I. 3.1	Radioteleponi Radiotelephony	
I. 3.2	Pesawat jaga penerima DSC DSC watch receiver	
I. 3.3	Radioteleponi Radiotelephony	
I. 3.4	Radiotelegrafi cetak langsung Direc-printing radiotelegraphy	
1.4	Stasiun bumi kapai INMARSAT INMARSAT ship earth station	
2.	Alat peringatan sekunder Secondary means of alerting	
3.	Fasilitas penerima informasi keselamatan maritime Facilities for reception of maritime safety information	
3.1	Pesawat penerima NAVTEX NAVTEX VTEX receiver	
3.2	Pesawat penerima EGC EGC receiver	
3.3	Pesawat penerima radiotelegrafi cetak langsung HF HF direc-printing radiotelegraph receiver	
4.	EPIRB Satelit Satellite EPIRB	
4.1	COSPAS SART SART SART	
5.	EPIRB VHF VHF EPIRB	
6.	Transponder radar Kapal Ship's search and rescue locating device	
6.1	Radar Search and rescue transponder (SART)	
6.2	AIS search and rescue transmitter (AIS-SART)	

4. Metode yang digunakan untuk menjamin ketersediaan fasilitas radio (Peraturan IV/ 15.6 dan 15.7) Methods used to ensure availability of radio facilities (regulation IV 15.6 and 15.7)

- 4.1 Dublikasi perlengkapan _____
Duplication of equipment
- 4.2 Pemeliharaan didarat _____
Shore-based maintenance
- 4.3 Kemampuan pemeliharaan di laut :At sea
maintenance capability

- I Merujuk kepada amandemen SOLAS 1983 (MSC.6(48)), untuk kapal yang dibangun setelah tanggal 1 Juli 1986 tetapi sebelum 1 Juli 1998
Refer to the 1983 amendments to SOLAS (MSC.6(48)), applicable to ships constructed on or after 1 July 1986, but before 1 July 1998
- 2. Tidak termasuk yang diwajibkan dari LSA koda; paragraf 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 dan 5.1.2.2.13 Excluding those required by the LSA Code; paragraphs 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 and 5.1.2.2.13
- 5. Keterangan tentang sistem dan perlengkapan navigasi Details of navigational system and equipment

Butir Item	Ketersediaan Actual Provisin
------------	---------------------------------

1.1	Pedoman magnet standar ¹ Standard magnetic compass	
1.2	Pedoman magnet cadangan Spare magnetic compass	
1.3	Pedoman Gasing Gyro-compass	
1.4	Repetitor haluan pedoman gasing Gyro-compass heading repeater	
1.5	Repetitor baringan pedoman gasing Gyro-compass bearing repeater 1	
1.6	Sistem kendali haluan atau lintasan Heading or track control system 1	
1.7	Pelorus atau alat baringan pedoman Pelorus or compass bearing device	
1.8	Alat koreksi garis haluan dan baringan Means of correcting heading and bearings	
1.9	Alat pancar penuntun haluan (THD) ¹ Transmitting heading device (THD) ¹	
2.1	Peta laut / Sistem peraga peta dan informasi elektronik (ECDIS) ² Nautical charts / Electronic chart display and information system (ECDIS) ²	
2.2	Penataan cadangan untuk ECDIS Backup arrangements for ECDIS	
2.3	Publikasi nautika Nautical publication	
2.4	Penataan cadangan untuk publikasi nautika elektronik Backup arrangements for electronic nautical publication	
3.1	Alat penerima sistem satelit navigasi global / sistem navigasi radio terestrial ¹² Receiver for a global navigational satellite system / terrestrial radio navigation system ¹²	
3.2	Radar 9 GHz ¹ 9 GHz Radar ¹	
3.3	Radar kedua (3 GHz / 9 GHz) ^{1 2} Second Radar 3 GHz/9 GHz ^{1 2}	
3.4	Alat bantu plotting radar otomatis (ARPA) ¹ Automatic radar plotting aid (ARPA) /	
3.5	Alat bantu garis haluan otomatis ¹ Automatic trackin aid ¹	
3.6	Alat bantu garis haluan otomatis kedua ¹ Second automatic trackin aid ¹	
3.7	Alat bantu plotting elektronik ¹ Electronic plotting aid ¹	
4.1	Sistem identifikasi otomatis (AIS) Automatic identification system (AIS)	
4.2	Sistem identifikasi dan Penjejakan kapal jarak jauh Long range identification and tracking system LRIT	
4.	Pencatat data pelayaran (VDR) ² Voyage data recorder DR ²	
6.1	Alat ukur kecepatan dan jarak (melalui air) Speed and distance measuring device through the water	
6.2	Alat ukur kecepatan dan jarak (terhadap daratan pada arah depan dan samping) ¹ Speed and distance measuring device (over the ground in the forward and athwart ship direction)	
7.	Perum gema ¹ Echo sounder device	
8.1	Penunjuk daun kemudi, baling-baling, pendorong, slip dan mode operasional ¹ Rudder, propeller, thrust, pitch and operational mode indicator	
8.2	Penunjuk lingkaran putar ¹ Rate of turn indicator	
9.	Sistem penerima suara Sound reception system	
10.	Telepon ke tempat pengemudian darurat Telephone to emergency steering position	

11	Lampu isyarat siang hari ¹ Di lihat si nalin lam	
12.	Reflektor radar ¹ Radar rector	
13.	Kode isyarat internasional International code o si nal	
14.	Buku manual IAMSAR, Volume III IAMSAR Manual, Volume 111	
15.	Sistem alarm jaga navigasi anjungan (BNWAS) Brid e navi ational watch alarm s stem BNWAS	

DENGAN INI DINYATAKAN bahwa lampiran ini seluruhnya benar THIS IS TO CERTIFY that this record is correct in all respect

Diterbitkan di _____ Pada tanggal

Issued at

Date on

AN. MENTERI PERHUBUNGAN OB. MINISTER OF TRANSPORTATION



Contoh 2

SERTIFIKAT KESELAMATAN KAPAL BARANG

SERTIFIKAT KESELAMATAN KAPAL BARANG
CARGO SHIP SAFETY CERTIFIKAT

Serifikat ini harus dilampirkan dengan Record Perlengkapan untuk Keselamatan Kapal Barang (Form C) This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment for Cargo Ship Safety (Form C)

No.....

