

---

---

## ASPEK LEGALITAS KESELAMATAN KAPAL DI DANAU TOBA

**Richard Christian**

rich\_barutu@yahoo.co.id

Magister Ilmu Hukum-Pascasarjana, Universitas Kristen Indonesia, Jakarta, Indonesia

---

### ABSTRACT

*Lake Toba's readiness as an international standard tourist destination must be supported by the safety aspects of shipping and tourism. The characteristics of Lake Toba's aquatic environment are still a mystery, the availability of data, documentation of the waters, publication, maps issued from relevant agencies in Indonesia is not available completely. If the ship's master as the highest leader on board sails the ship with minimal information taken from local information or even hereditary from the community around the voyage that is carried out it will be very risky. The accident of ship Sinar Bangun has become a benchmark for shipping safety in Indonesia, especially for ships that sail in the mainland shipping area. The Indonesian National Shipping Act provides rules related to river and lake transportation. "Pas Sungai Danau" is a certificate given to ships that sail specifically in the river and lake navigation areas.*

**Keyword:** *tourist destination, aquatic environment, lake transportation.*

### PENDAHULUAN

Angkutan danau dengan menggunakan kapal di Indonesia masih menjadi transportasi primadona yang digunakan masyarakat di sekitar pulau dan pesisir dari daratan sekelilingnya. Angkutan danau mampu menggerakkan perpindahan masyarakat untuk beraktifitas termasuk distribusi barang termasuk kegiatan pariwisata perairan difasilitasi dengan kapal yang wajib mengikuti standar kapal nasional/*non-convention* (tidak mengikuti konvensi internasional).<sup>1</sup>

Salah satu penggerak utama sektor maritim khususnya di perairan danau adalah ketersediaan kapal sebagai moda angkutan. *Indonesian National Shipping Act* menyebutkan istilah kapal meliputi kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin,

mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.<sup>2</sup>

Ketersediaan kapal penyeberangan harus didukung penunjang lain seperti alur pelayaran yang dari segi kedalaman, lebar, dan bebas hambatan pelayaran lainnya dianggap aman dan

---

<sup>1</sup> Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 65 tahun 2009 tentang Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia

<sup>2</sup> Lihat Pasal 1 ayat (36) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008.

selamat untuk dilayari.<sup>3</sup> Ketersediaan sumberdaya manusia yang memahami keselamatan pelayaran termasuk awak kapal yang memiliki *competency* dan *proviency* harus terpenuhi sehingga kapal dan pengawakan (*manning*) *comply* dengan ketentuan peraturan perundang-undangan serta untuk mencegah kecelakaan kapal terutama oleh faktor manusia yang menurut penelitian *contributing factors* mencapai 70-90 persen.<sup>4</sup>

Karakteristik regulasi pelayaran angkutan danau berbeda dengan angkutan laut. Angkutan danau lingkungannya terbatas dan pola keadaan lokal dengan pengaruh cuaca serta sifat perairan dalam *scope* yang terbatas. Dengan sifat daerah pelayaran dan waktu pelayaran yang pendek, dalam perpektif keselamatan membuat karakter yang berbeda dengan penanganan sistem/skema sertifikasi kapal dan sertifikasi awak kapal.<sup>5</sup>

## **TINDAKLANJUT KECELAKAAN KAPAL DAN PEMBENAHAN REGULASI DI DANAU TOBA**

Karakteristik lingkungan perairan Danau Toba masih merupakan misteri, ketersediaan data, dokumentasi perairan, publikasi peta dari instansi terkait di Indonesia tidak tersedia dengan lengkap. Publikasi dan peta yang merupakan kelengkapan navigasi kapal dan pendukung kegiatan SAR yang dimaksud adalah peta dengan standar informasi yang akurat terkait *contour* bawah air, kedalaman air dll. Pemerintah diminta tanggap dengan melakukan pemetaan survey dan hidrografi untuk pemuktahiran data pada buku petunjuk-pelayaran, peta laut dan peta alur-pelayaran sungai dan danau.<sup>6</sup> Jika nakhoda sebagai pemimpin tertinggi diatas kapal<sup>7</sup> melayarkan kapal dengan informasi yang minim dengan berbekal informasi lokal atau bahkan turun-temurun dari masyarakat sekitar pelayaran yang dilakukan akan sangat beresiko.

