

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi memegang peranan yang penting dalam kehidupan masyarakat. Dalam lingkup yang kecil, manusia sangat membutuhkan transportasi untuk mendukung melakukan mobilitas yang tinggi guna memudahkan manusia melakukan aktivitas sehari-hari. Sedangkan dalam lingkup yang luas, peran transportasi antara lain sebagai urat nadi dalam pembangunan baik ekonomi, sosial dan pemerataan penduduk serta turut mendukung perwujudan wawasan nusantara secara utuh.



Sumber: Dokumentasi tim pkl Kota Palembang

Gambar 1.1 Kapal KM Segentar Alam

Palembang merupakan ibukota Provinsi Sumatera Selatan, secara geografis Kota Palembang dibelah oleh sungai Musi menjadi dua bagian yaitu seberang ilir di bagian utara dan seberang ulu di bagian selatan. Terdapat Jembatan Ampera yang merupakan icon Kota Palembang yang berada di tengah dua daerah ini. Hal ini memberikan banyak manfaat bagi

Kota Palembang, sehingga pemerintah kota berusaha memaksimalkan potensi dari memanfaatkan sungai Musi untuk peningkatan kesejahteraan masyarakat Kota Palembang.

Sungai Musi memiliki panjang 750 km. Sungai Musi yang membelah Kota Palembang menjadi dua kawasan yaitu ulu dan hilir. Sungai Musi merupakan sungai yang menjadi muara puluhan sungai besar dan kecil lainnya di Sumatera Selatan. Saat ini sungai Musi dijadikan transportasi air yang sangat membantu dalam mendorong perekonomian di Kota Palembang. Tidak hanya itu, Sungai Musi juga dijadikan tujuan wisata air oleh Pemerintah Kota Palembang yang dikenal dengan Musi River Tour. Musi River Tour merupakan perjalanan wisata mengelilingi sungai Musi dengan kapal wisata. Ada beberapa kapal pariwisata yang bisa digunakan untuk wisata di sungai Musi seperti KM Putri Kembang Dadar dan KM Segentar Alam dimana kapal ini dimiliki oleh Dishub Kota Palembang, tetapi untuk kapal KM Putri Kembang Dadar pihak Dishub Kota Palembang menyerahkan pengelolaan kapal kepada Sarana Pembangunan Palembang Jaya (SP2J).



Sumber: Dokumentasi tim pkl Kota Palembang

Gambar 1.2 Kapal KM Putri Kembang Dadar

Keselamatan berlayar merupakan suatu keadaan dalam suatu kondisi yang aman. Untuk mencapai hal ini, dapat dilakukan pengawasan terhadap operator kapal, sedangkan keselamatan pelayaran didefinisikan sebagai suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan saat melakukan pelayaran. Peralatan keselamatan pada kapal parawisata KM. Segentar alam sangat diperlukan baik dari segi jumlah maupun kondisi, karena kapal ini tergolong kapal tua yang masih beroperasi. Dan kondisi *Existing* peralatan keselamatan pada kapal KM. Putri Kembang Dadar saat ini banyak yang sudah rusak, dan belum diperbaharui, sedangkan peralatan keselamatan sangat penting untuk menunjang keselamatan penumpang yang menaiki kapal parawista. Untuk memberikan rasa aman dan nyaman bagi penumpang dan mengurangi resiko kecelakaan saat sedang kapal sedang berlayar maka diperlukan adanya alat keselamatan yang memadai pada kapal.

Berdasarkan latar belakang diatas dan hasil penelitian maka penulis pada kertas kuliah wajib (KKW) mengambil judul: "Implementasi Peraturan Alat Keselamatan pada Kapal Parawisata KM. Putri Kembang Dadar dan KM. Segentar Alam".

1.2 Rumusan Permasalahan

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan diatas, dan agar sasaran tidak menyimpang dari pokok permasalahan, maka dibuat beberapa perumusan masalah yaitu:

1. Bagaimana peralatan keselamatan di kapal pariwisata Dishub Kota Palembang sesuai dengan persyaratan yang berlaku?
2. Bagaimana kondisi dan jumlah peralatan keselamatan penumpang di atas kapal pariwisata Kota Palembang?
3. Bagaimana implementasi peraturan peralatan keselamatan pada kapal pariwisata Kota Palembang?

1.3 Tujuan dan Manfaat

I.3.1. Tujuan

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk menganalisis peralatan keselamatan diatas kapal pariwisata Dishub Kota Palembang sesuai dengan persyaratan yang berlaku.
2. Untuk menganalisis kondisi dan jumlah peralatan keselamatan penumpang diatas kapal pariwisata kota Palembang.
3. Untuk menganalisis implementasi peraturan peralatan keselamatan di atas kapal pariwisata kota Palembang.

I.3.2. Manfaat

Manfaat dari penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini, sebagai berikut:

1. Bagi Taruna
 - a. Mengaplikasikan ilmu pengetahuan yang telah diperoleh selama mengikuti pendidikan dan membandingkan dengan kondisi yang ada dilapangan.
 - b. Menambah wawasan dan pengetahuan yang berkaitan dengan masalah yang diteliti, yaitu alat keselamatan pada kapal dalam hal ini kapal sesuai dengan peraturan yang berlaku.
2. Bagi Lembaga Pendidikan, memberikan informasi berupa pengetahuan dan wawasan kepada seluruh civitas akademika di Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang mengenai alat keselamatan.
3. Bagi Instansi Pemerintahan, dapat dijadikan acuan untuk melengkapi dan memperbaharui alat keselamatan guna memberikan rasa aman dan nyaman kepada penumpang saat kapal sedang berlayar.

1.4 Ruang Lingkup

Agar pokok permasalahan yang akan dibahas dalam Kertas Kerja Wajib (KKW) ini tidak menyimpang dan meluas dari fokus penelitian, maka diperlukan adanya pembatasan ruang lingkup. Adapun ruang lingkup penulisan Kertas Kerja Wajib ini adalah sebagai berikut :

1. Hal yang diteliti adalah kondisi dan jumlah alat keselamatan di kapal pariwisata KM. Putri Kembang Dadar dan KM. Segentar Alam Tahun 2021.
2. Aturan yang digunakan adalah Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Laut Nomor: UM 008/9/20/DJPL-12 tentang Pemberlakuan Standar dan Petunjuk teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia.

1.5 Keaslian

Penelitian ini sebelumnya sudah pernah dilakukan, namun perbedaan penelitian ini adalah pada tempat dan waktu penelitian yang berbeda.

Tabel I.1 Keaslian Penelitian

| No | Nama | Judul KKW | Tim PKL | Perbedaan |
|----|----------------------------|--|-------------------------------|---|
| 1 | Jerry Family Lubis | Evaluasi Perlengkapan Keselamatan Jiwa Di KMP. Terubuk Pada Lintasan Penyeberangan Hunimua–Waipirit Di Kabupaten Maluku Tengah Provinsi Maluku | Tim PKL Ambon | 1. Lokasi penelitian 2. Waktu penelitian |
| 2 | Leandro Anugerah Panjiatan | Implementasi Peraturan Alat Keselamatan Pada Kapal Pariwisata KM. Putri Kembang Dadar dan KM. Segentar Alam | Tim PKL Dishub Kota Palembang | 3. Judul Penelitian |

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Landasan Hukum

1. Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008.

Dalam pasal 5 ayat (1) pelayaran dikuasai oleh Negara dan pembinaanya dilakukan oleh Pemerintah. Pembinaan sebagaimana dimaksud meliputi :

- a. Pengaturan
- b. Pengendalian
- c. Pengawasan

Pasal 124 ayat (2) keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.

Pasal 117 ayat (2) 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.

2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 25 Tahun 2015.

a. Pasal 1 ayat (1)

Keselamatan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.

b. Pasal 1 ayat (2)

Penyelenggara sarana dan prasarana serta sumber daya manusia bidang transportasi sungai, danau dan penyeberangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memenuhi standar keselamatan.

- c. Pasal 1 ayat (3)
- Standar keselamatan bidang transportasi sungai, danau dan penyeberangan sebagai dimaksud pada ayat (2), merupakan acuan bagi penyelenggara sarana dan prasarana bidang transportasi sungai, danau dan penyeberangan yang meliputi:
- a. Sumber Daya Manusia;
 - b. Sarana dan/atau Prasarana;
 - c. Standar Operasional Prosedur;
 - d. Lingkungan
3. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 65 Tahun 2009 Tentang Kapal Non Konvensi (Non Convention Vessel Standard) Berbendera Indonesia.
 4. Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Laut Nomor: UM 008/9/20/DJPL-12 tentang Pemberlakuan Standar dan Petunjuk teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia bab IV Pasal 83 Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Perairan Daratan.
 5. Peraturan Daerah Kota Palembang Nomor 14 Tahun 2011.

Setiap kapal penumpang yang melayani angkutan sungai dan danau, wajib menyediakan alat keselamatan dan lampu navigasi.

