

**TINJAUAN ALAT KESELAMATAN
PADA KMP. MUNIC XI YANG BEROPERASI
PADA PELABUHAN PENYEBERANGAN TANJUNG API-API**



Diajukan Dalam Rangka Penyelesaian Program Studi Di Ploma III Manajemen
Transportasi Perairan Daratan

SAUTI BAHABOL
NPM.2203019

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

TINJAUAN ALAT KESELAMATAN
PADA KMP. MUNIC XI YANG BEROPERASI
PADA PELABUHAN PENYEBERANGAN TANJUNG API-API



Diajukan Dalam Rangka Penyelesaian Program Studi Di Ploma III Manajemen
Transportasi Perairan Daratan

SAUTI BAHABOL
NPM. 2203019

PROGRAM STUDI DIPLOMA III
MANAJEMEN TRANSPORTASIPERAIRANDARATAN
POLITEKNIK TRANSPORTASISUNGAI DANAU DAN
PENYEBERANGAN PALEMBANG
TAHUN 2025

HALAMAN PENGESAHAN

**TINJAUAN ALAT KESELAMATAN
PADA KMP. MUNIC XI YANG BEROPERASI
PADA PELABUHAN PENYEBERANGAN TANJUNG API-API**

DISUSUN DAN DIAJUKAN OLEH
SAUTI BAHABOL
NPM. 2203019

Telah dipertahankan di depan panitia ujian KKW
Pada Tanggal, 30 Juli 2025

Menyetujui

Ketua Penguji

Sekretaris Penguji

Anggota Penguji

Yulia Puspita Sari.S.Si., M.Si
NIP. 19900522 202203 2 011

Broto Priyono, SSiT., M.T
NIP. 19780116 200003 1 001

Sri Kartini, S.T., M.Si
NIP. 19840117 200812 2 001

Mengetahui
Ketua Program Studi
Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Bambang Setiawan, ST., MT
NIP. 197309211997031002

PERSEJUTUAN SEMINAR KERTAS KERJA WAJIB

Judul : Tinjauan Alat Keselamatan Pada KMP. Munic XI Yang
Beroperasi Pada Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api
Nama Mahasiswa : SAUTI BAHABOL
NPM : 2203019
Program Studi : Diploma III Manajemen Transportasi Sungai Danau Dan
Penyeberangan Palembang.

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat diseminarkan

Palembang 30 Juli 2025

Menyetujui

Pembimbing I

Pembimbing II

R.M Firzatullah S.Pd.,M. Kom
NIP. 1994062022031010

Aulia Ika Atika,M. Pd
NIP. 19920125202312036

Mengetahui
Ketua Program Studi
Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Bambang Setiawan,ST.,MT
NIP. 19730921199703

SURAT PERALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Sauti bahabol

NPM : 2203019

Program Studi : Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Adalah Pihak I selaku penulisan asli karya ilmiah yang berjudul "TINJAUAN ALAT KESELAMATAN PADA KMP. MUNIC XI YANG BEROPERASI PADA PELABUHAN PENYEBERANGAN TANJUNG API-API, KOTA BANYUASIN II PROVINSI SUMATERA SELATAN PALEMBANG",

dengan ini menyerahkan karya ilmiah kepada :

Nama : Politeknik Transportasi SDP Palembang

Alamat : JL. Sabar Jaya No. 116, Prajin, Banyuasin I Kab. Banyuasin,
Sumatera Selatan

Adalah pihak ke II selaku pemegang Hak Cipta berupa laporan Tugas Akhir Mahasiswa/i Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan selama batas waktu yang tidak ditentukan.

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

Pemegang Hak Cipta

Palembang 30 Juli 2025

()

SAUTI BAHABOL

NPM.2203019

PERTANYAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Sauti bahabol

NPM : 2203019

Program Studi : Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis ini dengan judul :

**”TINJAUAN ALAT KESELAMATANPADA KMP. MUNIC XI
YANG BEROPERASIPADA PELABUHAN PENYEBERANGAN
TANJUNG API-API”**

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam KKW tersebut, kecuali tema yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri. Jika pernyataan diatas terbukti tidak benar, saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Transportasi Sungai Danau Dan Penyeberangan Palembang.

Palembang 30 Juli 2025

SAUTI BAHABOL
NPM.2203019

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis kepada kehadiran Tuhan Yesus yang sebagaimana telah memberikan perlindungan dan kelancaran nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan Proposal Judul Kertas Kerja Wajib dengan judul “Tinjauan Alat Keselamatan Pada KMP. Munic XI Yang Beroperasi Pada Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api” tepat pada waktu nya.

1. Untuk Mama, Bapa, kaka-kaka dan keluarga tercinta yang sebagaimana tidak pernah berhenti dan selalu memberikan dukungan serta doa dan senantiasa memberikan semangat dalam menyelesaikan Kertas Kerja Wajib.
2. Bapak Dr.Eko Nugroho Widjatomoko, M.M., M. Mar.E. Selaku Direktur Politeknik Transportasi Sungai, Danau Dan Penyeberangan Palembang;
3. Bapak Raden M. Firzatullah,S.Pd., M.Kom. selaku Dosen Pembimbing I KKW dan Ibu Aulia Ika Atika, M.Pd, selaku Dosen Pembimbing II KKW. Banyak mengucapkan terima kasih bapa, ibu selaku dosen pembimbing telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan dan saran untuk menyusun serta penulisan Proposal Judul Kertas Kerja Wajib
4. Ibuk Damaida Hatina, A. Md..S.H.. M.M selaku Dosen Pembimbing Lapangan di Provinsi Sumatera Selatan Palembang, Banyak ucapkan terima kasih atas data dan informasi yang telah diberikan sebagai penunjang penulisan proposal judul kertas kerja wajib ini
5. Bapak Driaskoro Budi Sidharta, S.T.,M.Sc. selaku Dosen pembimbing I KKW, Serta Ibu Paulina M Latuheru, S.SI.T., MM selaku Dosen pembimbing II KKW, Sidang sebelum turun PKL, Banyak ucapkan terima kasih karena bapak dan ibuk telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan dan saran untuk penyusunan serta penulisan Proposal Judul Kertas Kerja Wajib
6. Kak assuh, Irham Dalimunte A.Md.Tra selaku pembimbing serta menjadi wali saya banayak ucapkan terima kasih telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan dan saran untuk penyusunan serta penulisan Proposal Judul Kertas Kerja Wajib
7. Bapak Miko Priambudi, S. ST selaku Bapak orang tua saya Banyak terima kasih pak telah menjadi orang tua saya selama Pendidikan di poltektrans sdg Palembang ini dan telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan dan

saran untuk penyusunan penulisan proposal sehingga semua nya dapat berjalan dengan lancar.