Diterbitkan berdasarkan ketentuan Issued
under the provisions of the

KONVENSI INTERNASIONAL TENTANG KESELAMATAN JIWA DI LAUT, 1974, sebagaimana telah
diubah dengan protokol 1988 yang terkait dengannya

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974 as
modified by the Protocol of 1988 relating thereto

Berdasarkan wewenang PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA
Under the authority of the Government of the Republic of Indonesia

Oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
By Directorate General of Sea Transportation

Nama kapal Name of ship	Angka atau huruf pengenal Distinctive number or letters	Pelabuhan pendaftaran Port of registry	Isi kotor Gross tonnage	Bobot mati kapal (ton) ² Deadweight of ship Metric Tons ²
Jenis kapal¹ <i>Type of Ship¹</i> <input type="checkbox"/> Kapal curah <i>Bulk carrier</i> <input type="checkbox"/> Kapal tangki kimia <i>Chemical tanker</i> <input type="checkbox"/> Kapal barang selain dari yang disebutkan disamping <i>Cargo ship other than any of the aside</i>		Panjang kapal (Aturan III/3.12) <i>Length of ship (Reg. III/3.12)</i>	Daerah Operasi Radio Kapal <i>Sea areas in which ship is certified to operate</i>	Nomor IMO³ <i>IMO Number³</i>
<input type="checkbox"/> Kapal tangki minyak <i>Oil tanker</i> <input type="checkbox"/> Kapal tangki gas <i>Gas carrier</i>				
Tanggal pembangunan Date of build				
Kontrak Contract	Peletakan lunas Keel laid	Serah terima Delivery	Perubahan Conversion	

DENGAN INI DINYATAKAN ms IS
TO CERTIFY :

1. Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan persyaratan Peraturan 1/8, 1/9 and 1/10 Konvensi

That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation 1/8, 1/9 and 1/10 of the Convention

2. Pemeriksaan menunjukkan bahwa:

That the survey showed that :

2.1 Bahwa kondisi bangunan, permesinan dan perlengkapan sebagaimana ditetapkan dalam peraturan 1/10 diatas memuaskan dan kapal memenuhi persyaratan terkait dari BAB II-I dan 11-2 Konvensi (selain yang berkaitan dengan sistem keselamatan kebakaran dan peralatan dan rencana pengendali kebakaran);

The condition of the structure, machinery and equipment as defined in regulation 1/10 was satisfactory and the ship complied with relevant requirements of chapter II-I and 11-2 of the Convention (other than those relating to fire safety systems and appliances and fire control plans);

2.2 Dua inspeksi terakhir tentang bagian luar alas kapal dilaksanakan pada tanggal.....dan

That the last two inspections of the outside of the ship's bottom took place on and (dates);

³ Sesuai dengan skema nomor identifikasi kapal IMO (resolusi A. 1078 (28))

In accordance with IMO ship identification number scheme (resolution A.1078(28))

4

- 2.3 kapal memenuhi persyaratan Konvensi berkaitan dengan sistem dan sarana keselamatan kebakaran serta rencana pengendalian kebakaran; the ship complied with the requirements of the Convention as regards fire safety system and appliances and fire control plans
- 2.4 sarana dan perlengkapan penyelamatan diri dari sekoci penolong, rakit penolong dan sekoci penyelamatan dilengkapi sesuai dengan persyaratan Konvensi, the life-saving appliance and the equipment of the lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Convention;
- 2.5 kapal dilengkapi dengan sarana pelontar tali dan instalasi radio yang digunakan pada sarana penyelamatan diri sesuai dengan persyaratan Konvensi; the ship was provided with line-throwing appliance and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the requirements of the Convention;
- 2.6 kapal memenuhi persyaratan Konvensi yang berkaitan dengan instalasi radio; the ship complied with the requirements of the Convention as regards radio installations;
- 2.7 fungsi instalasi radio yang digunakan pada sarana penyelamatan diri memenuhi persyaratan Konvensi the functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Convention;
- 2.8 Kapal memenuhi persyaratan konvensi yang berkaitan dengan perlengkapan navigasi pelayaran, peralatan embarkasi untuk pandu dan publikasi nautika;

The ship complied with the requirement of the Convention as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications;

- 2.9 kapal dilengkapi dengan penerangan, sosok dan sarana pemhuat isyarat bunyi dan isyarat marabahaya sesuai dengan persyaratan Konvensi dan Peraturan Internasional tentang Pencegahan Tabrakan di Laut yang berlaku; the ship was provided with lights, shapes and means of making sound signals and distress signals in accordance with the requirement of the Convention and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force; 2.10 dalam segala hal kapal memenuhi persyaratan terkait Konvensi; in all other respects the ship complied with the relevant requirement of the Convention;
- 2.11 kapal telah / tidak mengalami perubahan bentuk dan susunan yang berkaitan dengan pemenuhan aturan-aturan II-1/55/11-2/17/11/38¹ dari Konvensi; the ship was / was not¹ subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) 11-1/55/11-2/17/11/38¹ of the Convention;
- 2.12 dokumen yang memberikan persetujuan akan penubahan bentuk dan susunan untuk permesinan dan instalasi elektrik/proteksi kebakaran / sarana penyelamatan diri⁴ ditambah / tidak ditambah⁴ pada catatan dalam sertifikat ini.
a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations/fire protection / life-saving appliances and arrangements⁴ is/ is not appended to this Certificate.