 - a. Alat keselamatan sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1), berupa life jacket, pelampung penolong, alat pemadam kebakaran, dan lampu navigasi yang memadai.
 - b. Setiap penumpang dan awak kapal speed boat, ketek dan/atau kapal > 7 GT wajib menggunakan life jacket selama berlayar.

2.2 Landasan Teori

1. Transportasi

Menurut Miro (2010:4) bahwa Transportasi adalah usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek

dari suatu tempat ke tempat lain, dimana ditempat lain objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu.

2. Kelaiklautan Kapal

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, 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 diperairan tertentu.

3. Kapal

Kapal 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 di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.¹

4. Keselamatan Kapal

Keselamatan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.²

5. *LifeJacket*

Santara (2014:65), Mengatakan bahwa jaket penolong yang melindungi pengguna yang bekerja diatas air atau di permukaan air agar terhindar dari bahaya tenggelam dan atau mengatur daya apung pengguna agar dapat berada pada posisi tenggelam atau melayang di dalam air.

¹ undang-undang Nomor 17 Tahun 2008

² undang-undang Nomor 17 Tahun 2008

6. *Lifebuoy*

Mengatakan bahwa pelampung yang menyelamatkan nyawa dirancang untuk dilempar kepada seseorang didalam air.³

7. Sekoci

Sekoci penolong , rakit penolong dan alat apung lainnya harus disimpan pada tempat dan posisi sedemikian rupa dengan pertimbangan :

- a. Dapat diturunkan ke air dengan selamat dan cepat sekalipun kondisi kapal dalam keadaan *trim* 10° maupun kemiringan 20° ke salah satu sisi.
- b. Memungkinkan embarkasi kedalam sekoci penolong dan rakit penolong dengan cepat dan tertib.
- c. tidak akan mengganggu pengoperasiannya.
- d. Sekoci penolong harus dilengkapi dengan kotak udara kedap air dan bantal apung pada bagian luar.
- e. Kotak udara dan apung dari sekoci kayu, masing-masing bervolume 43 dm³ dan 6 dm³ bagi setiap penumpang yang diizinkan di sekoci tersebut.
- f. Kotak udara dan apung bagi sekoci penolong dari logam, volume daya apungnya paling sedikit harus sama dengan volume daya apung bagi sekoci penolong kayu. Lambung timbul sekoci penolong dalam air tawar dengan panjang masing-masing 7,90, 8,50 dan 9,15 meter harus sekurang-kurangnya 20, 22,5 dan 25 cm.
- g. Untuk sekoci penolong dengan panjang diantaranya maka lambung timbul minimal diperoleh dengan interpolasi.
- h. Lambung timbul diukur pada tengah panjang sekoci penolong dari bagian atas tajuk di sisi sekoci sampai garis muat yang diizinkan.

³ Santara (2014:65)

8. Liferaft

Rakit penolong (ILR) harus memenuhi ketentuan :

- a. non – SOLAS
- b. Harus ditempatkan dengan pangen terikat ke kapal dengan alat pelepas hidrostatis, sehingga setiap rakit penolong akan mengapung bebas dan apabila memungkinkan mengembang secara otomatis ketika kapal tenggelam dan terbalik, sehingga tidak mengganggu mengarahkan penumpang ke tempat berkumpul dan embarkasi mereka pada sekoci penyelamat lain serta memfasilitasi peluncuran dari samping kapal.
- c. ILR yang dirancang untuk diluncurkan secara dilempar ke air harus disimpan sehingga siap dialihkan untuk peluncuran di sisi manapun dari kapal.
- d. Dalam hal adanya pengurangan lambung timbul, terbatasnya ruang geladak, kerentanan terhadap cuaca buruk, atau lainnya, ILR boleh disimpan disebelah dalam dari lambung kapal dan penyimpanannya harus sedemikian rupa sehingga dapat diluncurkan oleh satu orang dengan mudah.

9. Alat Pelontar Tali

Alat pelontar tali adalah alat keselamatan kapal yang berfungsi melontarkan tali. Didalam alat pelontar tali ini terdapat roket kecil yang punya kekuatan besar. Saat di aktifkan, roket tersebut bisa menembus badai dan angin kencang. Roket itu berfungsi untuk melontarkan tali hingga sejauh 230 meter.

10. Isyarat Asap

Isyarat Asap merupakan isyarat tanda bahaya bila mana penyelamat melihat ada kapal penolong, isyarat ini hanya dapat dilihat oleh mata pada siang hari digunakan isyarat asap apung (*bouyant smoke signal*). Pada malam hari dapat digunakan obor tangan (*red hand flare*) atau obor parasut (*paracute signal*).

11. Pemadam Kebakaran

Peralatan Pemadam Api yang dapat dijinjing adalah peralatan pemadam api yang berukuran kecil, yang dapat dibawa dan digunakan oleh satu orang. Peralatan ini juga sering disebut Alat Pemadam Api Ringan (APAR). Alat ini beratnya berkisar antara 0,5 - 16 Kg. Keunggulan dari alat ini yaitu ringan dan dapat dibawa dan dioperasikan oleh satu orang. Sedangkan kelemahannya yaitu tidak dapat memadamkan api yang berukuran besar. Jenis-Jenis Alat Pemadam Api Ringan (APAR) antara lain :

- a. Chemical foam jenis balik (tanpa kran atau seal)
- b. Chemical foam jenis kran atau seal
- c. Dry powder jenis Yamato
- d. Bromo Chlorohpydi Fluoro methane (BCF)
- e. Carbon Tetra Chloride (CTC)
- f. Carbon Dioxide (CO₂).

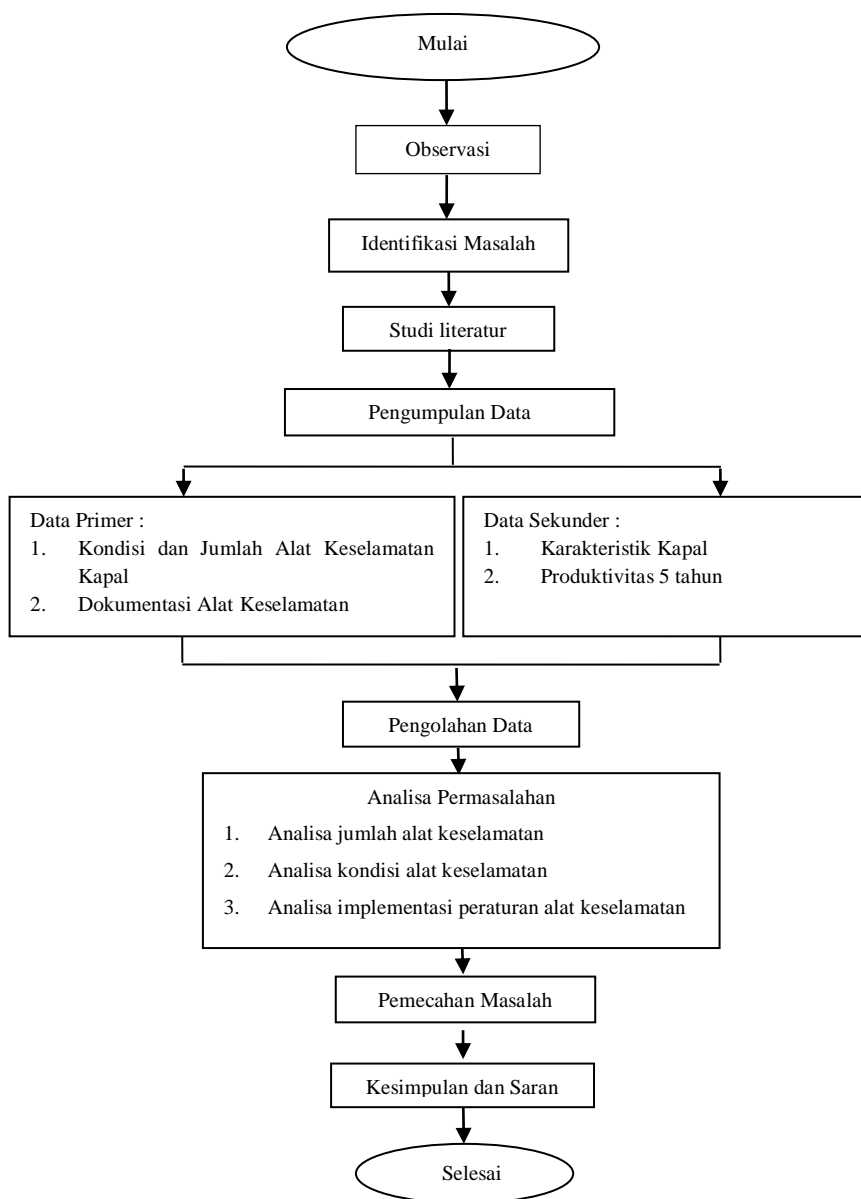
12. Alat Pemadam Api Tetap

Adalah sistem pemadaman instalasinya dipasang tetap, yang dapat mengalirkan media ke tempat kebakaran dgn jumlah yang cukup.