8. Bapak, Ibu pegawai, Selaku Dosen Poltektrans SDP Palembang tidak menghitung satu persatu, baik itu yang secara langsung dan juga tidak langsung yang telah terlibat dalam pembuatan proposal judul kkw, Banyak ucapkan terima kasih karena Bapak dan Ibu telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan dan saran dalam rangkah penyusunan serta penulisan Proposal Judul Kertas Kerja Wajib.
9. Pengasuh, Poltektrans SDP Palembang yang tidak pernah mengurangi semangat dan selalu mendidikasi maupun menjadi orang pertama dalam hal membentuk fisik dan mentalitas saya dan saya tidak menghitung satu persatu untuk semua kebaikan yang telah semua pengasuh lakukan, baik itu yang secara langsung dan juga tidak langsung dan juga telah terlibat dalam hal pembuatan proposal judul kkw, Banyak ucapkan terima kasih karena Pengasuh telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan dan saran dalam rangkah penyusunan serta penulisan Proposal Judul Kertas Kerja Wajib.
10. Rekan-rekan seangkatan XXXIII dan adik-adik tingkat Angkatan XXXIV dan XXXV terima kasih atas dukungan doa nya.
11. Semua pihak yang secara langsung dan juga tidak langsung yang telah terlibat dalam pembuatan proposal judul ini.

Semoga Proposal Judul Kertas Kerja Wajib ini dapat diwujudkan serta bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkannya dan dapat menjadi masukan bagi kampus maupun instansi Kementerian Perhubungan khususnya pengembangan di bidang SDP serta dapat dikembangkan untuk penelitian yang lebih baik lagi dimasa-masa yang akan datang.

Palembang, 30 Juli 2025

SAUTI BAHABOL

NPM.2203019

TINJAUAN ALAT KESELAMATAN PADA KMP. MUNIC XI YANG BEROPERASI PADA PELABUHAN PENYEBERANGAN TANJUNG API-API

Sauti Bahabol (22 03 019)

Dibimbing oleh : Raden M. Firzatullah, S.Pd., M.Kom. dan
Aulia Ika Atika, M.Pd.

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kondisi alat keselamatan pada KMP Munic XI yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-API, Kabupaten Banyuasin, Sumatera Selatan. Permasalahan utama yang diangkat adalah adanya temuan ketidaksesuaian pada alat keselamatan kapal yang dapat berpotensi mengancam keselamatan pelayaran. Dengan menggunakan metode kualitatif, penelitian ini membandingkan kondisi eksisting alat keselamatan dengan standar yang ditetapkan dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara kuantitas, alat keselamatan di KMP Munic XI telah memenuhi standar, namun secara kualitas masih ditemukan beberapa ketidaksesuaian. Kerusakan yang ditemukan mencakup tali lifebuoy yang putus, lifejacket tanpa lampu atau pita pemancar cahaya, kabel sling lifeboat yang rusak, dan tidak adanya identitas kapal pada beberapa perlengkapan. Sebagai kesimpulan, meskipun jumlah peralatan sudah memadai, kondisi fisik dan kelengkapan fungsinya masih memerlukan perbaikan. Oleh karena itu, direkomendasikan untuk meningkatkan pengawasan dan pemeliharaan rutin terhadap peralatan keselamatan guna mencegah potensi kecelakaan kapal dan menjamin keselamatan penumpang.

Kata Kunci: Keselamatan Pelayaran, Kelaikan Alat, Pelabuhan Tanjung Api-API, KMP Munic XI, Kapal Non Konvensi.

**TINJAUAN ALAT KESELAMATAN PADA KMP. MUNIC XI
YANG BEROPERASI PADA PELABUHAN
PENYEBERANGAN TANJUNG API-API**

Sauti Bahabol (22 03 019)

Dibimbing oleh : Raden M. Firzatullah, S.Pd., M.Kom. dan
Aulia Ika Atika, M.Pd.

ABSTRACT

This study aims to analyze the condition of safety equipment on the KMP Munic XI, which operates at the Tanjung Api-Api Ferry Port in Banyuasin Regency, South Sumatra. The main problem raised is the finding of inconsistencies in the ship's safety equipment that could potentially threaten maritime safety. Using a qualitative method, this study compares the existing condition of the safety equipment with the standards set in the Regulation of the Director General of Land Transportation Number: KP.988/AP.402/DRJD/2021 concerning Ferry Transport Vessels.

The research results show that in terms of quantity, the safety equipment on the KMP Munic XI has met the standard, but in terms of quality, several inconsistencies were still found. The damage found includes broken lifebuoy ropes, life jackets without lights or retro-reflective tape, a damaged lifeboat sling cable, and the absence of the ship's name on some of the equipment. In conclusion, although the number of pieces of equipment is adequate, their physical condition and functional completeness still require improvement. Therefore, it is recommended to increase routine supervision and maintenance of safety equipment to prevent potential ship accidents and ensure passenger safety.

Keyword: Safety Equipment, Lifeboat, Lifebuoy, Lifejacket dan Liferaft.