Kecelakaan KM. Sinar Bangun (kapal penumpang dengan material utama kayu) 18 Juni 2018 saat berlayar dari Dermaga Simanindo ke Dermaga Tigaras setidaknya melibatkan personil mencapai 1823 orang dari lebih dari 7 (tujuh) instansi terlibat untuk operasi pertolongan.<sup>8</sup> Kecelakaan KM. Sinar Bangun telah menjadi tolak ukur keselamatan pelayaran di Indonesia terutama untuk kapal yang berlayar di daerah pelayaran daratan. Tolak ukur keselamatan pelayaran yang dimaksud adalah kesiapan regulasi, penerapannya dan penegakan hukum serta mekanisme SAR (*search and rescue*).

Instruksi Menteri Perhubungan Nomor 10 tahun 2018 adalah *quick respon* cepat untuk melakukan pengawasan keselamatan pelayaran di Danau Toba setelah terjadinya kecelakaan KM. Sinar Bangun. Direktur Jenderal Perhubungan Laut menerbitkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: UM. 002/110/110/17/DJPL-18 tentang Penugasan Syahbandar Pembantu Pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Danau Toba Sumatera Utara.

Penunjukan Syahbandar Pembantu di Danau Toba dimaksudkan agar semua kapal yang beroperasi di kawasan Danau Toba diawasi kegiatannya operasionalnya terutama dari aspek pemenuhan kelaikan kapal. Berikut ini adalah pembedahan tugas Syahbandar Pembantu yang diharapkan dapat menjadi pengawas langsung kelaikan kapal di Danau Toba:

---

<sup>3</sup> Lihat Pasal 1 ayat (45) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008.

<sup>4</sup> Michael R. Adams, *Shipboard Bridge Resource Management*, NOR EASTER PRESS-6 Water Street, Eastport, Maine 04631 USA, 2010, Hal 2

<sup>5</sup> Lihat Pasal 1 ayat (40) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008.

<sup>6</sup> Lihat Pasal 185 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008.

<sup>7</sup> Lihat Pasal 1 (41) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008.

<sup>8</sup> Menurut Laporan Operasi Pencarian dan Pertolongan KM. Sinar Bangun VI di Perairan Danau Toba dari Badan SAR Nasional (2018)

Tugas	Klarifikasi	Keterangan
Administrasi	Pemeriksaan terhadap kapal masuk dan/atau keluar surat-surat, dokumen pada saat kapal tiba maupun berangkat	1. Pas Sungai dan Danau 2. Sertifikat Keselamatan 3. Sertifikat Garis Muat 4. Pencegahan Pencemaran 5. DII
	Surat pernyataan Nakhoda ( <i>master sailing declaration</i> ) dan manifest (daftar) penumpang telah diisi dengan benar	Format telah ditetapkan
	Menunda penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB), apabila ditemukan kekurangan persyaratan kelaikan kapal dan kondisi cuaca membahayakan keselamatan pelayaran	Dibuktikan dengan hasil pemeriksaan fisik
Pemeriksaan fisik	Melakukan pemeriksaan fisik kapal secara visual sebelum kapal diberangkatkan	Pemeriksaan diatas kapal ( <i>boarding inspection</i> )
Penyebaran informasi <i>information sharing</i>	Keadaan cuaca dan potensi perkembangan cuaca	1. Nakhoda 2. Operator Kapal 3. <i>Stakeholder</i> lain
Diseminasi secara berkala laporan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar	1. Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Wilayah II 2. Kantor Syahbandar Utama Belawan	Untuk kepentingan evaluasi

## DINAMIKA DEFINISI “KAPAL” DAN DAERAH PELAYARAN MENURUT ATURAN NASIONAL DAN INTERNASIONAL

Definisi umum kapal yang mengacu kepada Undang-Undang Pelayaran adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Begitu banyaknya definisi atau pengertian terminologi kapal termasuk beberapa konvensi internasional terkait seperti *COLREG*.