3 Bahwa kapal beroperasi sesuai dengan regulasi 111/26. I. I. 1² didalam daerah pelayaran yang terbatas.....

That the ship operate in accordance with regulation 111/26.1.1.1⁵ within the limit of the trade area.....

4 Bahwa telah / tidak⁴ diterbitkan Sertifikat Pembebasan

That an Exemption Certificate has / has not been issued

Sertifikat ini berlaku sampai dengan³ berdasarkan pemeriksaan tahunan, antara, dan berkala

dan inspeksi bagian luar alas kapal sesuai dengan aturan 1/8, 1/9 dan 1/10 dari Konvensi

This Certificate is valid until⁶ subject to the annual, intermediate and periodical surveys and inspections of the outside of the ship's bottom in accordance with regulation 1/8, 1/9 and 1/10 of Convention

Tanggal selesainya pemeriksaan sebagai dasar penerbitan sertifikat ini

Completion date of the survey on which this certificate is based

Diterbitkan di..... Pada tanggal.....

Issued at. (place of issue of the certificate) Date of issue

PUP 1 No.

AN. MENTERI PERHUBUNGAN
OB. MINISTER OF TRANSPORTATION

PENGESAHAN SURVEY TAHUNAN DAN ANTARA TERKAIT PERLENGKAPAN, PERMESINAN DAN STRUKTUR

BAGUNAN KAPAL PADA PARAGRAF 2.1 PADA SERTIFIKAT INI

ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS RELATING TO STRUCTURE, MACHINERY AND EQUIPMENT
REFERRED TO IN PARAGRAPH 2.1 OF THIS CERTIFICATE

DENGAN INI MENYATAKAN bahwa survey telah dilaksanakan sesuai aturan 1/10 Konvensi dan telah sesuai dengan persyaratan Konvensi.

¹ Core yang tidak perlu Delete as appropriate

² Refer to the 1983 amendments to SOLAS (MSC.6(48)), applicable to ship constructed on or after 1 July 1986, but before 1 July 1998 in the case of self-righting partially enclosed lifeboat(s) on board

³ Masukkan tanggal berakhirnya seperti yang dijelaskan oleh Administrasi sesuai dengan aturan 1/14(a) daripada konvensi. Tanggal dan bulan yang digunakan harus sama dengan tanggal ulang tahun, seperti yang dijelaskan pada aturan 1/2(n) daripada Konvensi, kecuali dirubah sesuai dengan 1/4(h)

Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 1/14(a) of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date, as defined in regulation 1/2(n) of the Convention, unless amended in accordance with regulation 1/4(h)

(Stamp of the authority, as appropriate)
(Seal or of the authority, as appropriate)

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by regulation 1/10 of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention

Survey Tahunan	Tanda Tangan	_____
Annual Survey	Signed	(signature of authorized official)
	Tempat	_____
	Place	
	Tanggal	_____
	Date	

(Stempel atau pejabat yang berwenang)
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Survey Tahunan / Survey Antara ⁴	Tanda Tangan	_____
Annual Survey/Intermediate ⁴ survey	Signed	(signature of authorized official)
	Tempat	_____
	Place	
	Tanggal	_____
	Date	

(Stempel atau pejabat yang berwenang)
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Survey Tahunan / Survey Anlara	Tanda Tangan	_____
Annual Survey/Intermediate ⁴ survey	Signed	(signature of authorized official)
	Tempat	_____
	Place	
	Tanggal	_____
	Date	

(Stempel atau pejabat yang berwenang)
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Survey Tahunan	Tanda Tangan	_____
Annual Survey	Signed	(signature of authorized official)
	Tempat	_____
	Place	
	Tanggal	_____
	Date	

atau berwenang) stempel/)

I

(Stempel pejabat yang
(Seal or of the authority, as appropriate)

Coret yang tidak perlu
Delete as appropriate

SURVEY TAHUNAN/ANTARA SESUAI DENGAN REGULASI **1/14(h)(iii)**
 ANNUAVINTERMEDIA TE SUR VEY IN ACCORDANCE WITH **ATION 1/14(h)(iii)** REGULATION

DENGAN INI DINYATAKAN bahwa, pada survey tahunan / antara sesuai dengan regulasi 1/10 dan 1/14 (h) (iii) Konvensi, kapal ditemukan memenuhi ketentuan relevan dari Konvensi

THIS' IS TO CERTIFY that, at an annual/intermediate4 survey in accordance with regulation 1/10 and 1/14(h)(iii) ofthe Convention, the ship wasfound to comply with the relevant requirements efthe Convention

Tanda Tangan

Signed _____
 (signature ofauthorized official)

Tempat

Place _____

Tanggal

Dale _____

(Stempel atau pgiabat yang berwenang)
 (Seal or stamp ofthe authority, as appropriate)

PENGESAHAN UNTUK PEMERIKSAAN BAGIAN LUAR ALAS KAPAL '
 ENDORSEMENT FOR INSPECTION OF THE OUTSIDE OF THE SHIP'S BOTTOM

DENGAN INI DINYATAKAN bahwa, pada pemeriksaan yang disyaratkan oleh regulasi 1/10 Konvensi, kapal ditemukan memenuhi ketentuan yang relevan dari Konvensi.