DAFTAR ISI

TINJAUAN ALAT KESELAMATAN.....	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
PERSEJUTUAN SEMINAR KERTAS KERJA WAJIB.....	iii
SURAT PERALIHAN HAK CIPTA.....	iii
PERTANYAAN KEASLIAN.....	iv
KATA PENGANTAR.....	v
ABSTRAK.....	1
ABSTRACT.....	2
DAFTAR ISI.....	3
DAFTAR TABEL.....	4
DAFTAR GAMBAR.....	4
BAB I PENDAHULUAN.....	4
A. Latar Belakang Peneletian.....	5
B. Rumusan Masalah.....	6
c. Tujuan Penelitian.....	7
D. Manfaat Penelitian.....	7
E. Batasan Masalah.....	8
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	9
A. Penelitian Terdahulu.....	9
B. Landasan Teori.....	10
BAB III METODE PENELITIAN.....	14
A. DESAIN PENELITIAN.....	14
B. TEKNIK PENGUMPULAN DATA.....	15
C. TEKNIK ANALISIS DATA.....	16
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN.....	17
A. Gambaran Umum Wilayah Penelitian.....	18
B. Analisis.....	44
C. Pembahasan.....	48
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....	50
A. Kesimpulan.....	50
B. Saran.....	50

DAFTAR TABEL

Tabel 4. 1 Luas wilayah Banyuasin II

Tabel 4. 2 Data Kependudukan Sumatera Selatan

Tabel 4. 3 Kapal Yang Beroperasi Di Pelabuhan Tanjung Api-Api

Tabel 4. 4 Data Produksi Tanjung Api-Api 5 Tahun Terakhir

DAFTAR GAMBAR

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Provinsi Sumatera Selatan merupakan dataran rendah dengan ketinggian rata-rata kurang lebih 8 meter diatas permukaan laut. Provinsi ini terletak pada posisi 1'-4' Lintang Selatan dan antara 102'-106' Bujur Timur. Luas Wilayah Sumatera Selatan, Adalah berupa daratan seluas 86.771,68 km². Wilayah administrasi Provinsi Sumatera Selatan terdiri dari 13 wilayah Kabupaten dan 4 Kota. Kabupaten atau Kota yang memiliki wilayah paling luas adalah Kabupaten Ogan Komering Ilir yaitu sekitar 17. 071,33 km². Sedangkan, yang memiliki luas paling kecil adalah Kota Palembang dengan luas wilayah 352,51 km². Wilayah Provinsi Sumatera Selatan bagian utara berbatasan dengan Provinsi Jambi, bagian timur berbatasan dengan Provinsi Bangka-Belitung, bagian selatan berbatasan dengan Provinsi Lampung, dan bagian barat berbatasan dengan Provinsi Bengkulu.

Angkutan penyeberangan memiliki peran yang sangat penting dalam mendukung sistem transportasi. Salah satu moda transportasi yang dapat mendukung terciptanya perjalanan antar pulau adalah kapal penyeberangan. Keselamatan transportasi menjadi hal yang sangat penting bagi pengguna jasa, hal ini berkaitan dengan kepercayaan masyarakat untuk menggunakan moda transportasi untuk perpindahan aktivitas yang di lakukan. Angkutan penyeberangan harus memiliki alat keselamatan yang memenuhi standar keselamatan untuk meyakinkan penumpang agar selamat pada kondisi yang sangat ekstrim dan harus merenggut jiwa. Beberapa kasus kecelakaan kapal hingga menimbulkan korban jiwa disebabkan salah satunya karena kurang tersedianya alat keselamatan diatas kapal.

Moda transportasi pelayaran merupakan moda yang memiliki resiko tinggi dalam aspek keselamatan. Dari salah satu refrensi menyatakan bahwa kecelakaan kapal banyak terjadi di siang hari pada rentang waktu 12.00 –17.59 (Saputra, 2021). Kurangnya perawatan menjadi salah satu faktor yang mengakibatkan kerusakan alat keselamatan diatas kapal (Anugrah, 2021). Untuk menjamin keselamatan pelayaran, maka pemerintah Indonesia melalui Kementerian Perhubungan mengeluarkan aturan yang tertuang pada

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan.

Kapal tersebut merupakan kapal Angkutan Penyeberangan yang melayani lintas penyeberangan dari Pelabuhan Tanjung Api-Api (Provinsi Sumatera Selatan) dan Pelabuhan Tanjung Kalian (Provinsi Bangka Belitung). Kapal ini memiliki GT 1681 dengan kapasitas muatan 205 penumpang dan 30 unit mobil/ truk yang dimuat sesuai dengan kebutuhan satuan unit produksi.

Menunjang keselamatan penumpang beserta awak kapal, jumlah dan kondisi alat-alat keselamatan yang terdapat diatas kapal menjadi tolak ukur yang penting. Alat keselamatan juga harus memenuhi Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan. Berdasarkan hasil survey kondisi alat keselamatan KMP. Munic XI belum memenuhi persyaratan, seperti pelampung penolong (*Lifebuoy*) yang jumlahnya cukup namun ada kondisi beberapa *lifebuoy* yang tersedia pada KMP. Munic XI terdapat kondisinya robek dan juga tidak berada pada tempat yang layak ataupun tidak sesuai. Kondisi yang juga menunjukkan tidak sesuai adalah seperti tidak ada material pemantul cahaya pada pelampung penolong dan juga terdapat bahwa tidak ada tulisan nama kapal pada *lifebuoy* tersebut. Kondisi seperti ini tentu perlu di evaluasi sehingga pada kondisi yang membahayakan keselamatan alat-alat tersebut dapat digunakan dengan baik dan berfungsi sesuai dengan kegunaannya. Berdasarkan permasalahan tersebut, untuk mendukung keselamatan pada KMP. Munic XI perlu dilakukan tinjauan alat keselamatan untuk menciptakan kesalahan seminimal mungkin, maka penulis mengambil judul Kertas Kerja Wajib (KKW) "Tinjauan Alat Keselamatan Pada KMP. Munic XI yang beroperasi pada Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api Provinsi Sumatera Selatan".