BAB III METODE PENELITIAN

3.1 Prosedur Penelitian

Bagian yang terpenting dalam sebuah penelitian adalah bagan alur pemikiran, Agar penulisan ini terarah dan dapat mencapai target yang diinginkan. Bagan alur pemikiran tersebut dapat dilihat pada bagan di bawah ini:



GAMBAR 3.1. Bagan Alir Penelitian

3.2 Metode Pengumpulan Data

Metode dan teknik yang digunakan dalam penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini adalah Kualitatif yaitu “merupakan data yang berbentuk kalimat, kata, atau gambar. Data Kualitatif dapat juga didefinisikan sebagai data yang berbentuk kategorisasi, karakteristik, berwujud pertanyaan atau kata-kata” Martono, (2014:84).

metode yang digunakan dalam penelitian ini antara lain:

3.2.1 Data Primer

Menurut suryabrata (2016:39), data primer adalah data yang langsung dikumpulkan oleh peneliti (atau petugas-petugasnya), dalam memperoleh data primer penulis menggunakan metode sebagai berikut:

1. Metode Observasi

Martono, (2014:86) Observasi merupakan sebuah proses pengamatan menggunakan pancaindra kita.

2. Metode dokumentasi

Metode dokumentasi merupakan sebuah metode pengumpulan data yang dilakukan dengan mengumpulkan berbagai dokumen yang berkaitan dengan masalah penelitian. Dokumen ini dapat berupa dokumen pemerintah, hasil penelitian, foto-foto atau gambar, buku harian, laporan keuangan, undang-undang, hasil karya seseorang, dan sebagainya.⁴

3.2.2 Data Sekunder

Menurut suryabrata (2016:39) data yang biasanya telah tersusun dalam bentuk dokumen-dokumen misalnya data-data produktivitas suatu perguruan tinggi, data mengenai persediaan pangan disuatu daerah, dan sebagainya. dalam memperoleh data sekunder penulis menggunakan metode kepustakaan (*Literature*) metode kepustakaan ini terkait dengan objek penelitian. Buku-buku, jurnal atau artikel apa saja yang mendukung seluruh proses penelitian. Chang, (2014:29).

⁴ Martono, (2014:87)

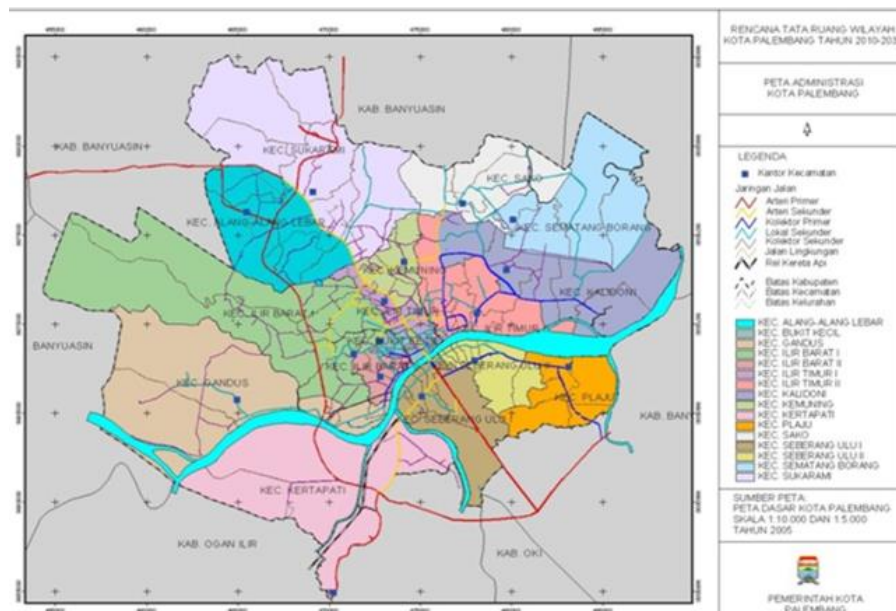
BAB IV OBJEK PENELITIAN

4.1 Gambaran Umum Wilayah Penelitian

4.1.1 Kondisi geografis

Kota Palembang adalah sebuah kota di Provinsi Sumatera Selatan, Indonesia. Kota Palembang merupakan ibukota Propinsi Sumatera Selatan dengan batas wilayah yaitu di sebelah utara, timur dan barat dengan Kabupaten Banyu Asin; sedangkan sebelah selatan berbatasan dengan Kabupaten Muara Enim.

Palembang merupakan salah satu kota metropolitan di Indonesia dan secara geografis terletak antara $2^{\circ} 52'$ sampai $3^{\circ} 5'$ Lintang Selatan dan $104^{\circ} 37'$ sampai $104^{\circ} 52'$ Bujur Timur dengan ketinggian rata-rata 8 meter dari permukaan air laut. Letak Palembang cukup strategis karena dilalui oleh jalan Lintas Sumatera yang menghubungkan antar daerah di Pulau Sumatera. Luas wilayah Kota Palembang sebesar 400,61 km² yang secara administrasi terbagi atas 16 kecamatan dan 107 kelurahan.



Sumber BPS Kota Palembang

Gambar 4.1 Batas Wilayah Kota Palembang

Kota Palembang terbelah oleh Sungai Musi menjadi dua bagian besar disebut Seberang Ulu dan Seberang Ilir. Kota Palembang mempunyai 108 anak sungai. Terdapat 4 sungai besar yang melintasi Kota Palembang. Sungai Musi adalah sungai terbesar dengan lebar rata-rata 504 meter (lebar terpanjang 1.350 meter berada disekitar Pulau Kemaro, dan lebar terpendek 250 meter berlokasi di sekitar Jembatan Musi II). Fungsi sungai di Kota Palembang sebelumnya adalah sebagai alat angkutan sungai ke daerah pedalaman, namun sekarang sudah banyak mengalami perubahan untuk pengendalian banjir. Fungsi anak-anak sungai yang semula sebagai daerah tangkapan air, sudah banyak ditimbun untuk kepentingan sosial sehingga berubah fungsinya menjadi permukiman dan pusat kegiatan ekonomi lainnya.

Sungai Musi merupakan sungai yang berpotensi untuk kegiatan pelayaran yang didukung dengan kedalaman yang cukup dalam dan pelebaran sungai yang memadai, serta dengan adanya pasang surut sehingga banyak perusahaan yang memanfaatkan angkutan perairan untuk pengangkutan barang tambang dan hasil produksi perusahaannya.

Sungai Musi juga merupakan sarana untuk menghubungkan tempat-tempat yang belum terjamah oleh angkutan jalan raya ataupun daerah yang masih terisolir. Dan sungai Musi juga merupakan pilihan alternative dalam pemilihan transportasi yang hemat dalam hal biaya. Sebagai contoh adalah pengangkutan batu bara yang merupakan salah satu hasil bumi terbesar di Sumatera selatan. Dan dalam menunjang proses angkutan maka di beberapa titik pada sepanjang alur sungai Musi di buat beberapa dermaga, salah satunya merupakan dermaga 16 Ilir Palembang bawah ampera.

4.1.2. Batas Administrasi

Secara Administrasi wilayah Kota Palembang terbagi menjadi 18 kecamatan dan 107 kelurahan. Kota Palembang terdiri dari beberapa Kecamatan, yaitu: Ilir Barat Dua, Gandus, Seberang Ulu Satu, Kertapati, Jakabaring, Seberang Ulu Dua, Plaju, Ilir Barat Satu, Bukit Kecil, Ilir

Timur Satu, Kemuning, Ilir Timur Dua, Kalidoni, Ilir Timur Tiga, Sako, Sematang Borang, Sukarami, dan Alang-Alang Lebar.

Tabel 4.1 Batas Wilayah Administrasi Kota Palembang

| Arah Mata Angin | Perbatasan |
|-----------------|---|
| Utara | Kota Palembang |
| Selatan | Kabupaten Muara Enim dan Kabupaten Ogan |
| Timur | Kabupaten Banyuasin |
| Barat | Kabupaten Banyuasin |

Sumber: BPS Kota Palembang

4.1.3 Kependudukan

Penduduk Kota Palembang tahun 2020 berjumlah 1.668.848 jiwa yang terdiri atas 837.031 jiwa penduduk laki-laki dan 831.817 jiwa penduduk perempuan. Sementara itu besarnya angka rasio jenis kelamin tahun 2020 penduduk laki-laki terhadap penduduk perempuan sebesar 100,63 persen yang berarti bahwa jumlah penduduk laki-laki lebih besar dibandingkan dengan jumlah penduduk perempuan yang tersebar sebanyak 18 kecamatan.