THIS' IS TO CERTIFY that, at an inspection required by regulation 1/10 e/ the Convention, the ship wasfound to complv with the relevant requirenlents ofthe Convention

Pemeriksaan pertama

First inspection

Tanda Tangan

Signed _____
 (signature ofauthorized official)

Tempat

Place _____

Tanggal

Date _____

(Stempel atau pgiabat yang berwenang)
 (Seal or stamp ofthe authority, as appropriate)

Pemeriksaan kedua

Second inspection

Tanda Tangan

Signed _____
 (signature ofauthorized official)

Tempat

(Stempel pgiabat yang
 Seal or ofthe authority, as appropriate)

Place _____

Tanggal _____

Date _____

atau berwenang) stamp

PENGESAHAN UNTUK SURVEY TAHUNAN DAN SURVEY PERIODIK TERKAIT PELATAN KESELAMATAN DAN PERLENGKAPAN MENGACU PADA PARAGRAF 2.3, 2.4, 2.5, 2.8 DAN 2.9 D ISERTIFIKAT ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND PERIODICAL SUR VET' RELA TING TO LIFE-SA VING APPLIANCES AND OTHER EQUIPMENT REFERRED TO IN PARAGRAPHS' 2.3, 2.4, 2.5, 2.8 AND 2.9 OF THIS' CERTIFICA TE

DENGAN INI DINYATAKAN bahwa, pada survey yang disyaratkan oleh regulasi 1/8 Konvensi, kapal ditemukan memenuhi ketentuan yang relevan dari Konvensi.

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required h' regulation 1/8 oflhe Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements oflhe Convention.

Survey Tahunan

Tanda Tangan

Annual Sun'ey

Signed

(signature of authorized official)

Tempat

Place

Tanggal

Date

(Stempel atau pejabat yang berwenang)
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Survey Tahunan / Survey Antara

Tanda Tangan

Annual Survey/periodical ⁴ survey

Signed

(signature of authorized official)

Tempat

Place

Tanggal

Date

(Stempel atau pejabat yang berwenang)
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Survey Tahunan / Survey Antara

Tanda Tangan

Annual Survey/periodical ⁴ survey

Signed

(signature of authorized official)

Tempat

Place

Tanggal

Date

(Stempel pejabat yang
(Seal or of the authority, as appropriate)

(Stempel atau pejabat yang berwenang)
 (Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Survey Tahunan

Tanda Tangan

Annual Survey

Signed

(signature of authorized official)

Tempat

Place

Tanggal Date

atau berwenang) stamp

4

SURVEY TAHUNAN/SURVEY PERIODIK SESUAI DENGAN REGULASI 1/14 (h) (iii) ANNUAL PERIODICAL SURVEY IN ACCORDANCE WITH REGULATION 1/14

DENGAN INI DINYATAKAN bahwa, pada survey tahunan/ periodik sesuai dengan regulasi 1/8 dan 1/14 (h)(III) konvensi, kapal ditemukan memenuhi ketentuan relevan dari konvensi

THIS IS TO CERTIFY that, at annual/periodic survey in accordance with regulation 1/8 and 1/14 of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention

Tanda Tangan

Signed

(signature of authorized official)

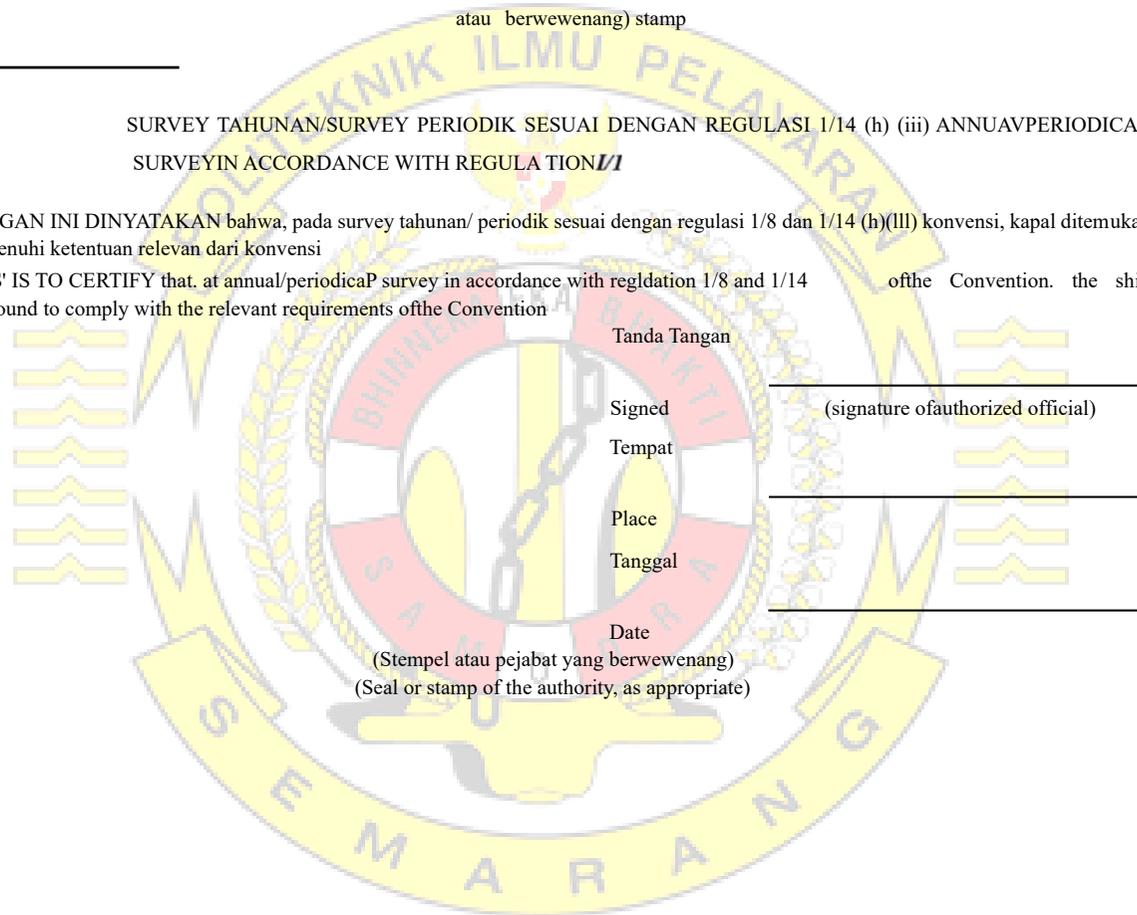
Tempat

Place

Tanggal

Date

(Stempel atau pejabat yang berwenang)
 (Seal or stamp of the authority, as appropriate)



(Stempel atau pejabat yang berwenang)
 (Seal or stamp of the authority, as appropriate)

PENGUKUHAN UNTUK SURVEY PERIODIK TERKAIT INSTALASI RADIO PADA PARAGRAPH 2.6 DAN 2.7 PADA
SERTIFIKAT
ENDORSEMENT FOR PERIODICAL SURVEYS RELATING TO RADIO INSTALLATIONS REFERRED TO IN
PARAGRAPHS 2.6 AND 2.7 OF THIS CERTIFICATE

DENGAN INI DINYATAKAN bahwa, pada survey yang disyaratkan oleh regulasi 1/9 Konvensi, kapal ditemukan memenuhi ketentuan yang relevan dari Konvensi.