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka permasalahan dirumuskan sebagai berikut:

1. Apakah jumlah perlengkapan alat keselamatan kapal pada KMP. Munic XI sudah sesuai dengan peraturan yang berlaku?
2. Apakah kondisi perlengkapan alat keselamatan kapal pada KMP. Munic XI sudah sesuai dengan peraturan yang berlaku?

c. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Mengetahui kesesuaian jumlah peralatan keselamatan kapal pada KMP. Munic XI yang beroperasi pada Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api.
2. Mengetahui kondisi existing dengan kondisi yang ideal perlengkapan alat keselamatan kapal Pada KMP. Munic XI sesuai dengan peraturan yang berlaku.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagi mahasiswa untuk mengaplikasikan ilmu yang di dapat selama menempuh Pendidikan Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan, untuk memberikan pengalaman dan wawasan dunia kerja yang tidak didapatkan selama menempuh Pendidikan Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan dan Sebagai acuan untuk menambah pengalaman dan pengetahuan taruna Politeknik Transportasi Sungai Danau dan penyeberangan palemabang mengenai wilayah transportasi Sungai dan Pelabuhan setempat.
2. Bagi penyelenggara angkutan penelitian ini menjadi bahan masukan dan badan evaluasi tentang pentingnya perlengkapan peralatan keselamatan diatas kapal penyeberangan tipe Munic bagi institusi pengelola/Pembina angkutan penyeberangan.
3. Bagi lembaga Sebagai acuan untuk memberikan informasi dan Pengetahuan bagi PT. Municline cabang dan BPTD Wilayah Sumatera Selatan dan mengenai alat keselamatan kapal pada KMP. Munic XI. pada pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api. Sebagai bahan masukan kepada

Pemerintah Kota Palembang untuk memperhatikan alat keselamatan kapal pada Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api.

E. Batasan Masalah

1. penelitian ini dilakukan di pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api, Provinsi Sumatera Selatan
2. Perlengkapan keselamatan yang diteliti yaitu: Rakit penolong (*liferaft*), seko ci penyelamat (*rescueboat*), pelampung penolong (*lifebuoy*) dan baju Penolong (*lifejacket*)

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Penelitian Terdahulu

Menurut Muhammad Farhan Labib Hamman (2021) pada penelitiannya yang berjudul Tinjauan Perlengkapan Keselamatan KMP. Banawa Nusantara 98 Lintasan Penyeberangan Karimunyawawa-Pulau Parang- Pulau Nyamuk Kabupaten Jepara Provinsi Jawa Tengah, disimpulkan bahwa perlengkapan keselamatan pada KMP. Banawa Nusantara 98 sudah memenuhi standar kuantitatif sesuai dengan regulasi yang berlaku, namun masih ditemukan beberapa ketidaksesuaian pada aspek kualitas. Beberapa peralatan keselamatan seperti lifejacket, lifebuoy, dan peralatan lainnya tidak dalam kondisi baik atau mengalami kerusakan yang dapat membahayakan keselamatan penumpang. Penelitian ini juga menekankan pentingnya pengawasan yang lebih ketat serta pemeliharaan rutin terhadap perlengkapan keselamatan untuk mencegah terjadinya kecelakaan atau insiden yang dapat merugikan pihak terkait maupun penumpang kapal.

Menurut Tegar Brilianza (2022) Tinjauan Alat Keselamatan Kapal Pada KMP. Kursi Lintasan Sorong – Kalobo di Pelabuhan Perikanan Usahamina Provinsi Papua Barat, disimpulkan bahwa perlengkapan keselamatan kapal pada KMP. Kursi sudah memenuhi standar kuantitatif yang ditetapkan oleh regulasi, namun kualitas beberapa peralatan masih perlu perbaikan. Beberapa alat keselamatan, seperti lifejacket, lifebuoy, dan pelampung lainnya, ditemukan dalam kondisi kurang optimal, seperti adanya kerusakan pada material atau kurangnya kelengkapan fungsi. Penelitian ini menyoroti pentingnya peningkatan pemeliharaan dan pengawasan rutin terhadap alat keselamatan guna memastikan keselamatan penumpang dan mencegah potensi kecelakaan di laut.

B. Landasan Teori

1. Landasan Hukum

Adapun dasar hukum yang diambil sebagai landasan teori yang langsung berkaitan dengan penelitian yang dilakukan:

- a. Safety Of Life At Sea (Konvensi Internasional untuk keselamatan kapal yang dihasilkan oleh IMO) Bab III Tentang Peralatan dan pengaturan yang Menyelamatkan Nyawa.
- b. Undang- Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang perubahan ketiga atas undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

1) Pasal 1 ayat 30

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

2) Pasal 1 ayat 31

Kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

3) Keselamatan Kapal adalah Pasal 1 ayat 32

keadaan kapal yang mengetahui persyaratan material. Konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, dilakukan pemeriksaan dan pengujian.

- b. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan.

Tabel 2. 1 Klasifikasi perlengkapan alat keselamatan

No	Alat Keselamatan (GT 500 s/d 3000)	Ketentuan
1	Rakit Penolong (<i>Liferaft</i>)	Rakit penolong kembung (ILR)/kaku (rigit) throw overboard kapasitas 125% pelayar. Memiliki stasiun embarkasi dengan ketinggian tidak melebihi 3 meter dari garis air muatan penuh.
2	Sekoci Penyelamatan (<i>Rescue Boat</i>)	1 unit sekoci penyelamat (rescue boat) bermotor pada tiap sisi kapal
3	Pelampung Penolong (<i>Lifebuoy</i>)	12 unit, 6 unit harus dilengkapi dengan lampu menyala sendiri dan 2 unit lainnya dilengkapi dengan tali apung (30 meter)
4	Baju Penolong (<i>LifeJacket</i>)	100% pelayar + 5% cadangan + 10% untuk anak-anak dan harus dilengkapi lampu dan peluit, pita reflector dan nama kapal.

