

KAJIAN FASILITAS KESELAMATAN KAPAL PADA LINTAS PENYEBERANGAN 35 ILIR - MUNTOK

Abdul Mutholib

Peneliti Bidang Transportasi ASDP-Badan Litbang Perhubungan
Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat 10110

Abstract - Crossing pier 35 Ilir Muntok order served by 6 (Six) ships with a trend showing that more ferry ports serve as cargo and four-wheeled vehicles and two-wheeler (R-4 and R-2) and passenger transport, Recognizing the importance of safety in transport crossing vessel operators are also required to improve service, including time-liness and preparedness safety equipment on board, such as buoys that amount should be adjusted to the stuffing ship. In order to improve the safety of maritime transport services on crossing 35 Ilir - Muntok been conducted periodic inspection that includes examination of Roro ship hull construction, systems engineering, ship equipment, ship telecommunications equipment, tool safety of passengers and ship navigation equipment

Keywords : vessel safety facilities

Abstrak - Dermaga penyebrangan 35 Ilir dengan tujuan Muntok dilayani oleh 6 (Enam) kapal dengan kecenderungan menunjukkan bahwa pelabuhan penyeberangan lebih berfungsi sebagai angkutan barang dan kendaraan roda empat dan roda dua (R-4 dan R-2) dan angkutan penumpang. Menyadari pentingnya keselamatan dalam angkutan penyeberangan operator kapal juga dituntut untuk meningkatkan pelayanan, termasuk ketepatan waktu dan kesiapan alat keselamatan di dalam kapal, misalnya pelampung yang jumlahnya harus disesuaikan dengan isian kapal. Dalam rangka meningkatkan pelayanan keselamatan angkutan laut pada lintas penyeberangan 35 Ilir - Muntok telah dilakukan secara priodik pemeriksaan kapal Roro yang meliputi pemeriksaan konstruksi badan kapal, sistem permesinan, perlengkapan kapal, alat telekomunikasi kapal, alat keselamatan penumpang dan perlengkapan navigasi kapal

Kata kunci : fasilitas keselamatan kapal

PENDAHULUAN

Pelabuhan penyeberangan 35 ilir Palembang merupakan prasarana yang melayani lintasan penyeberangan Palembang-Muntok (Bangka). Angkutan

penyeberangan Palembang-Muntok sampai saat ini dilayani oleh 6 KMP (Kapal Motor Penyeberangan) dengan kapasitas penumpangnya 125 orang, sedangkan kendaraannya untuk kelas I, II, III, dan IV sekitar 15 armada

Lalu lintas angkutan penyeberangan di dermaga penyebrangan 35 Ilir dengan tujuan Muntok dilayani oleh 6 (enam) kapal yaitu Tristar 1, Tri Star 3, Kakap, Kerapu, Srikandi dan Tristar X dengan jumlah trip berangkat dan tiba masing-masing sebanyak 79 dan 80 trip, adapun jumlah penumpang yang berangkat menuju Muntok berjumlah 3.435 orang dan kendaraan berjumlah 1.332 unit sedangkan penumpang yang tiba di Palembang berjumlah 1.008 orang dan kendaraan berjumlah 1.224 unit.

Berdasarkan data 10 tahun terakhir, kinerja pelabuhan penyeberangan 35 ilir menunjukkan kecenderungan yang sama dengan kondisi secara nasional. Kecenderungan tersebut menunjukkan bahwa pelabuhan penyeberangan lebih berfungsi sebagai angkutan barang dan kendaraan roda empat dan roda dua (R-4 dan R-2) dan angkutan penumpang.

Menyadari pentingnya keselamatan dalam angkutan penyeberangan operator kapal juga dituntut untuk meningkatkan pelayanan, termasuk ketepatan waktu dan kesiapan alat keselamatan di dalam kapal, misalnya pelampung yang jumlahnya harus disesuaikan dengan isian kapal.

Dalam rangka meningkatkan pelayanan keselamatan angkutan laut pada lintas penyeberangan 35 Ilir - Muntok telah dilakukan secara priodik pemeriksaan kapal Roro yang meliputi pemeriksaan konstruksi badan kapal, sistem permesinan, perlengkapan kapal, alat telekomunikasi kapal, alat keselamatan penumpang dan perlengkapan navigasi kapal

TINJAUAN PUSTAKA

Lintas penyeberangan adalah suatu alur perairan di laut, selat, teluk, sungai dan/atau danau yang ditetapkan sebagai lintas penyeberangan (KM 32, 2001 ps 1).