*COLREG (International Regulation For Preventing Collisions at Sea, 1972)* yang telah diratifikasi melalui Keputusan Presiden nomor 50 tahun 1979, menyebutkan dan menyandingkan antara terminologi “kapal” dan “*craft*”. *The word “vessel” includes every description of water craft, including non-displacement craft, WIG craft and seaplanes, used for capable of being used as a means of transportation on water. Power-driven vessel means any vessel propelled by machinery.*

Selain terminologi sebagaimana disebutkan, *COLREG* “membedah” terminologi kapal berdasarkan sifat “aktifitas” kapal ketika berada di perairan sehingga mengharuskan untuk melakukan kewajiban yang berbeda ketika melakukan aktifitasnya:

1. *Sailling vessel means any vessel under sail provided that propelling machinery, if fitted, is not being used.*
2. *Vessel engaged in fishing means any vessel fishing with nets, lines, trawls or other fishing apparatus which restrict manoeuvrability, but does not include a vessel fishing with trolling lines or other fishing apparatus which do not restrict manoeuvrability.*
3. *Vessel not under command means a vessel which through some exceptional circumstance is unable to manoeuvre as required by these Rules and is therefore unable to keep out of the way of another vessel.*
4. *The term Vessel not under command shall include but not limited to:*
  - a. *A vessel engaged in laying, servicing or picking up navigation mark, submarine cable or pipeline;*
  - b. *A vessel engaged in dredging, surveying or underwater operations;*
  - c. *A vessel engaged in replenishment or transferring persons, provisions or cargo while underway;*
  - d. *A vessel engaged in the launching or recovery of aircraft;*
  - e. *A vessel engaged in mine clearance operations;*
  - f. *A vessel engaged in a towing operation such as severely restricts the towing vessel and her tow in their ability to deviate from their course;*
  - g. *The term "vessel constrained by her draught" means a power driven vessel which because of her draught in relation to the available depth and width of navigable water, is severely restricted in her ability to deviate from the course she is following.*

Terkait penggolongan daerah pelayaran menurut peraturan perundang-undangan, Pasal 8 peraturan Pemerintah Nomor 51 tahun 2002 tentang Perkapalan menyebutkan hirarki daerah pelayaran dengan memperhatikan jangkauan termasuk posisi koordinat lintang dan bujur, kondisi geografi dan meteorologi ditetapkan daerah pelayaran dalam table berikut:

Daerah Pelayaran	Penjelasan
Semua lautan	Pelayaran untuk semua laut di dunia
Kawasan Indonesia	Daerah pelayaran yang meliputi daerah pelayaran yang meliputi daerah yang dibatasi oleh garis-garis yang ditarik dari titik Lintang 10°00'00" Utara di Pantai Barat Malaysia, sepanjang pantai Malaysia, Singapura, Thailand, Kamboja, dan Vietnam Selatan di Tanjung Taiwan dan garis-garis yang ditarik antara Tanjung Taiwan dengan Tanjung Batu Rampon di Philipina, sepanjang pantai selatan Philipina sampai Tanjung San Augustin ke Titik Lintang 00°00'00" dan bujur 140°00'00" Timur, ke titik Lintang 10°00'00" Selatan dan Bujur 121°00'00" Timur, ke Titik Lintang 10°11'00" Selatan dan Bujur 121°00'00" ke Lintang 09°30'00" Selatan dan Bujur 105°00'00" Timur ke titik Lintang 02°00'00" Utara dan Bujur 094°00'00" sampai dengan titik Lintang 10°00'00" Utara di Pantai Barat Malaysia atau <i>Near Coastal Voyage</i>
Daerah pelayaran lokal	Daerah pelayaran yang meliputi jarak dengan radius 500 NM dari suatu pelabuhan tertunjuk
Terbatas	Daerah pelayaran yang meliputi jarak dengan radius 100 NM dari suatu pelabuhan tertunjuk
Pelabuhan	Perairan didalam DLKR daerah lingkungan kerja pelabuhan dan DLKP daerah lingkungan kepentingan pelabuhan
Daratan	Perairan sungai, danau, waduk, kanal, terusan.