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by regulation 1/9 of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention

Survey periodik

Tanda Tangan

Periodical survey

Signed

(signature of authorized official)

Tempat

Place

Tanggal

Date

(Stempel atau pejabat yang berwenang)
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Survey periodik
Periodical survey

Tanda Tangan
Signed

(signature of authorized official)

Tempat

Place

Tanggal

Date

(Stempel atau pejabat yang berwenang)
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Survey periodik
Periodical survey

Tanda Tangan
Signed

(signature of authorized official)

Tempat

Place

Tanggal

Date

(Stempel atau pejabat yang berwenang)
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Survey periodik
Periodical survey

Tanda Tangan
Signed

(signature of authorized official)

Tempat _____
Place _____

Tanggal _____
Date _____

(Stempel atau pejabat yang berwenang)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

SURVEY PERIODIC SESUAI DENGAN REGULASI 1/14(H)(III)

PERIODICAL SURVEY IN ACCORDANCE WITH REGULATION 1/14

DENGAN INI DINYATAKAN bahwa, pada survey periodic sesuai dengan regulasi 1/9 dan 1/14(h)(iii) Konvensi, kapal ditemukan memenuhi ketentuan relevan dari Konvensi.

THIS IS TO CERTIFY that, at a periodical survey in accordance with regulations 1/9 and 1/14(h)(iii) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention

Tanda Tangan _____
Signed (signature of authorized official)

Tempat _____ Place

Tanggal Date _____

(Stempel atau pejabat yang berwenang)
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

PENGESAHAN PERPANJANGAN SERTIFIKAT APABILA BERLAKU KURANG DARI 5 TAHUN DIPAKAI KETENTUAN 1/14 (C) BERLAKU

ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID FOR LESS THAN FIVE YEARS WHERE REGULATION 1/14 (C) APPLIES

Kapal memenuhi persyaratan konvensi yang berlaku, dan sertifikat ini harus sesuai aturan 1/14 (c) Konvensi diterima dan berlaku sampai

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation 1/14(c) of the Convention, be accepted as valid until _____

Tanda Tangan _____
Signed (signature of authorized official)

Tempat _____ Place

Tanggal _____ Date

(Stempel atau pejabat yang berwenang)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**PENGESAHAN BILA SURVEY PEMBAHARUAN TELAH DILAKSANAKAN DAN ATURAN 1/14(D) BERLAKU
ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL SURVEY HAS BEEN COMPLETED AND REGULATION 1/14(D) APPLIES**

Kapal memenuhi persyaratan konvensi yang berlaku, dan sertifikat ini harus sesuai aturan 1/14 (c) Konvensi diterima dan berlaku sampai

The ship complies with the relevant requirement of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation 1/14(d) of the Convention be accepted as valid until _____

Tanda Tangan _____

Signed _____ (signature of authorized official)

Tempat _____ Place

Tanggal _____ Date

(Stempel atau pejabat yang berwenang)
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

PENGUKUHAN UNTUK MEMPERPANJANG MASA BERLAKU SERTIFIKAT SAMPAI DENGAN TIBA DI PELABUHAN SURVEY
ATAU UNTUK PERIODE WAKTU PENDEK BILAMANA REGULASI 1/14 (E) ATAU 1/14(F) BERLAKU
ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL REACHING THE PORT OF SURVEY OR FOR A
PERIOD OF GIUCE WIHERE REGULATION 1/14(E) OR 1/14(F) APPLIES

Sertifikat ini, sesuai dengan regulasi 1/14 (e) / 1/14 (D) konvensi, harus diterima dan berlaku sampai dengan _____

The certificate shall, in accordance with the regulation 1/14(e) / 1/14 (f) ⁴ of the Convention, be accepted as valid until ..

Tanda Tangan _____
Signed _____ (signature of authorized official)

Tempat _____ Place

Tanggal _____
Date

(Stempel atau pejabat yang berwenang)
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

PENGUKUHAN UNTUK TANGGAL ULANG TAHUN YANG DIMAJUKAN BILAMANA REGULASI 1/14 (h) BERLAKU
ENDORSEMENT FOR ADVANCEMENT OF ANNIVERSARY DATE WHERE REGULATION 1/14(H) APPLIES'

Sesuai dengan regulasi 1/14 (h) konvensi, tanggal ulang tahun baru adalah _____

In accordance with regulation 1/14(h) of the Convention, the new anniversary date is _____

Tanda Tangan _____

Signed _____ (signature of authorized official)

Tempat Place _____

Tanggal _____
Date

(Stempel atau pejabat yang berwenang)
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

CATATAN PERLENGKAPAN UNTUK KESELAMATAN KAPAL BARANG (Form C) RECORD OF
EQUIPMENT FOR CARGO SHIP SAFETY (Form C)

RECORD OF EQUIPMENT FOR COMPLIANCE WITH THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974 AS
AMENDED NO. :

Nama Kapal:

Name of Ship:

Nomor atau huruf pengenal:

Distinctive Number or Letter

Jumlah minimum pelayar dengan persyaratan bekualifikasi mengoperasikan instalasi radio :

Minimum number of person with required qualifications to operate the radio installations

4. Rincian sarana penyelamatan diri
Details of life saving appliance

	Sisi Kiri Port Side	Sisi Kanan Starboard Side
1. Jumlah total pelayar dimana tersedia perlengkapan keselamatan jiwa Total number of persons for which life saving appliances are provided		
2. Jumlah total sekoci yang dimiliki Total number of davit launched lifeboats		
2.1 Jumlah total pelayar yang dapat ditampung Total number of persons accommodated by them		
2.2 Jumlah sekoci semi tertutup yang dapat tegak sendiri Number of self-righting partially enclosed lifeboats (regulation 111/43.1)		
2.3 Jumlah sekoci tertutup Number of totally enclosed lifeboats (regulation 111/31 and LSA Code, section 4.6)		
2.4 Jumlah sekoci dengan sistem udara dukung sendiri Number of lifeboats with a self-contained air support system (regulation 111/31 and LSA Code, section 4.8)		
2.5 Jumlah sekoci yang memiliki perlindungan dari api Number of fire-protected lifeboats (regulation 111/31 and LSA Code, section 4.9)		
2.6 Sekoci lainnya Other lifeboats		
2.6.1 Jumlah Number		
2.6.2 Tipe Type		
2.7 Jumlah sekoci jatuh bebas Number of free-fall lifeboats		
2.7.1 Total sekoci tertutup Totally enclosed (regulation 111/31 and LSA Code, section 4.7)		
2.7.2 sistem udara dukung sendiri self-contained (regulation 111/31 and LSA Code, section 4.8)		
2.7.3 perlindungan dari api fire-protected (regulation 111/31 and LSA Code section 4.9)		
3. Jumlah sekoci bermotor Number of motor lifeboats (included in the total lifeboats shown above)		
3.1 Jumlah sekoci yang dilengkapi dengan lampu pencarian Number of lifeboats fitted with searchlights		
4. Jumlah perahu penolong Number of rescue boat		
4.1 Jumlah perahu yang termasuk dalam jumlah sekoci yang disebutkan pada butir 2 dan 3 di atas Number of boats which are included in the total lifeboats shown in 2 and 3 above		
5. Rakit penolong Life rafts		
5.1 Rakit yang membutuhkan alat peluncur yang memenuhi syarat Those for which approved launching appliances are required		
5.1.1 Jumlah rakit penolong Number of life rafts		
5.1.2 Jumlah orang yang dapat ditampung Number of persons accommodated by them		
5.2 Rakit yang tidak membutuhkan alat peluncur yang memenuhi syarat Those for which approved launching appliances are not required		

5.2.1 Jumlah rakit penolong Number of life rafts	
5.2.2 Jumlah orang yang dapat ditampung Number of persons accommodated by them	
5.3 Jumlah rakit penolong yang dipersyaratkan peraturan 111/31.1.4 Number of life rafts required by regulation 111/31.1.4	
6. Jumlah pelampung Number of life buoys	
7. Jumlah jaket penolong Number of life jackets	
8. Baju cebur Immersion suits	
8.1 Jumlah total Total number	
8.2 Jumlah baju yang memenuhi persyaratan sebagai jaket penolong Number of suits complying with the requirements for life jackets	
9. Jumlah baju perlindungan Number of anti-exposure suits	
10. Instalasi radio yang digunakan pada alat penyelamatan diri Radio installations used in life saving appliance	
10.1 Jumlah alat penentu lokasi pencarian dan pertolongan Number of search and rescue locating device	
10.1.1 Transponder Radio pencarian dan pertolongan Radar search and rescue transponders	
10.1.2 Pemancar AIS pencarian dan pertolongan AIS search and rescue transmitters (AIS-SART)	
10.2 Jumlah perangkat telefon radio VHF dua arah Number of two-way VHF radiotelephone apparatus	

1 Memujuk kepada amandemen SOLAS 1983 (MSC.6(48)), untuk kapal yang dibangun setelah tanggal 1 Juli 1986 tetapi sebelum 1 Juli 1998 Refer to the 1983 amendments to SOLAS (MSC.6(48)), applicable to ships constructed on or after 1 July 1986, but before 1 July 1998

5. Rincian fasilitas radio Details of radio facilities

Butir Item	Ketersediaan Actual Provision
1. Sistem Utama Primary Systems	
1.1 Instalasi radio VHF VHF radio installation	
1.1.1 Encoder DSC DSC Encoder	
1.1.2 Pesawat jaga penerima DSC DSC watch receiver	
1.1.3 Radioteleponi Radiotelephony	
1.2 Instalasi radio MF MF radio installation	
1.2.1 Encoder DSC DSC Encoder	
1.2.2 Pesawat jaga penerima DSC DSC watch receiver	
1.2.3 Radioteleponi Radiotelephony	
1.3 Instalasi radio MF/HF MF/HF radio installation	
1.3.1 Radioteleponi Radiotelephony	
1.3.2 Pesawat jaga penerima DSC DSC watch receiver	

1.3.3 Radioteleponi Radiotelephony	
1.3.4 Radiotelegrafi cetak langsung Direc-printing radiotelegraphy	
1.4 Stasiun bumi kapal INMARSAT INMARSAT ship earth station	
2. Alat peringatan sekunder Secondary means of alerting	
3. Fasilitas penerima informasi keselamatan maritime Facilities for reception of maritime safety information	
3.1 Pesawat penerima NAVTEX [TEX receiver	
3.2 Pesawat penerima EGC EGC receiver	
3.3 Pesawat penerima radiotelegrafi cetak langsung HF HF direc-printing radiotelegraph receiver	
4. EPIRB Satelit <i>Satellite EPIRB</i>	
4.1 COSPAS SARSAT CORPAS SARSAT	
5. EPIRB VHF VHF EPIRB	
6. Transponder radar kapal Ship's search and rescue locating device	
6.1 Radar Search and rescue transponder (SART)	
6.2 AIS search and rescue Transmitter (AIS-SART)	