Lintas penyeberangan berfungsi untuk menghubungkan simpul pada jaringan jalan dan/atau jaringan jalur kereta api (KM 32, 2001 ps 2(2)).

Penetapan lintas angkutan penyeberangan dilakukan dengan memperhatikan pengembangan jaringan jalan dan/atau jaringan jalan kereta api yang tersusun dalam kesatuan tatanan transportasi nasional (UU 21, 1992, ps 81(1)) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor ; KM 52 tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan, pada Bab IV Pasal 19 ayat (1) Pengoperasian pelabuhan penyeberangan dilakukan setelah memenuhi persyaratan :

- a. pembangunan pelabuhan penyeberangan telah selesai dilaksanakan;
- b. keamanan, ketertiban, dan keselamatan pelayaran;
- c. tersedia fasilitas untuk menjamin kelancaran arus penumpang dan kendaraan beserta muatannya;
- d. pengelolaan lingkungan;
- e. tersedia pelaksana kegiatan di pelabuhan penyeberangan;
- f. memiliki sistem dan prosedur pelayanan pelabuhan
- g. penyeberangan;
- h. tersedianya sumber daya manusia bidang teknis
- i. pengoperasian pelabuhan penyeberangan yang memiliki pengetahuan dibidang pelabuhan penyeberangan.

METODOLOGI

Kajian kecil ini merupakan suatu kajian kualitatif dengan mempergunakan paradigma kualitatif melalui pendekatan induktif, dimana paradigma kualitatif ini menekankan pada pemahaman mengenai masalah-masalah dalam kehidupan sosial berdasarkan kondisi realitas yang subyektif dan berdimensi banyak serta peneliti berinteraksi dengan fakta yang diteliti. Dengan demikian datanya berbentuk deskriptif berupa kata-kata lisan atau tulisan tentang tingkah laku manusia yang dapat diamati, sehingga teknik pengumpulan data yang biasa dipergunakan adalah studi literatur, dan pengamatan berperserta.

Sementara itu untuk menganalisis data dilakukan dengan cara reduksi data (reduksi data adalah proses pemilihan, pemusatan perhatian pada penyederhanaan, pengabstrakan, dan transformasi data kasar yang muncul dari catatan-catatan tertulis

dilapangan), penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Dalam melakukan analisis maka diajukan pengumpulan data yang terdiri dari :

- a. Data primer dilakukan dengan pengamatan dilapangan tempat obyek survei yaitu pelabuhan penyeberangan Muntok..
- b. Data sekunder diperoleh dari sumber yang terkait yaitu Adpel Pelabuhan Penyeberangan 35 Ilir Palembang.

Analisis yang digunakan adalah mengevaluasi tentang kondisi pelayanan saat ini yang dilakukan di pelabuhan 35 Ilir dikaitkan dengan kebutuhan ideal persyaratan fasilitas keselamatan yang dibutuhkan sesuai dengan target penyelenggaraan transportasi penyeberangan, jika terjadi kekurangan atau gap maka akan menjadi kebutuhan norma persyaratan yang harus dipenuhi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Sarana Kapal

Saat ini, jumlah armada di Pelabuhan Penyeberangan 35 Ilir Palembang sebanyak 8 unit yang dioperasikan oleh sejumlah perusahaan, yakni PT Prima Ekdkituf, PT. Samudra Pratama. PT. ASDP Indonesia Ferry , PT. Dharma Lautan Utama, PT PT. Atosim Lampung. Berdasarkan data DPP Gapasdap, jumlah penumpang yang menyeberang pada lin tasan 35 Ilir - Tanjung Kelian Muntok mencapai 70 000 penumpang pada tahun 2011 , sedangkan volume sepeda motor 25.000 juta unit

B. Prasarana Pelabuhan

1. Dermaga

Jumlah Dermaga sebanyak 2 (dua) unit

a Dermaga Ponton

- Panjang = 30 M
- Lebar = 12 M
- Kapasitas sandar = 300 gross tonage (GT)
- Kondisi = baik

b Dermaga Movable Bridge (MB)

- Panjang = 32,50 M
- Lebar = 06,80 M
- Kapasitas sandar = 500 gross tonage (GT)
- Kondisi = baik

2. Fasilitas Pelabuhan

Tabel 1. Kapal Motor Penyeberangan pada Pelabuhan Penyeberangan 35 Ilir Palembang