Dengan mengacu Peraturan Pemerintah tersebut maka jenis daerah pelayaran Danau Toba adalah perairan daratan. Mengacu kepada regulasi daerah perairan daratan dengan demikian menjadi acuan untuk menentukan kesesuaian peralatan keselamatan, tingkat sertifikasi awak kapal dan hal lain yang menyangkut keselamatan kapal.

### SERTIFIKASI KAPAL DAN KETENTUAN HUKUMNYA

Pas Sungai dan Danau merupakan bagian dari dokumen kapal yang khusus berlayar di perairan daratan. Mengacu kepada *National Shipping Act* pasal 163 yang adalah bagian dari status hukum kapal. Setelah kapal dilengkapi Pas Sungai Danau, persyaratan teknis terkait kapal dan pengawaknya wajib memenuhi kriteria pelayaran sungai dan danau. Pas Sungai Danau merupakan sertifikat yang khusus diberikan kepada kapal yang berlayar khusus di daerah pelayaran sungai dan danau.<sup>9</sup>

Pada pasal 5 ayat 1 PP No. 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan, menyatakan bahwa setiap kapal wajib memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal yang meliputi: Keselamatan kapal, Pengawakan kapal, Manajemen keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran dari kapal, Pemuatan, Status hukum kapal.<sup>10</sup> Berikut adalah daftar Dokumen Kapal yang harus tersedia di atas kapal di Danau Toba:

Nama Sertifikat	Keterangan
Surat Ukur	Wajib, Berlaku permanen
Pas Sungai Danau (Surat Tanda Kebangsaan Kapal)	Wajib untuk kapal yang berlayar di daerah pelayaran daratan
Sertifikat Keselamatan	Wajib untuk semua kapal
Sertifikat Garis Muat	Wajib untuk kapal dengan ukuran tertentu
Sertifikat Pencegahan Pencemaran	Wajib untuk kapal dengan ukuran tertentu
Sertifikat Pengawakan Kapal	Berisi informasi tentang jumlah dan kompetensi awak kapal
Daftar Muatan ( <i>Cargo Manifest</i> )	Untuk kapal pengangkut penumpang wajib dilengkapi dengan daftar penumpang ( <i>passanger manifest</i> )

<sup>9</sup> Lihat Pasal 163 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008.

<sup>10</sup> Lihat Pasal 213 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008.

---

Pemeriksaan kapal dalam rangka sertifikasi sangat penting untuk memastikan aspek keselamatan kapal dalam rangka memenuhi ketentuan yang berlaku dan mengurangi resiko kecelakaan. Proses sertifikasi kapal dimulai sebelum kapal mulai beroperasi dan saat pembangunan kapal atau perombakan kapal yang merupakan bagian dari pengerjaan kapal, pemilik atau galangan wajib membuat perhitungan dan gambar rancang bangun kapal serta kelengkapannya<sup>11</sup> dan kapal wajib dipelihara untuk mempertahankan kondisinya sehingga tetap memenuhi persyaratan keselamatan kapal.<sup>12</sup> Setiap orang yang tidak memelihara kapalnya sehingga tidak memenuhi sesuai persyaratan keselamatan kapal diancam dengan hukuman pidana<sup>13</sup>