2. Landasan Teori

a. Keselamatan Pelayaran

Keselamatan pelayaran merupakan hal yang sangat penting dan menduduki posisi sentral dalam segala aspek di dunia pelayaran. Aspek yang melekat pada keselamatan pelayaran meliputi karakteristik sikap, nilai, dan aktivitas mengenai pentingnya terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan dan kepelabuhanan. (Hendrawan, A 2019).

b. Alat Keselamatan

Peralatan keselamatan di atas kapal memiliki peran yang sangat penting dalam mendukung keselamatan pelayaran. Menjaga keselamatan selama berada di kapal menjadi hal yang krusial untuk mengantisipasi kemungkinan bahaya atau kecelakaan

n. Karena itu, perlengkapan keselamatan harus dipersiapkan dengan baik agar dapat digunakan saat dibutuhkan. Keberadaan alat-alat ini tak hanya memengaruhi kelancaran operasional kapal, tetapi juga berperan besar dalam melindungi nyawa para awak kapal serta menjaga keamanan muatan yang dibawa (Hati et al., 2023).

1) Sekoci Penolong (Lifeboat)

Sekoci adalah sebuah perahu yang dirancang untuk menyelamatkan manusia jika terjadi kecelakaan dikapal. Sekoci umumnya merujuk pada kendaraan yang dibawa oleh kapal yang lebih besar untuk digunakan oleh penumpang dan awak kapal dalam keadaan darurat (Mohammad, 2019).

2) Rakit Penolong (*Liferaft*)

Rakit penolong adalah salah satu alat keselamatan yang penting pada kapal yang sedang berlayar, terlebih pada kapal yang memuat penumpang dan perlu disediakan penutup yang berfungsi melindungi penumpang, sekarang ini rakit yang dikembangkan berbentuk seperti kapsul dengan kapasitas besar dan dilengkapi tali pembuka yang panjang. Penggunaannya dengan cara dilemparkan ke laut kemudian ditarik talinya. Sesudah tali ditarik, rakit akan secara otomatis menggembung. Di dalamnya terdapat perlengkapan keselamatan jiwa seperti makanan, minuman, dan obat – obatan (Chasdi 2021).

3) Pelampung Penolong (*Lifebouy*)

Pelampung penolong adalah alat yang berbentuk seperti ban mobil digunakan untuk mengapungkan orang di atas air. Pelampung ini digunakan dengan cara dilempar ke laut ketika ada penumpang yang terjatuh. Warnanya harus mencolok agar mudah terlihat dan cepat dikenali (Chasdi 2021).

4) Jaket Penolong (*Lifejacket*)

Jaket penolong adalah alat keselamatan yang berbentuk seperti pakaian. Setiap anggota kru dan penumpang harus memiliki jaket keselamatan masing-masing agar dapat segera mengevakuasi diri mereka sendiri jika terjadi keadaan yang berbahaya. Jaket penolong ini dimanfaatkan penumpang untuk mengapung di laut saat terjadi kondisi darurat. Jaket penolong juga harus mempunyai warna yang mencolok supaya mudah di lihat. Jaket ini harus dilengkapi dengan peluit yang dikaitkan pada tali untuk menarik perhatian penolong (Kusnadi, 2021).

BAB III

METODE PENELITIAN

A. DESAIN PENELITIAN

1. Waktu dan Lokasi Penelitian

Penelitian ini berlangsung selama 4 (empat) bulan, mulai dari tanggal 10 Februari hingga 10 Juni 2025 dan penelitian kegiatan dilakukan pada Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api.

2. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini ialah menggunakan metode kualitatif. Penelitian kualitatif artinya suatu teknik yang menggambarkan dan menginterpretasikan arti data-data yang telah terkumpul dengan memberikan perhatian dan merekam sebanyak mungkin aspek situasi yang diteliti pada saat itu, sehingga memperoleh gambaran secara umum dan menyeluruh tentang keadaan sebenarnya Akhmad, K. A. (2015). Dalam penelitian ini, peneliti mengamati seberapa lengkap dan layak perlengkapan keselamatan yang ada di kapal penyeberangan yang melayani lintasan Tanjung Api-Api – Tanjung Kalian.

3. Instrumen Penelitian

Menurut (Nasution, H. F. 2016) Instrumen penelitian adalah alat yang digunakan untuk mengumpulkan, memeriksa dan menyelidiki suatu masalah yang sedang diteliti. Dalam penelitian kualitatif, peneliti tidak hanya berperan sebagai pengumpul data, tetapi juga menjadi bagian dari instrumen itu sendiri.

4. Jenis dan Sumber Data

Jenis penelitian ini merupakan penelitian kualitatif memberikan hasil temuan yang ada di lapangan seperti gambar dan catatan di lapangan. Adapun dalam melakukan penelitian ini dibutuhkan sumber data, yaitu:

a. Data Primer

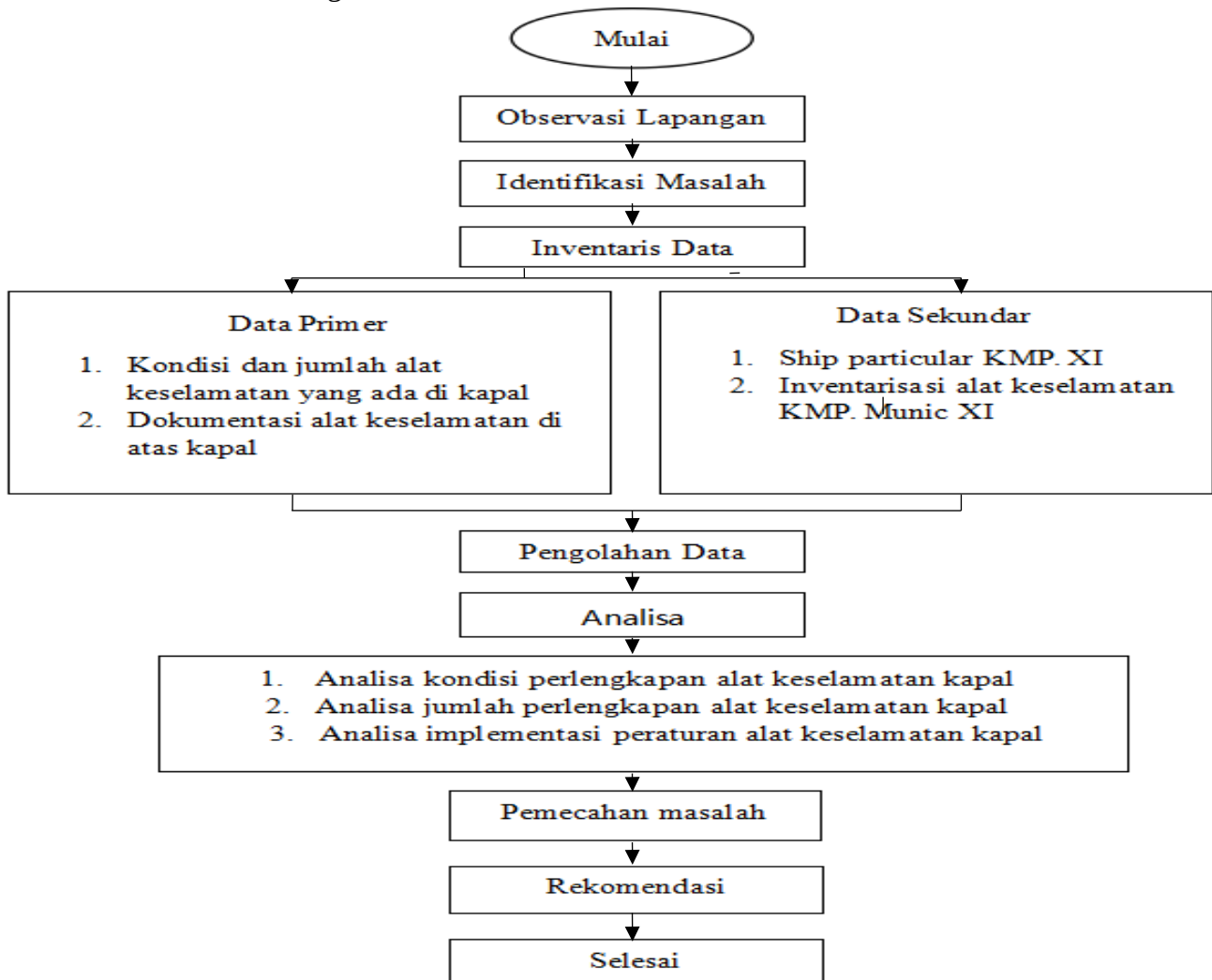
Data primer adalah data yang bersumber internal yang didapatkan secara langsung melalui pelaksanaan observasi dan melalui dokumentasi di lapangan, yaitu berupa pengamatan secara langsung.

b. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang mengacu pada informasi yang dikumpulkan dari sumber yang telah ada.

5. Alur Tahapan dalam Pelaksanaan penelitian

Bagan Alir



Gambar 3. 1 Bagan Alir Penelitian

B. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

1. Data Primer

Menurut Bungin (2006), Data Primer adalah data yang langsung diperoleh dari sumber data pertama di lokasi penelitian atau objek penelitian. Adapun Data Primer yang di pakai adalah:

- a. Hasil pencatatan produktivitas harian pelabuhan selama 31 hari
- b. Gambaran kondisi alat keselamatan pada kapal KMP. Munic XI. lif ejacket,lifebuoy,liferafft,lifeboat).
- c. Gambar kapal KMP. Munic XI.
- d. Gambar kondisi Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api, di kota Sumatera Selatan
- e. Durasi trip lintasan Tanjung Api-Api-Tanjung Kalian Bangka.

2. Data Sekunder

Menurut Bungin (2006), Data Sekunder adalah data yang diperoleh dari sumber kedua atau sumber sekunder dari data yang di butuhkan. Adapun data Sekunder yang di pakai adalah:

- a. Data produktivitas pelabuhan yang dilalaui selama 5 Tahun terakhir (2021-2025).
- b. Kota Banyuasin Provinsi Sumatera Selatan dalam angka.
- c. Palembang Sumatera Selatan dalam angka.
- d. Data curah hujan 5 tahun terakhir (2021-2025).
- e. Ship Particulr Kapal
- f. Struktur organisasi Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah Sumatera Selatang Palembang.
- g. Data Ramp Check Kapal Penyeberangan

C. TEKNIK ANALISIS DATA

Teknik analisa data yang digunakan dalam penelitian ini ialah menggunakan Gap *analysis*. Menurut Hidayat & nurhidayani (2022), Gap analysis dapat juga diartikan sebagai metode yang membandingkan antara kondisi standar dengan kondisi eksisting. Tujuan dari analisis ini adalah untuk melihat seberapa jauh perbandingan antara situasi nyata di lapangan dan kondisi

si yang diharapkan, lalu mencari cara atau langkah yang tepat untuk mengatasi perbedaan tersebut.

1. Pengumpulan Data

Pada tahap ini, proses mengumpulkan berbagai informasi atau fakta yang diperlukan sebagai bahan dalam penelitian. Cara yang biasa digunakan melalui observasi

2. Reduksi Data

Setelah seluruh data terkumpul, langkah pertama yang dilakukan adalah merangkum dan menyaring data tersebut. Pada tahap ini, peneliti tidak langsung menggunakan semua data yang ada, melainkan memilih data yang dianggap paling relevan. Hal ini dilakukan agar analisis lebih terarah dan hanya berdasarkan informasi yang benar-benar berkaitan dengan tujuan penelitian

3. Penyajian Data

Penyajian data adalah proses mengatur dan menyusun informasi yang telah dikumpulkan supaya memudahkan dalam menarik kesimpulan

4. Penarikan Kesimpulan

Penarikan kesimpulan dilakukan setelah proses pengumpulan, penyaringan, dan penyajian data selesai. Setelah data diolah dan disusun sesuai dengan fokus masalah penelitian, langkah berikutnya adalah mengambil kesimpulan berdasarkan hasil analisis tersebut. Kesimpulan yang dibuat harus jelas dan didasarkan pada data serta temuan dari penelitian, bukan sekadar pendapat umum.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Wilayah Penelitian

1) Gambaran Lokasi Penelitian

a. Kondisi Wilayah

Secara astronomis, Provinsi Sumatera Selatan terletak antara 1°-4° Lintang Selatan dan antara 102°-106° Bujur Timur dengan luas daerah seluruhnya 91.592,433 km². Terdapat 17 daerah di Sumatera Selatan yang terdiri dari 4 kota serta 13 kabupaten yaitu salah satunya kabupaten Banyuasin dengan luas daerah sebesar 3.621,4 km² yang berlokasi di Pelabuhan penyeberangan Tanjung Api-Api.