3. Metode yang digunakan untuk menjamin ketersediaan fasilitas radio (Peraturan IV/15.6 dan 15.7) Methods used to ensure availability of radio facilities (regulation [J] 15.6 and 15.7)

- 3.1 Dubikasi perlengkapan Duplication of equipment
- 3.2 Pemeliharaan di darat
Shore-based maintenance
- 3.3 Kemampuan pemeliharaan di laut : At sea
maintenance capability

4. Keterangan tentang sistem dan perlengkapan navigasi Details of navigational system and equipment

1.1 Pedoman magnet standar ¹ Standard magnetic compass	
1.2 Pedoman magnet cadangan Spare magnetic compass	
1.3 Pedoman Gasing Gyro- compass 1	
1.4 Repeter haluan pedoman gasing Gyro-compass heading repeater	
1.5 Repeter baringan pedoman gasing Gyro-compass bearing repeater	

1.6	Sistem kendali hakuan atau lintasan Heading or track control system	
1.7	Pelorus atau alat baringan pedoman ¹ Pelorus or compass bearing device	
1.8	Alat koreksi garis haluan dan baringan Means of correcting heading and bearings	
1.9	Alat pancar penuntun haluan (THI) ¹ Transmitting heading device (THI) "	
2.1	Peta laut / Sistem peraga peta dan informasi elektronik (ECDIS) ² Nautical charts / Electronic chart display and information system (ECDIS) ²	
2.2	Penataan cadangan untuk ECDIS Backup arrangements for ECDIS	
2.3	Publikasi nautika Nautical publication	
2.4	Penataan cadangan untuk publikasi nautika elektronik Backup arrangements for electronic nautical publication	
3.1	Alat penerima sistem satelit navigasi global / sistem navigasi radio terrestrial ¹² Receiver for a global navigational satellite system / terrestrial radio navigation system	
3.2	Radar 9 GHz 9 GHz Radar	
3.3	Radar GHz/ 9 GHz) ^{1 2} Second Radar 3	
3.4	Alat bantu plotting radar otomatis (ARPA) Automatic radar plotting aid (ARPA)	
3.5	Alat bantu garis haluan otomatis Automatic tracking aid ¹	
3.6	Alat bantu garis haluan otomatis kedua ¹ Second automatic tracking aid "	
3.7	Alat bantu plotting elektronik ¹ Electronic plotting aid ¹	
4.1	Sistem identifikasi otomatis (AIS) Automatic identification system (AIS)	
4.2	Sistem identifikasi dan Penjejakan kapal jarak jauh Long-range identification and tracking of ships (LRIT)	
5.1	Pencatat data pelayaran (VDR) ² Voyage data recorder (VDR) ²	
5.2	Pencatat data pelayaran sederhana (S-VDR) ² Simplified voyage data recorder (S-VDR) ²	
6.1	Alat ukur kecepatan dan jarak (melalui air) ¹ Speed and distance measuring device (through the water) "	
6.2	Alat ukur kecepatan dan jarak (terhadap daratan pada arah depan dan samping) ¹ Speed and distance measuring device (over the ground in the forward and athwart ship direction) ¹	
7.	Perum gema ¹ Echo sounding device	
8.1	Penunjuk daun kemudi, baling-baling, pendorong, slip dan mode operasional ¹ Rudder, propeller, thrust, pitch and operational mode indicator "	
8.2	Penunjuk lingkaran putar Rate of turn indicator ¹	

9. Sistem penerima suara 1 Sound reception svstem	
10. Telepon ke tempat pengemudian darurat 1 Telephone to emergency steering position	
11. Lampu isyarat siang hari Daylight signaling lamp 1	
12. Reflektor radar 1 Radar reflector 1	
13. Kode isyarat internasional International code o si WII	
14. Buku manual IAMSAR, Volume III IAMSAR Manual, Volume 111	
15. Sistem alarm jaga navigasi anjungan (BNWAS) Bridge navigational watch alarm system (BNWAS)	

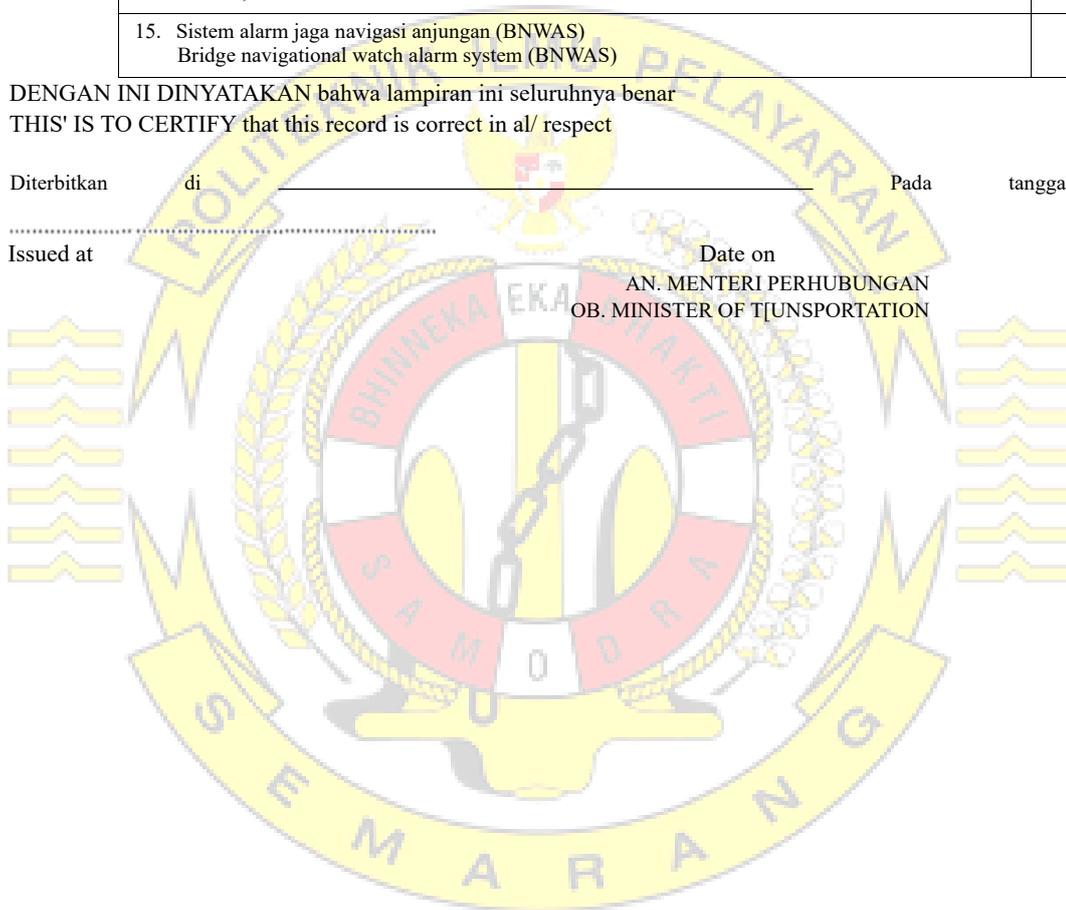
DENGAN INI DINYATAKAN bahwa lampiran ini seluruhnya benar
THIS' IS TO CERTIFY that this record is correct in al/ respect