NO	NAMA KAPAL	GT	TAHUN PEMBUATAN	KAPASITAS		UKURAN		PEMILIK
				PNP	Kend	P	L	
1	Srikansi Nusantara	478	1993	127	18	38	10	PT. Prima Ekskutif
2	Mulia Nusantara	681	1995	178	22	38	11	PT. Prima Ekdkutif
3	Jembatan Musi I	406	1972	116	16	36	11	PT. Samudra Pratama
4	Jembatan Musi II	148	1967	48	10	26	7	Pt. Samudra Pratama
5	Kakap	250	1981	85	14	34	9	PT. ASDP
6	Krapu	122	1982	84	18	34	9	PT. ASDP
7	Satya Kencana	319	1980	152	14	31	9	PT. Dharma Lautan Utama
8	Permata Lestari	360	1995	40	20	40	13	PT. Atosim Lampung Pelayaran

a. Terminal Penumpang

- Luas = 1,260 m²
- Ruang tunggu = 754 m²
- Kursi seat = 250 seat
- Dapat menampung = 500 orang
- Public Toilet (L & G) seluas = 34,50 m²
- Loket tiket terpadu seluas = 9 m²

b. Lapangan parkir seluas 2.425 m²

- Dapat menampung = 100 unit kendaraan

c. Jalan lingkungan seluas 2.175 m²

- Dapat menampung = 50 unit kendaraan

d. Jembatan timbang komputer

- Sebanyak = 1 unit
- Kapasitas = 20 T

e. Pengolahan Air Bersih

- Sebanyak = 1 unit
- Kapasitas maksimum = 10 m³ / jam.

d. Listrik

- PLN 53 KVA
- Genset 200 KVA
- Mesin Emergency MB = 1 unit

g. Marka dan Rambu jalan = lengkap

C. Fasilitas Keselamatan

Kinerja angkutan penyeberangan dalam hal keselamatan dinilai jauh lebih baik, menyusul tingginya tingkat kepatuhan operator terhadap regulasi keselamatan. Namun demikian operator tidak boleh lengah mengingat kecelakaan bisa terjadi kapan saja karena berbagai faktor, padahal citra dunia transportasi akan rusak jika terjadi kecelakaan di laut, termasuk angkutan penyeberangan. Untuk itu operator angkutan penyeberangan harus mendukung penuh upaya pemerintah dalam meminimalisasi angka kecelakaan sektor transportasi dengan mematuhi semua regulasi yang berkaitan dengan aspek keselamatan.

Upaya meningkatkan keselamatan pelayaran harus dilakukan secara terus-menerus. Sekarang kondisinya sudah jauh lebih baik, bahkan pada 2009 tidak terdengar ada kecelakaan kapal penyeberangan, ada beberapa regulasi yang perlu dipahami antara lain ketentuan soal *International Safety Management (ISM) Code*, pengawakan dan sertifikasi kepelayatan, pengukuran dan pendaftaran kapal, konstruksi, serta status hukum kapal.

Beberapa fasilitas keselamatan yang terdapat diatas kapal meliputi :

1. **Life Boy** digunakan sebagai pelampung untuk penumpang apabila terjadi kecelakaan, tersedia sebanyak 13 buah
2. **Life Jacket** merupakan jaket pelampung yang dikenakan oleh setiap penumpang apabila dalam kondisi darurat kapal mengalami kecelekaan. Alat tersebut disediakan pada tiap -tiap ruang

penumpang dengan jumlah sesuai dengan jumlah penumpang, untuk penggunaan alat tersebut terlebih dahulu dilakukan peragaan cara penggunaan.

3. **Fire Plant** merupakan peta denah evakuasi keadaan darurat alat tersebut terdapat pada di dinding dan diletakan pada suatu tempat yang mudah terjangkau .
4. **Life raft** – berfungsi seperti sekoci yang digunakan dengan melempar kelaut dan akan mengembang, didalamnya terdapat oxygen
5. **Rakit** – dengan kapasitas untuk 12 orang sebagai alat angkut penumpang diatas air yang digunakan dalam kondisi darurat apabila terjadi kecelakaan kapal, alat tersebut , tersedia sebanyak 14 buah
6. **Sekoci** – merupakan perahu kecil yang dilengkapi dengan mesin motor , tersedia satu unit
7. **Top Deck (Muster station)** merupakan tempat berkumpul/ evakuasi penumpang pada keadaan darurat, tempat ini terdapat dilantai atas kapal dan merupakan ruang terbuka.
8. **Alat pemadam kebakaran**, berikut perlengkapannya
9. Disamping beberapa fasilitas keselamatan yang telah disebutkan diatas, untuk mengamankan kendaraan diatas kapal , dipasang suatu alat yang bernama **Tali Lasing**. yang berguna untuk mengikat kendaraan terutama kendaraan besar seperti truk agar tidak bergerak bila terjadi guncangan.
10. Diatas kapal disediakan pula tabung alat pemadam kebakaran bila diatas kapal terjadi kebakaran kecil, alat ini berjumlah 11 buah dan diletakan di beberapa tempat yang mudah terjangkau.