## **PENGEDOKAN KAPAL DAN REGULASI TEKNIS PEMBANGUNAN KAPAL DI DANAU TOBA**

Pengedokan kapal adalah bagian tidak terpisahkan dari aspek kelaiklautan kapal dan aspek bisnis. Pergerakan aspek bisnis dalam sektor transportasi laut menjadi “berhenti sesaat” ketika kapal melakukan pengedokan. Tujuan pengedokan untuk menjaga keadaan kapal untuk tetap prima melakukan pelayaran (*sea service*). Mengacu kepada regulasi, setiap kapal penumpang termasuk kapal tradisional pengangkut penumpang wajib melakukan perbaikan dan perawatan dalam rangka sertifikasi keselamatan kapal dalam periode sekali dalam setahun.<sup>14</sup> Kapal tradisional pengangkut penumpang yang merupakan kapal dengan desain bangunan kapal tidak mengikuti rancang bangun *konvensi* dan sebagian besar lambung kapal terbuat dari kayu.

Jika mengacu kepada ketentuan Internasional kepada Resolusi IMO (*International Maritime Organization*) A. 1120(30) tentang *Survey Guidelines Under The Harmonized System Of Survey And Certification* (HSSC) 2017, annex Section 4.6.2.2 halaman 14 terkait *inspection of the outside of the ship's bottom of cargo ships* pelaksanaan *UWILD* tersebut dapat dilaksanakan sebelum umur kapal mencapai 15 tahun.

*“...inspection of the outside of the ship's bottom should normally be carried out with the ship in dry dock. However, consideration may be given to alternate inspections being carried out with the ship afloat. Special consideration should be given before ships of 15 years of age and over other than bulk carriers and oil tankers are permitted to have such surveys afloat. Inspection of the outside of the ship's bottom of bulk carriers and oil tankers of 15 years of age and over should be carried out with the ship in dry dock. Inspection with the ship afloat should only be carried out when the conditions are satisfactory and the proper equipment and suitably trained staff are available.”*

*Footnotes on 4.6.2.2 “2.2.2 for ships of 15 years and over, inspection of the outside of the ship's bottom should be carried out when the conditions are satisfactory and the proper equipment and suitably qualified staff is available.”*

Setiap kapal wajib dilakukan pengedokan (perlimbungan) kapal dengan penjadwalan sebagai berikut<sup>15</sup>:

---

<sup>11</sup> Lihat Pasal 4 Peraturan Pemerintah Nomor 51 tahun 2002 tentang Perkapalan, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 95

<sup>12</sup> Lihat Pasal 130 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008

<sup>13</sup> Lihat Pasal 305 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008

<sup>14</sup> Konvensi Internasional Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS 1974) yang telah diratifikasi melalui PP.....

<sup>15</sup> Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: HK.103/1/3/DJPL.2017 tentang Prosedur Pengedokan/pelimbungan Kapal Berbendera Indonesia