Diterbitkan di _____ Pada tanggal _____

Issued at

Date on

AN. MENTERI PERHUBUNGAN
OB. MINISTER OF T[UNSPORTATION



2. Peralatan alternatif agar dapat memenuhi aturan ini dapat diijinkan Sesuai aturan V/19. Jika menggunakan alat alternatif maka harus diielaskan
3. Alternative mean VTmeeting this requirements are permitted under Regulation [719. In case of other they shall be specified

Contoh 3

SERTIFIKAT PEMBEBASAN

SERTIFIKA
T
PEMBEBA
SAN
EXEMPTI
ON
ERTIFICA
TE

NO.....

Diterbitkan Inenurut ketentuan
Issued under the provistons of the

KONVENSI INTERNASIONAL TENTANG KESELAMATAN JIWA
DILAUT, 1974 INTERN.VI'ION'.II. CONVENTION' FOR
SAFETY OF '41' SEA. 1974

REPUBLIK INDONESIA
'The Republic O/ Indonesia

Oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
By Directorate General of Sea Transportation

Nama Kapal Name of ship	Angka atau huruf pengenalan Distinctive number or letters	Pelabuhan Pendaftaran Port of registry	Isi kotor Gross tonnage	Nomor IMO' IMO Number"

D
E
N
G
A
N
I
N
I
D
I
N
Y
A
T
A
K
A
N
T
H
I
S
I
S
T
O

CERTIF

Bahwa kapal, berdasarkan kewenangan yang dimungkinkan oleh Peraturan

..... Konvensi. That the ship is, under 'he authority conferred
by regulation Q/ the Convention.

Dibebaskan dari persyaratan

Konvensi. Exempted from the requirements of of the (•onvention.

Persyaratan , jika ada, berkaitan dengan diberikannya
Sertifikat Pembebasan ini Conditions. many, on which
the Exemption Certificate is granted .

Pelayaran, jika ada, berkaitan dengan diberikannya
Sertifikat Pembebasan ini royage. U'an. v. (Or
'hich the Eremption Certificate is granted

Sertifikat ini berlaku sampai dengan

.....tunduk pada Th./S

certificate is valid until subject 10 the

Sertifikat ,

Certificate

Untuk mana dilampirkan sertifikat ini, masih berlaku
To which this certificate is attached, remaining valid

Diterbitkan di Pada tanggal .

Issued at

Date on

AN. MENTERI PERHUBUNGAN

OB.

MINISTER OF TRANSPORTATION PUP 1 NO.

Sesuai dengan skema Nomor Identifikasi Kapal IMO yang diadopsi oleh

sesuai dengan resolusi A.1/7 (30) // accordance Ship Identification number
scheme adopted by the ICS/UNION A. (30)



MENTERI PERHUBUNGAN

REPUBLIK INDONESIA,

ttd

BUDI KARYA SUMADI

Salinan sesuai dengan aslinya

Kepala Biro Hukum,



Hary Kriswanto

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Yumna Andrea Wibowo
2. Tempat dan Tanggal Lahir : Boyolali, 28 Desember 2000
3. NIT : 572011337566K
4. Agama : Islam
5. Alamat Asal : Drono RT1/RW2, Mudal, Boyolali
6. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Gangsar Wibowo
 - b. Ibu : Sri Lestari
7. Riwayat Pendidikan
 - a. Sekolah Dasar : SD Negeri 5 Boyolali
 - b. SMP : SMP Negeri 2 Boyolali
 - c. SMA : SMA Negeri 3 Boyolali
 - d. Perguruan Tinggi : PIP SEMARANG
8. Pengalaman Praktek Darat (PRADA)
 - a. Perusahaan : Direktorat Perkapalan dan Kepelautan
 Alamat Perusahaan : Jl. Medan Merdeka Barat No.8, RT.2/RW.3,
 Gambir, Kecamatan Gambir, Kota Jakarta
 Pusat, DKI Jakarta 10110
 - b. Perusahaan : PT. Kartika Samudra Adijaya
 Alamat Perusahaan : Generali Tower Gran Rubina, Lantai 12,
 Jl. H. R. Rasuna Said, RT.1/RW.5, Karet
 Kuningan, Kecamatan Setiabudi, Kota
 Jakarta Selatan, DKI Jakarta 12940