Disamping persyaratan teknis dan non teknis, dalam manajemen keselamatan pelayaran ada beberapa persyaratan atau kelengkapan administrasi yang harus dipenuhi diantaranya :

1. Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan (**Document Of Compliance**)

Merupakan audit dari Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan yang telah memenuhi ketentuan dari Koda Manajemen Internasional untuk Keselamatan Pengoperasian Kapal dan Pencegahan Pencemaran (ISM-Code), dokumen tersebut berlaku

selama 5 (lima) tahun dan wajib dilakukan verifikasi secara berkala setiap 1(satu) tahun sekali.

2. Sertifikat Manajemen Keselamatan (**Safety Management Certificate**)

Sertifikat Manajemen Keselamatan diterbitkan oleh Menteri Perhubungan berdasarkan Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut 1974 , sertifikat diterbitkan setelah dilakukan audit Sistem Manajemen Keselamatan perusahaan yang telah memenuhi ketentuan dari Koda Manajemen Internasional untuk Keselamatan pengoperasian kapal dan Pencegahan Pencemaran (ISM – Code)

3. Sertifikat keselamatan Kapal Penumpang (**Passanger Ship Safety Certificate**)

Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang diterbitkan berdasarkan pemeriksaan teknis atas kelengkapan kapal termasuk kelengkapan keselamatan yang harus tersedia diatas kapal berdasarkan ketentuan yang berlaku.

1. Pemenuhan fasilitas keselamatan

Safety equipment atau perlengkapan keselamatan yaitu segala peralatan dan perlengkapan yang di gunakan untuk melindungi jiwa awak kapal maupun penumpang pada waktu dalam keadaan darurat. Sebagai seorang awak kapal kita harus tahu macam-macam alat keselamatan itu dan juga harus tahu cara menggunakannya dengan benar.

Perlengkapan keselamatan yang diuraikan pada penjelasan sebelumnya merupakan bagaian dari manajemen keselamatan.

Beberapa perlengkapan keselamatan yang terdapat diatas kapal diantaranya **Life Jacket** yaitu baju pelampung yang di kenakan oleh awak kapal atau penumpang untuk mengapungkan diri di dalam air pada waktu kapal berada dalam keadaan darurat. Alat yang satu ini sudah tidak asing lagi sama seperti alat keselamatan yang ada dalam pesawat terbang. Berdasarkan data yang diperoleh bahwa jumlah **Life Jacket** yang tersedia di atas kapal baik kualitas maupun kuantitas sudah sesuai dengan kapasitas jumlah penumpang dan awak kapal yaitu 315 buah, sedangkan jumlah penumpang yang diizinkan sesuai dengan sertifikat keselamatan kapal penumpang yang di miliki adalah 160 penumpang.

Bagian penting yang merupakan perlengkapan keselamatan adalah **Life Raft** yaitu rakit yang di pergunakan untuk penyelamatan jiwa awak kapal dan penumpang pada waktu kapal tenggelam yang

terdapat disisi kanan dan sisi kiri berjumlah 8 (delapan) buah.

Sesuai dengan ketentuan dan pemanfaatannya *Life Raft* yang tersedia diatas kapal telah dilakukan perawatan secara berkala sebagaimana yang tercantum dalam dokumen perawatan. Beberapa item atau kelengkapan yang terdapat didalam *Life Raft* telah diuraikan diatas , barang-barang dalam *Life Raft* yang penggunaannya bersifat terbatas seperti makanan, minuman, obat-obatan, umumnya harus ganti dengan barang yang baru apabila telah masuk masa kadaluarsa. Sedangkan untuk alat-alat navigasi dan alat-alat keselamatan seperti *Parachut Signal, Hand Flare, Buoyant Smoke Signal, Batteries* umumnya diganti setiap 3-5 tahun sekali.