Gambar 4. 1 Peta Wilayah Provinsi Sumatera Selatan

Pelabuhan penyeberangan Tanjung api-api sebagai pelabuhan komersil yang terletak di muara sungai Musi wilayah desa Sungsang I, kecamatan Banyuasin II. Wilayah ini berada di koordinat antara 104°45' hingga 104°55' Bujur Timur dan 2°17' hingga 2°24' Lintang Selatan. Adapun luas wilayah yang terdapat di wilayah Banyuasin II bisa dilihat pada tabel berikut :

Desa / Kelurahan	Luas (km2)	Persentase luas
Teluk payo	69,25	1,91
Sungsang III	12,71	0,35
Sungsang II	352,43	9,73
Sungsang I	34,13	0,94
Sungsang IV	1,711,99	47,27
Tanah pilih	1,053,78	29,10
Perajen jaya	10,95	0,30
Rimau Sungsang	248,14	6,82
Muara sungsang	98,48	2,72
Marga sungsang	29,55	0,82
Banyuasin II	3.621,40	100,00

Tabel 4. 1 Luas wilayah Banyuasin II

B. Batas Administrasi

Berdasarkan wilayah administrasinya, wilayah banyuasin II terdapat 10 desa atau kelurahan dengan luas mencapai 3.621,40 km. Batas wilayah-wilayah tersebut yaitu :

- a. Sebelah utara :berbatasan dengan selat bangka
- b. Sebelah Barat :berbatasan dengan kabupaten musibanyuasin
- c. Sebelah Timur :berbatasan dengan kecamatan makarti jaya dan selat Bangk
 - a.
- d. Sebelah Selatan:berbatasan dengan kecamatan karang agung ilir.

C. Kependudukan

Berdasarkan hasil sensus tahun 2025, Jumlah penduduk sebanyak 8.928,5 jiwa.

Tabel 4. 2 Data Kependudukan Sumatera Selatan

Kabupaten/Kota	Jumlah Penduduk (Ribu)	Laju Pertumbuhan Penduduk per Tahun	Persentase Penduduk
Ogan Komering Ulu	387	1,08	4,33
Ogan Komering Ilir	817	1,26	9,14
Muara Enim	648	1,18	7,26
Lahat	456	1,22	5,1
Musi Rawas	416	1,05	4,66
Musi Banyuasin	659	1,23	7,38
Banyu Asin	4897	1,48	10,05
Ogan Komering Ulu Selatan	435	1,3	4,87
Ogan Komering Ulu Timur	680	0,96	7,62
Ogan Ilir	441	1,22	4,94
Empat Lawan	349	0,95	3,91
Penukal Abab Lematang Ilir	208	1,38	2,33
Musi Rawas Utara	201	1,3	2,25
Kota Palembang	1,7	0,76	19,37
Kota Prabumulih	206	1,35	2,31
Kota Pagar Alam	151	0,96	1,69
Kota Lubuklinggau	249	1,31	2,79
Sumatera Selatan	8928,5	1,12	100

Sumber: Badan Pusat Statistik (2025)

b. Perekonomian

Pada tahun 2025, perekonomian Provinsi Sumatera Selatan mengalami pertumbuhan sebesar 5,22 persen terhadap perekonomian tahun 2024 silam. Dari sisi produksi, lapangan usaha pengadaan listrik dan gas mengalami pertumbuhan tertinggi sebesar 11,39 persen. Dari sisi pengeluaran, pertumbuhan tertinggi terjadi pada komponen ekspor barang dan jasa yaitu sebesar 17,78 persen. Dari sisi pengeluaran, Komponen Pengeluaran

Konsumsi Lembaga Nonprofit yang Melayani Rumah Tangga (PK-LNPRT) tumbuh sebesar 4,92 persen (BPS, Sumatera selatan,2025)

c. Perindustrian

Kegiatan Perindustrian di Sumatera Selatan mengalami peningkatan yang cukup signifikan, terutama pada sektor ekspor barang yang cukup mendominasi mencapai 463,36 juta dolar AS pada periode April 2025, dan mengalami kenaikan sebesar 37,03 juta dolar AS atau sekitar 8,69% jika dibandingkan dengan periode 2024 lalu. Kemudian, sektor pertanian juga mengalami kenaikan menjadi 4,02 juta dolar AS atau naik 24,98 % serta sektor pertambangan juga mengalami kenaikan mencapai 207,63 juta dolar AS atau naik 0,79 %. Peningkatan ekspor hasil industri pengolahan dikarenakan adanya peningkatan ekspor CPO dan pulp dari kayu. Sedangkan, hasil tambang meningkat karena peningkatan ekspor batubara dan lignit serta minyak mentah (BPS, Sumatera Selatan,2025)

d. Perdagangan




Pada tahun 2025, nilai ekspor maupun impor di Sumatera Selatan terhitung sejak April 2025 mencapai kenaikan sebesar 8,69 % ekspor dan impor mengalami penurunan sebesar 36,52 %. Barang yang di ekspor berupa batubara, karet, pulp atau kertas dari kayu dan kelapa sawit dengan ekspor terbesar pada negara Tiongkok yang mencapai 850,90 Juta Dolar AS.