Salah satu pendorong meningkatnya perekonomian suatu wilayah yaitu sumber daya manusia yang meliputi penduduk yang tinggal di wilayah tersebut. Sebagai unsur yang paling menentukan dalam pembangunan maka pemerintah dalam hal ini harus memperhatikan laju pertumbuhan penduduk yang mesti terkendali, mengingat banyak aspek yang berkaitan langsung dengan masalah kependudukan seperti penyediaan bahan makanan, perumahan, pendidikan, kesehatan serta penyiapan lapangan pekerjaan disamping juga faktor keamanan dan lain sebagainya.

Tabel 4.2 Jumlah Penduduk Per Kecamatan

| No | Kecamatan | Penduduk (Ribuan) | Laju pertumbuhan penduduk per tahun 2010-2020 |
|----|-------------------|-------------------|---|
| 1 | Ilir barat dua | 67,614 | 0,56 |
| 2 | gandus | 73,953 | 2,60 |
| 3 | Seberang ulu Satu | 91,166 | 1,10 |
| 4 | Kertapati | 91,661 | 1,34 |
| 5 | Jakabaring | 90,415 | 1,10 |
| 6 | Seberang ulu dua | 100,232 | 0,83 |
| 7 | Plaju | 93,171 | 1,65 |
| 8 | Ilir barat satu | 140,945 | 1,24 |
| 9 | Bukit kecil | 38,585 | -1,26 |
| 10 | Ilir timur satu | 66,168 | -0,48 |
| 11 | Kemuning | 80,460 | -0,24 |
| 12 | Ilir timur dua | 85,460 | -0,04 |
| 13 | Kalidoni | 122,474 | 2,07 |
| 14 | Ilir timur tiga | 73,010 | -0,04 |
| 15 | Sako | 110,079 | 2,91 |
| 16 | Sematang borang | 54,362 | 5,37 |
| 17 | Sukarami | 183,667 | 0,56 |
| 18 | Alang alang lebar | 105,201 | 2879 |

Sumber: BPS Kota Palembang

Dari tabel di atas dapat diketahui jumlah penduduk terbanyak terdapat di kecamatan Sukarami dengan jumlah penduduk mencapai 183,667 jiwa dari 1.668.848 jiwa jumlah keseluruhan penduduk di Kota Palembang

4.1.4. Perekonomian, Perindustrian dan Perdagangan

1 Perekonomian

Perekonomian di suatu wilayah. Selama lima tahun terakhir, PDRB Kota Palembang dengan migas atas dasar harga berlaku mengalami peningkatan. Pada tahun 2016 nilai tambah yang terbentuk sebesar 118.344,29 miliar rupiah. Pada tahun 2017, angka ini sebesar 129.400,33 miliar rupiah, tahun 2018 sebesar 141.908,62 miliar rupiah

dan tahun 2019 sebesar 154.392,82 miliar rupiah. Pada tahun 2020, nilainya menjadi sebesar 155.822,33 miliar rupiah.

Berdasarkan harga berlaku dengan migas, terdapat tiga sektor yang memberikan sumbangan cukup besar terhadap PDRB. Pada tahun 2020, tiga sektor yang memberikan sumbangan terbesar adalah sektor industri pengolahan, diikuti oleh sektor perdagangan besar dan eceran; reparasi mobil dan sepeda motor serta sektor konstruksi. Pada tahun 2020 kontribusi masing-masing sektor di atas secara berurutan adalah 31,26 persen, 17,51 persen dan 17,19 persen (lihat tabel 12.3). Dibanding kondisi tahun sebelumnya, peran sektor perdagangan besar dan eceran; reparasi mobil dan sepeda motor meningkat sebesar 0,10 persen. Sedangkan sektor industri pengolahan dan konstruksi menurun masing-masing 0,10 persen dan 0,70 persen.

Tiga sektor besar yang mengalami peningkatan pertumbuhan ekonomi adalah sektor Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial, Jasa Keuangan dan Asuransi dan Pertambangan dan Penggalian. Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial meningkat dari sebesar 6,45 persen tahun 2019 menjadi 11,06 persen tahun 2020, Jasa Keuangan dan Asuransi meningkat dari sebesar -1,71 persen tahun 2019 menjadi 1,35 persen tahun 2020, Pertambangan dan Penggalian meningkat dari sebesar 3,19 persen tahun 2019 menjadi 5,55 persen tahun 2020. Sedangkan sektor yang mengalami penurunan pertumbuhan ekonomi terbesar adalah Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum dari sebesar 15,85 persen tahun 2019 menjadi -8,08 persen tahun 2020 atau menurun sebesar 151 persen. Secara lebih jelas, laju pertumbuhan PDRB dari tahun 2016 hingga 2020 menurut lapangan usaha di Kota Palembang dapat dilihat pada tabel 12.4. Produk Domestik Regional Bruto Atas Dasar Harga Berlaku Menurut Lapangan Usaha di Kota Palembang (miliar rupiah), 2016–2020.

Tabel 4.3 Produk Domestik Regional Bruto Atas Harga Konstan 2019 Menurut Lapangan Usaha Di Kota Palembang (Miliar Rupiah) Tahun 2020

| Lapangan Usaha | | 2020 |
|--------------------------|--|------------|
| A | Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan | 500,80 |
| B | Pertambangan dan Penggalian | 4,82 |
| C | Industri Pengolahan | 35.462,72 |
| D | Pengadaan Listrik dan Gas | 176,31 |
| E | Pengadaan Air; Pengelolaan Sampah, Limbah, dan Daur Ulang | 314,78 |
| F | Konstruksi | 16.828,89 |
| G | Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor | 15.128,13 |
| H | Transportasi dan Pergudangan | 4.206,88 |
| I | Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum | 2.573,19 |
| J | Informasi dan Komunikasi | 10.337,79 |
| K | Jasa Keuangan dan Asuransi | 4.734,38 |
| L | Real estat | 5.365,30 |
| M,N | Jasa Perusahaan | 178,20 |
| O | Administarasi pemerintahan pertahanan dan jaminan social wajib | 2.848,78 |
| P | Jasa Pendidikan | 3.338,96 |
| Q | Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial | 845,02 |
| R,S,T,U | Jasa Lainnya | 1.198,08 |
| Produk Domestik Regional | | 104.043,04 |

Sumber: BPS Kota Palembang

2 Perindustrian

Industri manufaktur dikelompokkan ke dalam 4 golongan berdasarkan banyaknya pekerja, yaitu: industri besar (100 orang pekerja atau lebih), industri sedang/menengah (20–99 orang pekerja), industri kecil (5–19 orang pekerja), dan industri mikro (1–4 orang pekerja). Industri Pengolahan; Pengadaan Listrik dan Gas; Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang; Konstruksi; Perdagangan Besar dan Eceran, Reparasi Mobil dan Sepeda Motor; Transportasi dan Pergudangan; Penyediaan Akomodasi dan Makan

Minum; Informasi dan Komunikasi; Jasa Keuangan dan Asuransi; Real Estat; Jasa Perusahaan; Administrasi Pemerintahan, Pertahanan, dan Jaminan Sosial Wajib; Jasa Pendidikan; Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial; dan Jasa lainnya.

3. Perdagangan

Perusahaan perdagangan di Kota Palembang terdiri dari tiga kategori perdagangan, yaitu : perdagangan besar, perdagangan menengah, dan perdagangan kecil. Seperti di daerah lainnya perdagangan kecil lah yang paling banyak jumlahnya dan paling tinggi pertumbuhannya di Kota Palembang yakni sebanyak 4.979 pedagang pada tahun 2017.

4.1.5. Kondisi Umum Sistem Transportasi (Tataran Transportasi Lokal)

Tatalok adalah tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman yang terdiri dari transportasi jalan, transportasi jalan rel, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut, dan transportasi udara yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana yang saling berinteraksi membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien, terpadu dan harmonis, yang berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang antar simpul atau kota wilayah, dan dari simpul atau kota wilayah ke simpul atau kota nasional atau sebaliknya. Posisi Kota Palembang memiliki aksesibilitas wilayah yang mudah dijangkau melalui :

1. Angkutan Jalan

Sebagai ibukota Propinsi Sumatera Selatan, Kota Palembang mempunyai jumlah penduduk yang cukup padat. Hal ini membawa konsekuensi pada tingginya mobilitas penduduk Kota Palembang, sehingga kota ini dihadapkan pada tantangan yang cukup besar di sector angkutan (transportasi) baik yang melayani pergerakan di dalam kota maupun keluar kota. Sekarang ini Kota Palembang sangat mudah diakses melalui transportasi darat Pembangunan dan Pengembangan

Jalan Arteri Primer. Pembangunan Jalan Lingkar Luar Timur, yang menghubungkan Jl. Tanjung Api-Api sampai ke Plaju-Sungai Gerong dan melewati wilayah Kota Palembang sebelah timur - Pembangunan Jalan Lingkar luar Barat, yang menghubungkan Jl. Indralaya-Palembang ke Jl. Palembang-Jambi. Kinerja suatu jaringan jalan sangat dipengaruhi oleh kinerja suatu persimpangan. Dengan meminimalkan tundaan dipersimpangan diharapkan waktu tempuh antar zona/kawasan dapat diminimalkan. Kinerja jaringan jalan dapat pula ditingkatkan dengan cara meratakan atau membagi beban suatu penggal ruas jalan (jembatan) dengan cara membangun jembatan yang menghubungkan 2 (dua) wilayah yang sama (Ulu dan Ilir) yang letaknya berdampingan (pada jarak tertentu), sehingga dapat menjadi alternatif lain yang dapat dipilih oleh pemakai jalan.