2. Kelengkapan dokumen keselamatan

Disamping beberapa perlengkapan keselamatan, untuk mengendalikan keselamatan pelayaran secara internasional diatur dengan ketentuan *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974*, sebagaimana disebutkan juga dalam Undang-undang no.17 Tahun 2008, BAB IX tentang sertifikasi keselamatan. Berdasarkan data yang dikumpulkan bahwa sertifikat sebagaimana dimaksud telah terpenuhi diantaranya :

- a. Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan (*Document Of Compliance*)
- b. Sertifikat Manajemen Keselamatan (*Safety Management Certificate*)
- c. Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang (*Passanger Ship Safety Certificate*)

3. Pelatihan

Kegiatan pelatihan *Safety Drill* yang merupakan kegiatan pelatihan penanganan keadaan darurat yang diikuti oleh semua kru kapal dilaksanakan oleh staf DPA yang bertugas menangani proyek latihan diatas kapal, disamping itu dibentuk juga ERT (*Emergency Response Team*), *team* yang bergerak pada saat kondisi darurat .

4. Upaya peningkatan fasilitas keselamatan

Fasilitas keselamatan kapal yang diuraikan pada penulisan ini telah tersedia diatas kapal sesuai dengan persyaratan dan kebutuhan, namun untuk dapat dipergunakan dengan sebaik-baiknya sesuai dengan pemanfaatannya maka perlu adanya peningkatan kualitas melalui pemeliharaan secara intensif

Pemeliharaan sebagaimana dimaksud dilakukan pemeriksaan secara berkala antara lain :

a. *Life boy, Life jacket*

Mengingat barang tersebut relatif jarang digunakan maka perlu dilakukan pemeriksaan tiap satu bulan, baik kondisi, fungsi maupun jumlahnya, hal ini menjaga kemungkinan pada waktu kondisi darurat ada barang barang tidak berfungsi secara sempurna atau jumlahnya berkurang karena adanya tindakan pencurian.

b. *Inflatable Life Raft*

Fasilitas keselamatan umumnya hanya dipergunakan pada saat-saat darurat terjadinya kecelakaan, perawatan alat keselamatan *Life Raft* atau *Re-Inspection Life Raft* umumnya dilaksanakan setiap 1 tahun sekali sesuai SOLAS 1974, baik untuk kapal-kapal niaga, kapal penumpang, maupun kapal-kapal khusus, untuk lebih memastikan kondisi barang tersebut berfungsi sebagaimana mestinya maka perlu adanya pemeriksaan berkala setiap satu bulan, baik secara teknis fungsi dari pada barang itu sendiri maupun perlengkapan yang terdapat didalamnya .

c. Sekoci penolong

Sekoci penolong merupakan salah satu fasilitas keselamatan yang berupa barang mekanik yang dilengkapi motor tempel, karena merupakan barang mekanik maka perlu pemeliharaan secara rutin sebagaimana pemeliharaan kendaraan bermotor pada umumnya agar fungsi mekaniknya berjalan dengan baik pada saat digunakan.

d. Sumber Daya Manusia.

Tugas penyelamatan diatas kapal pada saat kondisi darurat saat ini dilaksanakan oleh pihak perusahaan pelayaran yang bernama ERT (*Emergency Response Team*), *team* yang bergerak pada saat kondisi darurat , namun perlu adanya peningkatan koordinasi antar swasta dalam hal ini perusahaan pelayaran dan pihak pemerintah dengan membentuk tim yang mewakili pihak pemerintah yang khusus menangani kecelakaan diatas kapal.

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

1. Pemenuhan perlengkapan keselamatan baik kualitas maupun kuantitas sudah memenuhi standar.
2. Jumlah *Life Jacket* yang tersedia di dalam kapal sebanyak 315 buah baik untuk anak-anak maupun untuk orang dewasa merupakan jaket pelampung yang dikenakan oleh setiap

penumpang apabila dalam kondisi darurat kapal mengalami kecelakaan. Alat tersebut disediakan pada tiap -tiap ruang penumpang dengan jumlah sesuai dengan jumlah penumpang, untuk penggunaan alat tersebut terlebih dahulu dilakukan peragaan cara penggunaan