Jenis kapal	Persyaratan Pengedokan (pelimbungan)
Kapal penumpang	Pengedokan (perlimbungan) pada pemeriksaan pembaharuan ( <i>renewal survey</i> ) setiap 1 (satu) tahun sekali dan tidak bisa diperpanjang
Kapal selain kapal penumpang (umum)	<p>a. Notasi klas A 90 atau yang setara</p> <p>b. Pengedokan (pelimbungan) pada pemeriksaan pembaharuan (<i>renewal survey</i>) setiap 4 (empat) tahun sekali;</p> <p>c. Pengedokan (perlimbungan) pada pemeriksaan antara (<i>intermediate survey</i>) pada tahun ke-2 (dua);</p> <p>d. Notasi klas A 100 atau yang setara</p> <p>e. pengedokan (perlimbungan) pada pemeriksaan pembaharuan (<i>renewal survey</i>) setiap 5 (lima) tahun sekali</p> <p>f. pengedokan (perlimbungan) pada pemeriksaan antara (<i>intermediate survey</i>) diantara tahun ke-2 (dua) dan tahun ke-3 (tiga) untuk kapal yang baru serah terima (<i>delivery</i>) dan belum mencapai usia 5 tahun sejak tanggal serah terima (<i>delivery</i>);</p> <p>g. Dapat diperpanjang dengan jangka waktu yang ditetapkan setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian oleh Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal.</p>
Kapal yang dirancang sejak awal untuk tidak melaksanakan pengedokan (perlimbungan) terkait pemeriksaan antara ( <i>intermediate</i> )	<p>a. Dapat dilakukan pemeriksaan dengan metode <i>UWILD</i> hanya untuk pemeriksaan antara (<i>intermediate survey</i>) yang pertama kali saat usia kapal belum mencapai 5 (lima) tahun sejak kapal serah terima (<i>delivery</i>) bila pengoperasiannya di wilayah Indonesia</p> <p>b. Notasi Klas A 90 atau yang setara</p> <p>c. Pengedokan (pelimbungan) pada pemeriksaan pembaharuan (<i>renewal survey</i>) setiap 4 (empat) tahun sekali</p> <p>d. <i>UWILD</i> pada pemeriksaan antara (<i>intermediate survey</i>) pada tahun ke-2 (dua) dengan kewajiban memenuhi item pengedokan lainnya;</p> <p>e. Notasi klas A 100 atau yang setara;</p> <p>f. Pengedokan (pelimbungan) pada pemeriksaan pembaharuan (<i>renewal survey</i>) setiap 5 (lima) tahun sekali;</p> <p>g. <i>UWILD</i> pada pemeriksaan antara (<i>intermediate survey</i>) diantara tahun ke-2 (dua) dan tahun ke-3 (tiga) dengan kewajiban memenuhi item pengedokan lainnya;</p> <p>h. Dapat diperpanjang dengan jangka waktu yang ditetapkan setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian oleh Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal</p>
Kapal yang tidak terkena kewajiban Klas	<p>a. Pengedokan (pelimbungan) pada pemeriksaan pembaharuan (<i>renewal survey</i>) setiap 12 (dua belas) bulan;</p> <p>b. dapat diperpanjang dengan jangka waktu yang ditetapkan setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian oleh Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal</p>

Setiap kapal wajib melaksanakan pelimbungan (*docking*), sehingga seluruh bagian bawah kapal termasuk lunas atau dasar kapal terlihat dengan jelas untuk pemeriksaan kesempurnaan kondisi kapal dibawah air.<sup>16</sup> Sifat korosifitas serta berat jenis air di danau Toba yang sama dengan air tawar tentunya menjadi pertimbangan tertentu dalam skema perawatan kapal sebagaimana diamanatkan melalui Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK.103/1/3/DJPL 2017 tentang Prosedur Pengedokan (pelimbungan) Kapal Berbendera

<sup>16</sup> Pasal 58 Peraturan Pemerintah Nomor 51 tahun 2002 tentang Perkapalan, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 95

Indonesia. Korosifitas sangat berpengaruh terhadap perawatan kapal dan tentunya ada *treatment* yang berbeda dengan pemenuhan aspek keselamatan kapal khususnya pada bangunan kapal (lambung) yang berada dibawah air.

Setiap kapal tradisional pengangkut penumpang wajib memenuhi standar (mulai 18 April 2018) dan memenuhi ketentuan ukuran-ukuran tertentu terkait ruangan didalam kapal<sup>17</sup>:

Konstruksi	Ketersediaan	Ukuran	Keterangan
Perlengkapan Akomodasi yang cukup	Geladak Penumpang	Ruangan Geladak minimum 1.12 m <sup>2</sup>	Ditambah dengan ukuran 0.37 m <sup>2</sup> luas geladak untuk peranganin
		Ukuran Kamar penumpang minimum 3.10 m <sup>2</sup>	Ditambah dengan ukuran 0.37 m <sup>2</sup> luas geladak untuk ruang peranganin
Akses Darurat	Ukuran Panjang kapal kurang dari 10 meter	2 akses darurat	Ukuran Akses darurat minimal lebar dan tinggi 800 (delapan ratus) millimeter dan terbuat dari bahan yang mudah dipecahkan
	Ukuran Panjang Kapal 10 sd 24 meter	4 akses darurat	
	Ukuran Panjang Kapal Lebih dari 24 meter	8 akses darurat	
Pintu Utama	Ukuran Lebar 1 (satu) meter dan tinggi minimal 1.6 meter		
	Ambang dengan tinggi minimal 380 milimeter untuk geladak atas		

<sup>17</sup> Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: Hk.103/2/8/DJPL17 tentang Petunjuk Kapal Tradisional Pengangkut Penumpang



## BEBERAPA CATATAN TERKAIT ATURAN NASIONAL DAN PENERAPANNYA DI DANAU TOBA

1. Pemerintah yang menjalani tupoksi keselamatan pelayaran di Danau Toba perlu mengawasi aspek keselamatan pelayaran secara lebih berkesinambungan dan terlibat bersama dengan instansi/stakeholder termasuk mengadakan latihan, seminar, sosialisasi keselamatan pelayaran di Danau Toba;
2. Perlu adanya kepastian hukum terkait tugas dan fungsi serta implementasi regulasi terkait keselamatan pelayaran di Danau
3. Toba termasuk regulasi yang sesuai dengan keadaan pelayaran di Danau Toba;
4. Perlu adanya kajian keselamatan pelayaran dengan mengundang para akademisi serta lembaga internasional untuk membuan kajian dan kajian perbandingan (*comparative studies*);
5. Ketersediaan galangan untuk perbaikan kapal harus tersedia secara memadai termasuk keandalan sumberdaya manusia;
6. Perlu adanya pemahaman tugas masing-masing pihak yang mempunyai kepentingan di Danau Toba

Pihak Terkait	Rekomendasi
Pemilik kapal/ <i>Ship Owner</i> / Operator	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pemenuhan peraturan keselamatan, garis muat dan instalasi permesinan;</li> <li>2. Menerapkan dan memenuhi peraturan keselamatan kapal termasuk perawatan permesinan, peralatan pemadam kebakaran dan peralatan keselamatan</li> </ol>
Pemerintah	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Melaksanakan Audit Manajemen Keselamatan termasuk latihan kesiapan awak kapal menangani keadaan darurat;</li> <li>2. Kebijakan untuk meningkatkan kemampuan berbahasa asing (contoh: bahasa inggris) terhadap awak kapal atau kemampuan lain yang berhubungan dengan pelayanan wisata;</li> <li>3. Meningkatkan pengamatan dan implementasi standar keselamatan dan sistem manajemen keselamatan termasuk saat konversi kapal;</li> <li>4. Pengawasan Surat Persetujuan Berlayar;</li> <li>5. Meningkatkan pengawasan lalu lintas kapal;</li> <li>6. Pengawasan sertifikasi kapal dan awak kapal.</li> </ol>
Fungsi SAR	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Meningkatkan fungsi SAR terkait <i>emergency procedure</i> saat menangani dan menyelamatkan orang;</li> <li>2. Kegiatan SAR harus didukung dengan kecepatan dan akurasi data, informasi keadaan alam dan pemetaan lokasi musibah serta keandalan sumber daya manusia.</li> </ol>

## **DAFTAR PUSTAKA**

### **Buku**

Michael R. Adams 2010 Shipboard Bridge Resource Management, NOR EASTER PRESS-6  
Water Street, Eastport, Maine 04631 USA

### **Peraturan Perundang-Undangan**

- Peraturan Pemerintah No. 51 tahun 2002.
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 65 Tahun 2009 tentang Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia (Non Convention Vessel Standar.