2. Angkutan Laut dan Penyeberangan

Angkutan Laut merupakan sarana perhubungan yang sangat penting dan strategis. Untuk itu pembangunan pelayanan nasional terus ditingkatkan dan diperluas, termasuk penyempurnaan manajemen dan dukungan fasilitas pelabuhan. Pelabuhan adalah pintu gerbang keluar-masuknya kapal, baik yang mengangkut penumpang orang maupun barang ke suatu wilayah tujuan.

Wilayah sungai di Kota Palembang termasuk di dalam DAS Musi. Sungai-sungai yang mengalir di Kota Palembang yang termasuk sungai besar adalah Sungai Musi, Sungai Ogan, Sungai Komerang, Sungai Keramasan dan Sungai Borang. Didalam Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional menyatakan bahwa Sungai Musi merupakan sungai lintas provinsi yang melintasi provinsi Bengkulu, Sumatera Selatan dan Lampung. Status dari sungai Musi ini adalah dalam tahapan pengembangan dengan konservasi sumber daya air, pendayagunaan sumber daya air dan pengendalian daya rusak air. Di Kota Palembang juga terdapat 19 sistem drainase, yaitu 1). Sistem Gandus; 2) Gasing; 3).Lambidaro; 4).

Boang; 5). Sekanak; 6). Bendung; 7). Lawang Kidul; 8). Buah; 9).Juaro; 10). Batang; 11). Selincih; 12). Borang; 13). Nyiur; 14). Sriguna; 15). Aur; 16). Kedukan Ulu; 17). Jakabaring; 18). Kertapati; dan 19). Keramasan. Untuk situ atau embung yang ada saat ini berupa kolam retensi dan rawa. Luas rawa di Kota Palembang adalah 5.835, 19 Ha (Perda N0.11 th.2012). Dalam rangka pengelolaan rawa, maka rawa dibagi menjadi 3 kategori yaitu rawa konservasi seluas 2.106,13 Ha, rawa budidaya seluas 2.811,51 dan rawa reklamasi seluas 917,85 Ha. Yang dimaksud rawa konservasi atau rawa perlindungan adalah rawa yang tidak boleh digunakan dan harus dibiarkan apa adanya, rawa budidaya adalah rawa yang boleh dibudidayakan akan tetapi tidak boleh ditimbun, sedangkan rawa reklamasi adalah rawa yang boleh ditimbun.

Sedangkan untuk pelabuhan sungai yang mendukung jaringan LLASDP Kota Palembang meliputi:

- a. Pelabuhan Sungai Lais mempunyai wilayah Sebelah Ilir dan Ulu dari Pulo Kemaro sampai dengan perbatasan Kabupaten Banyuasin;
- b. Pelabuhan Sungai Pulo Kemaro mempunyai wilayah sebelah Ulu dan Ilir Pulo Kemaro sampai dengan Boom Baru;
- c. Pelabuhan Sungai 16 Ilir mempunyai wilayah sebelah Ilir dari Boom Baru Palembang sampai dengan Pasar Sekanak Palembang dan sebelah ulu dari Boom Baru Palembang sampai dengan 11 Ulu;
- d. Pelabuhan Sungai 7 Ulu mempunyai wilayah dari sebelah Ulu Palembang dari Tangga Takat Palembang sampai dengan Jembatan Musi IV sebelah Ilir dari Pasar 16;
- e. Pelabuhan Sungai 35 Ilir mempunyai wilayah sebelah Ilir dari Pasar Sekanak sampai dengan 35 Ilir sebelah Ilir simpang Sungai Ogan;

- f. Pelabuhan Sungai Tangga Buntung mempunyai wilayah sebelah Ulu dari simpang Sungai Ogan sampai dengan Jembatan Musi 2;
- g. Pelabuhan Sungai Kertapati mempunyai wilayah sebelah Ulu dari Jembatan Musi VI sampai dermaga Tuan Kentang;
- h. Pelabuhan Sungai Jakabaring mempunyai wilayah dari perbatasan Kota Pegayut Ogan Ilir sampai dengan Dermaga Tuan Kentang; dan
- i. Pelabuhan Sungai Pulo Kerto mempunyai wilayah dari batas Jembatan Musi 2 kearah ulu sampai dengan perbatasan Kot Palembang.

4.2 Sarana Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan

Sarana transportasi pada angkutan penyeberangan yang terdapat di Dinas Perhubungan Kota Palembang

Tabel 4.4 Karakteristik Kapal KM. Putri Kembang Dadar

| KARAKTERISTIK KAPAL KM PUTERI KEMBANG DADAR | |
|---|--------------------------------|
| Bendera | Indonesia |
| Tempat & No. Grosse akte | Cirebon. 1676 / Da |
| Tempat & Tanda Selar | GT 133 No. 1676 / Da |
| Status Kepemilikan (MILIK/CHARTER) | Dishubdar Kota Palembang |
| Nama Pemilik Kapal | Pemerintah Kota Palembang |
| Manifest | Kapasitas Maximal 120 Orang |
| Jenis Kapal | Catamaran Fiber Glass |
| Berat Kotor (DWT) | 133/40 |
| MESIN UTAMA | |
| Merek/HP/Jumlah Mesin | Cummins 6 CTA 8,3 M 2/2X400 Hp |
| Jenis BBM | Solar |
| Kapasitas Tangki | 2 X 200 Liter /800 Liter |
| Pemakaian BBM/Jam/Unit (liter/jam) | 60 Liter/ Jam |
| MESIN BANTU | |
| Merek/HP/Jumlah Mesin | Mitsubishi 70 PK X 2 |

Tabel 4.4 Lanjutan

| KARAKTERISTIK KAPAL KM PUTERI KEMBANG DADAR | |
|---|---------------|
| Jenis BBM | Solar |
| Kapasitas Tangki | 2 x 200 Liter |
| Pemakaian BBM/Jam/Unit (Liter/Jam) | 10 Liter/ Jam |
| Tahun Pembuatan | 2006 |
| Panjang | 26,28 Meter |
| Lebar | 7,30 Meter |
| Dalam | 1,82 Meter |

Sumber: Dishub Kota Palembang

Tabel 4.5 Karakteristik Kapal KM. Segentar Alam

| Karakteristik kapal KM Segentar Alam | |
|--------------------------------------|--------------------------|
| Tahun Pembuatan | 1977 |
| Tempat Pembuatan | Belgia |
| Konstruksi/bahan utama | Besi/Baja |
| Tanda selar | GT. 176 Nomor 6238 / Dda |
| Merek motor Penggerak | CATERPILLAR |
| Tipe | D.33067-PC |
| Jenis Bahan Bakar | Solar |
| Kapasitas Bahan Bakar | - |
| Panjang | 28,58 M |
| Lebar | 8,02 M |
| Dalam | 1,43 M |
| Maksimum garis muat air tawar | 121 cm |
| Kapasitas Penumpang | 150 |
| Isi Silinder | 12 Silinder |
| Isi Kotor | 176 GT |

Sumber: Dishub Kota Palembang

Tabel 4.6 Produktivitas KM. Putri Kembang Dadar 5 Tahun Terakhir

| TAHUN | JUMLAH PENUMPANG |
|--------|------------------|
| 2016 | 6.297 |
| 2017 | 6.209 |
| 2018 | 6.327 |
| 2019 | 7.328 |
| 2020 | 2.243 |
| JUMLAH | 28.404 |

Tabel 4.7 Produktivitas KM. Segentar Alam 5 Tahun Terakhir

| TAHUN | JUMLAH PENUMPANG |
|--------|------------------|
| 2016 | 4.148 |
| 2017 | 4.669 |
| 2018 | 4.429 |
| 2019 | 4.652 |
| 2020 | - |
| JUMLAH | 17.898 |

BAB V
ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH

5.1 Analisa Data Hasil Penelitian

Aspek keselamatan yang akan penulis analisa terkait dengan peralatan keselamatan yaitu:

5.1.1 Analisa pelampung penolong (*Lifejacket*)

Mengacu pada Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Laut Nomor: UM 008/9/20/DJPL-12 tentang Pemberlakuan Standar dan Petunjuk teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia bab IV Pasal 83 Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Perairan Daratan bahwa kapal dengan ukuran 15 meter atau lebih tetapi kurang dari 45 meter maka harus memenuhi beberapa ketentuan sebagai berikut:

1. Pelampung penolong yang memenuhi standar kapal non konvensi berbendera Indonesia Bab IV seksi 9 klausul 9.1
2. Paling sedikit 50% dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri dan 2 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung.