3. *Life Raft* yang merupakan bagian yang penting untuk penyelamatan penumpang, merupakan peralatan yang memerlukan perawatan, mengingat didalam *Life Raft* terdapat barang-barang yang memiliki kadaluarsa sehingga memerlukan penggantian , jadwal perawatan alat keselamatan *Life Raft* atau *Re-Inspection Life Raft* umumnya dilaksanakan setiap 1 tahun sekali sesuai SOLAS 1974.
4. Pelaksana kegiatan perawatan alat keselamatan *Life Raft* dilaksanakan oleh pihak *Service Station Life Raft* yang menjual atau menawarkan jasa untuk perawatan dan perbaikan *Life Raft*, umumnya dilakukan oleh pihak swasta yang mendapat penunjukan langsung untuk penyelenggaraan perawatan ataupun perbaikan *Life Raft* oleh pihak Syahbandar pelabuhan setempat dan telah terregistrasi sebagai badan hukum yang legal dalam kegiatan usahanya.
5. Dalam menangani kecelakan telah dilakukan kegiatan pelatihan *Safety Drill* yang merupakan kegiatan pelatihan penanganan keadaan darurat yang diikuti oleh semua kru kapal dilaksanakan oleh staf DPA yang bertugas menangani proyek latihan diatas kapal, disamping itu dibentuk juga **ERT (Emergency Response Team)**, tim yang bergerak pada saat kondisi darurat
6. Disamping persyaratan teknis dan non teknis, dalam manajemen keselamatan pelayaran ada beberapa persyaratan atau kelengkapan administrasi yang harus dipenuhi diantaranya :
 - a. Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan (*Document Of Compliance*)
 - b. Sertifikat Manajemen Keselamatan (*Safety Management Certificate*)
 - c. Sertifikat keselamatan Kapal Penumpang (*Passanger Ship Safety Certificate*)

B. Saran

1. *Life Jacket* disediakan pada tiap -tiap ruang penumpang dengan jumlah sesuai dengan kapasitas penumpang, penempatan *Life Jacket* harus pada posisi yang mudah terjangkau oleh setiap orang yang akan menggunakan, namun berdasarkan pengamatan dilapangan penempatan *Life Jacket* terhalang atau tertutup oleh banyaknya

barang-barang bawaan penumpang yang berupa tas dan sebagainya, hal ini akan menyulitkan bagi penumpang untuk mengambil *Life Jacket* tersebut apa bila dalam kondisi darurat , untuk itu agar lebih menudahkan maka pihak perusahaan perlu melakukan penertiban bagi barang-barang bawaan penumpang agar *Life Jacket* lebih mudah di jangkau oleh penggunanya pada saat digunakan atau kondisi darurat.

2. Pelaksana kegiatan perawatan alat keselamatan *Life Raft* sebaiknya tidak dilakukan oleh pihak swasta tetapi oleh pihak pemerintah dibawah otoritas Dirjen Perhubungan Laut.
3. Didalam menangani keadaan darurat didalam kapal , sebaiknya diatur secara kelembagaan yang personelnya ditempatkan pada tiap-tiap kapal.
4. Perusahaan pelayaran harus memperhatikan kelengkapan dokumen keselamatan , terutama menyangkut masa berlakunya dokumen tersebut, diantaranya :
 - a. Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan (*Document Of Compliance*)
 - b. Sertifikat Manajemen Keselamatan (*Safety Management Certificate*)
 - c. Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang (*Passanger Ship Safety Certificate*)

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan, 2006, *Studi Kelembagaan Keselamatan Transportasi yang Efektif dan Efisien*;
- Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan, 2009. *Penelitian Kinerja Jasa Angkutan Dan Pelabuhan Penyeberangan*.
- Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 1995 tentang *Perbaikan dan Peningkatan Mutu Pelayanan Aparatur Pemerintah Kepada Masyarakat*.
- Keputusan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara Republik Indonesia Nomor: 63/KEP/M.PAN/7/2003 tentang *Pedoman Umum Penyelenggaraan Pelayanan Publik*,
- Keputusan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara Republik Indonesia Nomor: KEP/25/M.PAN/2/2004 tentang *Pedoman Umum Penyusunan Indeks Kepuasan Masyarakat Unit Pelayanan Instansi Pemerintah*.
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.242/HK.104/DRJD/2010 " *Pedoman*

Teknis Manajemen Lalu Lintas Penyeberangan”

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 65 Tahun 2005 tentang *Pedoman Penyusunan dan Penerapan Standar Pelayanan Minimal*,

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 tentang *Kepelabuhanan*,

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 tentang *Angkutan di Perairan*,

Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang *Pelayaran*,

Undang-undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2009 tentang *Pelayanan Publik*,