Tabel 5.1 Data pelampung KM. Putri Kembang Dadar

| Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 | KM Puteri Kembang Dadar | Keterangan |
|--|--|-----------------------|
| <ol style="list-style-type: none">1. Pelampung penolong yang memenuhi standar kapal non konvensi berbendera Indonesia Bab IV seksi 9 klausul 9.12. Paling sedikit 50% dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri dan 2 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung. | Telah dilengkapi dengan 2 buah pelampung penolong Kondisi pelampung warna sudah tidak cerah | Tidak memenuhi aturan |

Tabel 5.2 Data pelampung KM. Segentar Alam

| Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 | KM Segentar Alam | Keterangan |
|---|--|-----------------------|
| 1. Pelampung penolong yang memenuhi standar kapal non konvensional berbendera Indonesia Bab IV seksi 9 klausul 9.1 2. Paling sedikit 50% dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri dan 2 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung. | Telah dilengkapi dengan 4 buah pelampung Kondisi baik | Tidak memenuhi aturan |



Sumber: Dokumentasi Tim PKL Kota Palembang

Gambar 5.1 Pelampung

5.1.2 Analisa baju penolong (*Lifejacket*)

Mengacu pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: UM 008/9/20/DJPL-12 tentang Pemberlakuan Standar dan Petunjuk teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia bab IV Pasal 83 Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Perairan

Daratan bahwa untuk semua ukuran kapal maka harus memenuhi beberapa ketentuan sebagai berikut:

1. Baju penolong kategori C yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Bab IV seksi 10 klausul 10.3 yang dilengkapi lampu, pluit dan pita pemantul cahaya (*retro-reflektor tape*)
2. Sejumlah 100% total jumlah pelayar untuk dewasa ditambah 5% cadangan.
3. Sejumlah yang mencukupi untuk petugs jaga/pekerja dianjungan, ruang kendali kamar mesin dan ditempat kerja yang jauh dari akomodasi (apabila ada) dan
4. Minimum 10% dari jumlah penumpang, untuk anak-anak.

Tabel 5.3 Data *Lifejacket* KM. Putri Kembang Dadar

| Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 | KM Puteri Kembang Dadar | Keterangan |
|---|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Baju penolong kategori C yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Bab IV seksi 10 klausul 10.3 yang dilengkapi lampu, pluit dan pita pemantul cahaya (<i>retro-reflektor tape</i>) 2. Sejumlah 100% total jumlah pelayar untuk dewasa ditambah 5% cadangan. 3. Sejumlah yang mencukupi untuk petugs jaga/pekerja dianjungan, ruang kendali kamar mesin dan ditempat kerja yang jauh dari akomodasi (apabila ada) dan 4. Minimum 10% dari jumlah penumpang, untuk anak-anak. | <p>Telah dilengkapi dengan 160 buah <i>lifejacket</i> dan tidak ada <i>lifejacket</i> untuk anak-anak.</p> <p>Kondisi <i>lifejacket</i> baik</p> | <p>Telah memenuhi aturan yang berlaku</p> |

Tabel 5.4 Data *Lifejacket* KM. Segentar Alam

| Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 | KM Segentar Alam | Keterangan |
|--|---|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Baju penolong kategori C yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Bab IV seksi 10 klausul 10.3 yang dilengkapi lampu, pluit dan pita pemantul cahaya (<i>retro-reflektor tape</i>) 2. Sejumlah 100% total jumlah pelayar untuk dewasa ditambah 5% cadangan. 3. Sejumlah yang mencukupi untuk petugas jaga/pekerja dianjungan, ruang kendali kamar mesin dan ditempat kerja yang jauh dari akomodasi (apabila ada) dan 4. Minimum 10% dari jumlah penumpang, untuk anak-anak. | <p>150 buah</p> <p>Kondisi 118 masih dalam kondisi baik</p> <p>32 kondisi kurang baik</p> | <p>Telah sesuai dengan aturan yang berlaku tetapi masih harus memperbaiki <i>lifejacket</i> yang rusak</p> |



Sumberz: Dokumentasi Tim PKL Kota Palembang

Gambar 5.2 *Lifejacket*

5.1.3 Analisa Sekoci

Mengacu pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: UM 008/9/20/DJPL-12 tentang Pemberlakuan Standar dan Petunjuk teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia bab IV Pasal 83 Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Perairan Daratan dalam GT 35 sampai dengan kurang dari 300 harus memenuhi ketentuan sebagai berikut:

1. Dilengkapi rakit penolong tegar (*Rigid Life Raft*) yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia bab IV Seksi 6 klausul 6.5 atau alat apung yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV seksi 8 dengan kapasitas tidak kurang dari 100% total jumlah pelayar.
2. Dilengkapi dengan 1 (satu) unit sampan bermotor.

Tabel 5.5 Data Sekoci KM. Putri Kembang Dadar

| Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 | KM Putri Kembang Dadar | Keterangan |
|---|--------------------------------|------------------------------------|
| 1. Dilengkapi rakit penolong tegar (<i>Rigid Life Raft</i>) yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia bab IV Seksi 6 klausul 6.5 atau alat apung yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV seksi 8 dengan kapasitas tidak kurang dari 100% total jumlah pelayar. 2. Dilengkapi dengan 1 (satu) unit sampan bermotor | Tidak dilengkapi dengan sekoci | Tidak memenuhi aturan yang berlaku |

Tabel 5.6 Data sekoci KM. Segentar Alam

| Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 | KM Segentar Alam | Keterangan |
|--|--------------------------------|------------------------------------|
| 1. Dilengkapi rakit penolong tegar (<i>Rigid Life Raft</i>) yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia bab IV Seksi 6 klausul 6.5 atau alat apung yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV seksi 8 dengan kapasitas tidak kurang dari 100% total jumlah pelayar. 2. Dilengkapai dengan 1 (satu) unit sampan bermotor | Tidak dilengkapi dengan sekoci | Tidak memenuhi aturan yang berlaku |



Sumber: google

Gambar 5.3 Sekoci

5.1.4 Analisa *Liferaft*

Mengacu pada Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Laut Nomor: UM 008/9/20/DJPL-12 tentang Pemberlakuan Standar dan Petunjuk teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia bab IV Pasal 83 Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Perairan

Daratan dalam GT 35 sampai dengan kurang dari 300 harus memenuhi ketentuan sebagai berikut:

1. Dilengkapi rakit penolong tegar (*Rigid Life Raft*) yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia bab IV Seksi 6 klausul 6.5 atau alat apung yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV seksi 8 dengan kapasitas tidak kurang dari 100% total jumlah pelayar.
2. Dilengkapai dengan 1 (satu) unit sampan bermotor

Tabel 5.7 Data *Liferaft* KM. Putri Kembang Dadar

| Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 | KM Putri Kembang Dadar | Keterangan |
|--|--|------------------------------------|
| 1. Dilengkapi rakit penolong tegar (<i>Rigid Life Raft</i>) yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia bab IV Seksi 6 klausul 6.5 atau alat apung yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV seksi 8 dengan kapasitas tidak kurang dari 100% total jumlah pelayar. 2. Dilengkapai dengan 1 (satu) unit sampan bermotor | Telah dilengkapi dengan 2 buah <i>liferaft</i> kapasitas 25 orang Kondisi (bocor) rusak | Tidak memenuhi aturan yang berlaku |

Tabel 5.8 Data *Liferaft* KM. Segentar Alam

| Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 | KM Segentar Alam | Keterangan |
|--|---|------------------------------------|
| 1. Dilengkapi rakit penolong tegar (<i>Rigid Life Raft</i>) yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia bab IV Seksi 6 klausul 6.5 atau alat apung yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV seksi 8 dengan kapasitas tidak kurang dari 100% total jumlah pelayar. 2. Dilengkapai dengan 1 (satu) unit sampan bermotor | Tidak dilengkapi dengan <i>liferaft</i> | Tidak memenuhi aturan yang berlaku |



Sumberz: Dokumentasi Tm PKL Kota Palembang

Gambar 5.4 liferaft

5.1.5 Analisa alat pelontar tali

Mengacu pada Mengacu pada Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Laut Nomor: UM 008/9/20/DJPL-12 tentang Pemberlakuan Standar dan Petunjuk teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera

Indonesia bab IV Pasal 83 Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Perairan Daratan GT 35 sampai dengan kurang dari 300 maka harus memenuhi ketentuan yaitu dilengkapi dengan tali buangan dengan panjang 30 meter sebanyak 2 unit.

Tabel 5.9 Data Alat Pelontar Tali KM. Putri Kembang Dadar

| Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 | KM Putri Kembang Dadar | Keterangan |
|--|--|------------------------------------|
| Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Perairan Daratan GT 35 sampai dengan kurang dari 300 maka harus memenuhi ketentuan yaitu dilengkapi dengan tali buangan dengan panjang 30 meter sebanyak 2 unit | Tidak dilengkapi dengan alat pelontar tali | Tidak memenuhi aturan yang berlaku |

Tabel 5.10 Data Alat Pelontar Tali KM. Segentar Alam

| Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 | KM Segentar Alam | Keterangan |
|--|--|------------------------------------|
| Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Perairan Daratan GT 35 sampai dengan kurang dari 300 maka harus memenuhi ketentuan yaitu dilengkapi dengan tali buangan dengan panjang 30 meter sebanyak 2 unit | Tidak dilengkapi dengan alat pelontar tali | Tidak memenuhi aturan yang berlaku |



Sumber: google

Gambar 5.5 Tali Pelontar

5.1.6 Analisa isyarat marahbahaya

Mengacu pada Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Laut Nomor: UM 008/9/20/DJPL-12 tentang Pemberlakuan Standar dan Petunjuk teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia bab IV Pasal 83 Perlengkapan Penolong Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Perairan Daratan GT kurang dari 175 harus memenuhi ketentuan sebagai berikut 2 (dua) unit cerawat tangan merah yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV seksi 14

Tabel 5.11 Data Isyarat Marahbahaya KM. Putri Kembang Dadar

| Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 | KM Putri Kembang Dadar | Keterangan |
|--|---|------------------------------------|
| .Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Perairan Daratan GT kurang dari 175 harus memenuhi ketentuan sebagai berikut 2 (dua) unit cerawat tangan merah yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV seksi 14 | Tidak dilengkapi dengan isyarat marahbahaya | Tidak memenuhi aturan yang berlaku |

Tabel 5.12 Isyarat Marahbahaya KM. Segentar Alam

| Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 | KM Segentar Alam | Keterangan |
|--|---|------------------------------------|
| .Kapal Penumpang Daerah Pelayaran Perairan Daratan GT kurang dari 175 harus memenuhi ketentuan sebagai berikut 2 (dua) unit cerawat tangan merah yang memenuhi persyaratan Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia Bab IV seksi 14 | Tidak dilengkapi dengan isyarat marahbahaya | Tidak memenuhi aturan yang berlaku |



Sumber: google

Gambar 5.6 Isyarat Marabahaya

5.1.7 Analisa pemadam kebakaran

Mengacu pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: UM 008/9/20/DJPL-12 tentang Pemberlakuan Standar dan Petunjuk teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia bab III Pasal 53 Persyaratan perlengkapan pemadam kebakaran kapal penumpang daerah pelayaran perairan daratan panjang kapal 25 meter atau lebih dan kurang dari 50 meter harus memenuhi syarat sebagai berikut :

1. 1 (satu) unit *dry chemical* 4.5 kg untuk tiap ruangan penumpang dan ruang ABK tiap geladak.
2. 1(satu) unit *dry chemical* 4.5 kg didapur.
3. 2 (dua) unit tabung pemadam diruang pemesinan yang terdiri dari 1(satu) unit foam 9 liter dan 1 (satu) unit CO2 6.8 kg.
4. Ruang layannan lainnya minimal 1 (satu) unit *dry chemical* masing-masing 4.5 kg.

Tabel 5.13 Data Pemadam Kebakaran KM. Putri Kembang Dadar

| Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 | KM Putri Kembang Dadar | Keterangan |
|--|---|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. 1 (satu) unit <i>dry chemical</i> 4.5 kg untuk tiap ruangan penumpang dan ruang ABK tiap geladak. 2. 1(satu) unit <i>dry chemical</i> 4.5 kg didapur. 3. 2 (dua) unit tabung pemadam diruang pemesinan yang terdiri dari 1(satu) unit foam 9 liter dan 1 (satu) unit CO2 6.8 kg. 4. Ruang layannan lainnya minimal 1 (satu) unit <i>dry chemical</i> masing-masing 4.5 kg. | <p>Telah dilengkapi dengan 20 buah APAR 16 chemical , 4 CO2</p> <p>Kondisi baik</p> | <p>Telah sesuai dengan aturan yang berlaku</p> |

Tabel 5.14 Data Pemadam Kebakaran KM. segentar Alam

| Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No: UM.008/9/20/DJPL – 12 | KM Segentar Alam | Keterangan |
|--|---|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. 1 (satu) unit <i>dry chemical</i> 4.5 kg untuk tiap ruangan penumpang dan ruang ABK tiap geladak. 2. 1(satu) unit <i>dry chemical</i> 4.5 kg didapur. 3. 2 (dua) unit tabung pemadam diruang pemesinan yang terdiri dari 1(satu) unit foam 9 liter dan 1 (satu) unit CO2 6.8 kg. 4. Ruang layangan lainnya minimal 1 (satu) unit <i>dry chemical</i> masing-masing 4.5 kg. | <p>Telah dilengkapi dengan 2 buah apar berjenis chemical Kondisi baik</p> | <p>Tidak sesuai dengan peraturan yang berlaku</p> |



Sumberz:Dokumentasi Timi PKL Kota Palembang

Gambar 5.7 Pemadam

5.2 Usulan Pemecahan Masalah

1. Usulan pemecahan masalah pelampung penolong

Terkait dengan analisa data diatas bahwa kondisi pelampung dikapal KM. Putri Kembang Dadar perlu diperbaruhi dan diperbanyak jumlahnya sedangkan untuk kapal KM Segentar Alam jumlah pelampung harus ditambah dan perlu adanya perawatan secara berkala yang dilakukan oleh pemilik kapal.

2. Usulan pemecahan masalah *lifejacket*

Dari data diatas kondisi dan jumlah *lifejacket* di kapal KM.Putri kembang Dadar sudah sesuai hanya kurang *lifejacket* untuk anak-anak. Sedangkan *lifejacket* di kapal KM. Segentar Alam masih perlu memperbaharui *lifejacket* yang sudah rusak dan juga menambah *lifejacket* untuk anak-anak, dan tidak lupa membuat jadwal perawatan secara berkala.

3. Usulan pemecahan masalah sekoci

Dari data diatas untuk kapal KM. Putri Kembang Dadar harus menambah sekoci sebanyak 1 buah dan KM. Segentar Alam juga harus menambah sekoci sebanyak 1 buah.

4. Usulan pemecahan masalah *liferaft*

Dari data diatas *liferaft* di kapal KM. Putri kembang dadar harus diperbaruhi dan ditambah jumlahnya, sedangkan untuk kapal KM. Segentar Alam perlu ditambahkan karena belum tersedia *liferaft*.

5. Usulan pemecahan masalah alat pelontar tali

Dari data diatas kedua kapal harus menambahkan alat pelontar tali sesuai dengan peraturan.

6. Usulan pemecahan masalah isyarat marahbahaya

Kedua kapal masih belum mempunyai isyarat marahbahaya dan harus menyediakan isyarat marahbahaya pada kapal.

7. Usulan pemecahan masalah pemadam kebakaran

Dari data pemadam kebakaran dikapal KM. Putri Kembang dadar sudah sesuai dengan peraturan dan hanya perlu membuat jadwal pengecekan untuk

alat pemadam kebakaran, untuk kapal KM. Segentar Alam masih kurang dan perlu ditambah jumlah alat pemadam kebakaran.

5.3 Implementasi Alat Keselamatan Yang Akan Direncanakan

Tabel 5.15 Kondisi Saat Ini Dan Yang Akan Direncanakan Pada Kapal KM. Putri Kembang Dadar

| Uraian | Kondisi saat ini | Kondisi Rencana |
|--------------------|--------------------------------------|--|
| Pelampung | Hanya ada 2 unit dan kondisi rusak | Harus disediakan 6 unit pelampung penolong , 50% dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri, dan 2 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung. |
| <i>Lifejacket</i> | Jumlah 160 dalam keadaan baik | Melengkapi <i>lifejacket</i> dengan pita ,lampu dan pita pemantul cahaya. |
| Sekoci | Tidak memiliki | Harus disediakan 1 buah sekoci penyelamat dengan kondisi yang baik dan aman. |
| <i>Liferaft</i> | 2 buah Liferaft dengan komdisi rusak | Harus mengganti dan menambah <i>rigid liferaft</i> dengan kapasitas tidak kurang dari 100% jumlah pelayar. |
| Alat pelontar Tali | Tidak memiliki | Menyediakan alat pelontar tali sepanjang 30 meter sebanyak 2 unit. |
| Isyarat Marabahaya | Tidak memiliki | Menyediakan 2 unit cerawat tangan merah |
| Pemadam Kebakaran | Memiliki 16 chemical dan 4 CO2 | Menyediakan 1 unit dry chemical 4,5 kg di tiap ruangan penumpang dan ABK 1 unit dry chemical di dapur 2 unit tabung pemadam diruang pemesinan yang terdiri dari 1 unit foam 9 liter dan 1 unit CO2 6,8 kg 1 unit dry chemical diruang lainnya |

Sumber: Analisa penulis, 2021

Tabel 5.16 Kondisi Saat Ini Dan Yang Akan Direncanakan Pada Kapal KM.
Segentar Alam

| Uraian | Kondisi saat ini | Kondisi Rencana |
|--------------------|---|--|
| Pelampung | ada 4 unit dan kondisi baik | Harus disediakan 6 unit pelampung penolong , 50% dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri, dan 2 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung |
| <i>Lifejacket</i> | 118 kondisi Lifejacket baik 32 Kondisi rusak | Melengkapi <i>lifejacket</i> dengan pita ,lampu dan pita pemantul cahaya. |
| Sekoci | Tidak memiliki | Harus disediakan 1 buah sekoci penyelamat dengan kondisi yang baik dan aman. |
| <i>Liferaft</i> | Tidak memiliki | Harus menyediakan <i>rigid liferaft</i> dengan kapasitas tidak kurang dari 100% jumlah pelayar. |
| Alat pelontar Tali | Tidak memiliki | Menyediakan alat pelontar tali sepanjang 30 meter sebanyak 2 unit. |
| Isyarat Marabahaya | Tidak memiliki | Menyediakan 2 unit cerawat tangan merah |
| Pemadam Kebakaran | Memiliki 2 buah chemical pemadam | Menyediakan 1 unit dry chemical 4,5 kg di tiap ruangan penumpang dan ABK 1 unit dry chemical di dapur 2 unit tabung pemadam diruang pemesinan yang terdiri dari 1 unit foam 9 liter dan 1 unit CO2 6,8 kg 1 unit dry chemical diruang lainnya |

Sumber: Analisa penulis, 2021

Dari hasil analisa penulis, dapat ditentukan penggantian dan perawatan alat keselamatan yang dibutuhkan untuk kebutuhan di KM Putri Kembang Dadar dan KM. Segentar Alam demi menunjang keselamatan jika terjadi kecelakaan kapal. Berikut ini adalah kegiatan/pekerjaan yang menghasilkan peralatan yang baru untuk dilengkapi di KM. Putri Kembang Dadar dan KM. Segentar Alam.

Tabel 5.17 Kondisi Rencana Penerapan Alat Keselamatan Pada Kapal KM. Putri Kembang Dadar

| Kegiatan Pada Kapal KM. Putri Kembang Dadar | |
|---|--|
| Pelampung penolong | Pemilik kapal perlu melakukan penggantian terhadap pelampung penolong sejumlah 6 unit dimana 4 dari pelampung penolong dilengkapi dengan lampu menyala sendiri dan 2 unit dilengkapi dengan tali apung. Pelampung penolong perlu diberi tanda nama kapal dan pelabuhan pendaftara kapal dengan warna yang mencolok serta material pemantul cahaya. |
| <i>Lifejacket</i> | Pemilik kapal perlu membuat jadwal untuk merawat lifejacket yang masih dalam keadaan bagus. |
| Sekoci | Pemilik kapal perlu menyediakan 1 unit sekoci |
| <i>Liferaft</i> | Pemilik kapal harus mengganti <i>liferaft</i> yang sudah rusak dengan yang baru serta menambah yang sebelumnya hanya 2 menjadi 5 <i>liferaft</i> |
| Alat pelontar Tali | Pihak kapal perlu menyediakan 2 unit alat pelontar tali sepanjang 30 meter. |
| Isyarat Marabahaya | Menyediakan 2 unit cerawat |
| Pemadam Kebakaran | Pihak kapal perlu membuat jadwal pengecekan masa uji berlaku pada alat pemadam agar dapat digunakan dengan baik. |

Sumber: Analisa penulis, 2021

Tabel 5.18 Kondisi Rencana Penerapan Alat Keselamatan Pada Kapal KM.
Segentar Alam

| Kegiatan pada kapal KM. Segentar Alam | |
|--|---|
| Pelampung penolong | Pemilik kapal perlu melakukan penambahan terhadap pelampung penolong sejumlah 6 unit dimana 4 dari pelampung penolong dilengkapi dengan lampu menyala sendiri dan 2 unit dilengkapi dengan tali apung. Pelampung penolong perlu diberi tanda nama kapal dan pelabuhan pendaftara kapal dengan warna yang mencolok serta material pemantul cahaya. |
| <i>Lifejacket</i> | Pemilik kapal perlu mengganti <i>lifejacket</i> yang sudah rusak dan membuat jadwal pengecekan pada <i>lifejacket</i> |
| Sekoci | Pemilik kapal perlu menyediakan 1 unit sekoci |
| <i>Liferaft</i> | Pemilik kapal harus mengganti <i>liferaft</i> yang sudah rusak dengan yang baru serta menambah yang sebelumnya hanya 2 menjadi 6 <i>liferaft</i> |
| Alat pelontar Tali | Pihak kapal perlu menyediakan 2 unit alat pelontar tali sepanjang 30 meter. |
| Isyarat Marabahaya | Menyediakan 2 unit cerawat |
| Pemadam Kebakaran | Pihak kapal perlu menambah jumlah alat pemadam kebakaran |

Sumber: Analisa penulis, 2021

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisa kondisi dan jumlah perlengkapan alat keselamatan yang didapatkan dari penulis tugas akhir ini yang membahas masalah tinjauan alat keselamatan pada kapal KM Puteri Kembang Dadar dan KM Segentar Alam Dishub Kota Palembang dapat diambil kesimpulan yaitu:

1. Peralatan keselamatan dikapal pariwisata Dishub Kota Palembang sesuai dengan persyaratan yang berlaku masih belum sesuai dengan Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Laut Nomor: UM 008/9/20/DJPL-12 tentang Pemberlakuan Standar dan Petunjuk teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia.
2. Kondisi dan jumlah peralatan keselamatan dikapal Pariwisata masih terdapat ada yang kurang dan kondisinya buruk seperti :
 - a. Pelampung penolong dikapal KM. Putri Kembang Dadar hanya ada 2 buah dan dalam kondisi rusak dan pada kapal KM. Segentar Alam hanya ada 4 buah pelampung namun dalam peraturan harus tersedia 6 buah sehingga untuk kapal KM. Putri Kembang Dadar 100% belum memenuhi aturan dan untuk KM. Segentar Alam 66% telah melengkapi dan hanya perlu menambah kekurangan agar sesuai dengan aturan.
 - b. *Lifejacket* pada kapal KM. Putri kembang Dadar berjumlah 160 buah dan dalam kondisi baik, dengan kapasitas 120 penumpang *Lifejacket* pada kapal KM. Purti Kembang dadar sudah 100% memenuhi aturan sedangkan untuk *lifejacket* pada kapal KM. Segentar Alam jumlah *lifejacket* 150 buah dengan kapasitas penumpang 150 orang dimana 118 kondisi bagus dan 32 kondisi rusak dan hanya 78% sudah memenuhi aturan.
 - c. Sekoci pada kedua kapal pariwisata 100% belum memenuhi aturan.

- d. *Liferaft* pada kapal KM. Putri Kembang Dadar ada 2 buah namun kondisinya sudah rusak dan pada kapal KM. Segentar Alam masih belum memiliki *liferaft* dari kedua kapal tersebut 100% belum sesuai aturan.
 - e. Alat pelontar tali pada kedua kapal 100% belum sesuai aturan.
 - f. Isyarat marahbahaya pada kedua kapal 100% belum sesuai aturan.
 - g. Alat pemadam pada kapal KM. Putri Kembang Dadar berjumlah 20 buah dimana 16 chemical 4 CO₂, 100% sudah memenuhi aturan sedangkan pada kapal KM. Segentar Alam alat pemadam kebakaran berjumlah 2 buah berjenis chemical dan 40 % sudah sesuai dengan aturan.
3. Implementasi peraturan peralatan keselamatan pada kapal pariwisata perlu diterapkan guna memberi keamanan dan kenyamanan bagi penumpang saat kapal sedang berlayar.

6.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas maka saran yang dapat diusulkan penulis dalam upaya meningkatkan pengawasan terhadap kondisi dan jumlah perlengkapan keselamatan di KM. Putri Kembang Dadar dan KM. Segentar Alam sebagai berikut:

1. Pemilik KM Putri Kembang Dadar dan KM Segentar Alam perlu memperbaharui dan menambah alat keselamatan berupa sekoci , pelampung penolong alat pelontar tali , isyarat marahbahaya dan alat pemadam kebakaran agar jumlah peralatan tersebut sesuai dengan aturan.
2. Nakhoda atau pemilik kapal pariwisata KM Putri Kembang Dadar dan KM Segentar Alam perlu membuat jadwal perawatan dan pemeriksaan setiap 6 bulan sekali terhadap peralatan keselamatan agar kondisi alat keselamatan terpantau dalam keadaan baik dan layak digunakan.