B. Sarana dan Prasarana Transportasi Sungai, Danau, Dan Penyeberangan

e. Sarana

Ada beberapa sarana yang berada di Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api yaitu terdapat 16 kapal yang beroperasi . Berikut daftar kapal yang beroperasi di lintasan Tanjung Api-Api, dapat dilihat pada Tabel 4.1 dan Gambar 4.2 di bawah ini :

Gambar 4. 2 kapal yang beroperasi di Pelabuhan TAA

Nama Kapal	Gambar Kapal
Belanak	
Mutis	
Madani	

Dharma Santosa







Dharma Kartika I



Dharma Kosala



<p>Dharma Kartika VII</p>	
<p>Mutiara Pertiwi III</p>	
<p>Jembatan Musi I</p>	
<p>Adhi Swadarma III</p>	

Andhika Nusantara






Gunsa 8



Munic XI



<p>Munic VII</p>	
<p>Garda Maritim 5</p>	
<p>Wira Camelia</p>	

Gambar 4. 2 kapal yang beroperasi di Pelabuhan TAA

Tabel 4. 3 Kapal Yang Beroperasi Di Pelabuhan Tanjung Api-Api

No	Nama kapal	Nama perusahaan kapal	Tahun pembuatan	Gross Tonage (GT)	Kapasitas Penumpang	Kapasitas Kendaraan	Keterangan Kendaraan
1	KMP.DHARMA KARTIKA	PT.DHARMA LAUTAN UTAMA	1995	1305	325	32	Kendaraan campuran
2	KMP.DHARMA SANTOSA	PT.DHARMA LAUTAN UTAMA	1991	536	164	27	Kendaraan campuran
3	KMP.DHARMA KOSALA	PT.DHARMA LAUTAN UTAMA	1984	625	200	25	Kendaraan campuran
4	KMP.DHARMA KARTIKA VIII	PT.DHARMA LAUTAN UTAMA	1989	1547	334	43	Kendaraan campuran
5	KMP.MUTIS	PT (ASDP) PERSERO	1992	621	160	22	Kendaraan campuran
6	KMP.BELANAK	PT (ASDP) PERSERO	2002	1163	300	26	Kendaraan campuran
7	KMP.KUALA BATEE II	PT (ASDP) PERSERO	1991	464	400	22	Kendaraan campuran
8	KMP.JEMBATAN MUSI I	PT JEMBATAN MUSI	1972	406	250	16	Kendaraan campuran
9	KMP.ADHI SWADARMA III	PT JEMBATAN MUSI	1985	511	200	14	Kendaraan campuran
10	KMP.ANDHIKA NUSANTARA	PT JEMBATAN MUSI	1965	1229	310	30	Kendaraan campuran
11	KMP.MUTIARA PERTIWI III	PT ATOSIM LAMPUNG PELAYAN	1996	303	40	20	Kendaraan campuran
12	KMP.GUNSA 8	PT MUNIC LINE	2000	1200	180	30	Kendaraan campuran
13	KMP.MUNIC VII	PT MUNIC LINE	1995	1279	190	41	Kendaraan campuran
14	KMP.MUNIC XI	PT MUNIC LINE	201	1681	205	30	Kendaraan campuran

15	KMP.GARDA MARITIM 5	PT MG MARITIM	2019	821	190	25	Kendaraan campuran
16	KMP.WIRA CAMELIA	PT WIRAJAYA LOGITAMA	2005	677	170	23	Kendaraan campuran

Sumber : Satuan Pelayanan Pelabuhan tanjung api-api

f. Prasarana

Terdapat prasarana termasuk pelabuhan serta fasilitas-fasilitas di dalamnya baik fasilitas darat maupun fasilitas perairan, berikut rinciannya:

a) Gedung terminal penumpang

Gedung terminal penumpang yang digunakan bagi penumpang yang sedang menunggu jam keberangkatan kapal sangat penting agar para pengguna jasa merasa nyaman dan tidak kepanasan saat menunggu, terdapat beberapa wilayah tempat ruang tunggu, terdapat banyak tempat makan, toilet, musholla di dalamnya. Bangunan terminal penumpang yang dapat dilihat pada gambar



Gambar 4. 3 Gedung terminal

b) Musala

Tempat ibadah bagi yang beragama muslim ini disediakan dua tempat di dalam bangunan terminal penumpang yaitu satu berada di lantai atas dan satunya berada di lantai bawah, musholla yang terdapat di lantai atas biasanya dipergunakan untuk penumpang maupun pegawai yang akan sholat jumat karena tempatnya yang cukup luas dan ber AC, namun kekurangannya tidak

terdapat area wudhu di sekitar musala tersebut. Sedangkan musholla bawah terdapat fasilitas tempat wudhu dengan air yang cukup bersih, akan tetapi tempatnya lebih kecil yang hanya muat beberapa orang saja. Musholla yang terdapat di bangunan terminal penumpang yang dapat dilihat pada Gambar 4.4



Gambar 4. 4 Musala di pelabuhan TAA

c) Ruang tunggu

Area tempat tunggu ini terdapat di dalam bangunan pelabuhan agar membuat para pengguna jasa terlindungi dari rasa panas atau hujan. Area ini sudah ber kondisi bersih dan layak, terdapat beberapa kantin juga yang dapat membuat para pengguna jasa tidak bosan ataupun kelaparan. Ruang tunggu dapat dilihat pada Gambar 4.5



Gambar 4. 5 Ruang tunggu

d) Area parkir

Area parkir yang terdapat persis di depan bangunan terminal penumpang ini memiliki lahan yang luas, dengan kondisi bersih dan terawat. area parkir yang terdapat di pelabuhan Tanjung Api-Api dapat dilihat pada Gambar 4.6



Gambar 4. 6 Area Parkir

e) Toilet

Terdapat toilet pisah di bangunan terminal penumpang, dengan kondisi bersih karena terdapat pegawai dishub yang bertugas menjaga toilet tersebut. Namun di toilet wanita terdapat 2 toilet rusak dan 3 toilet lainnya masih berfungsi dengan kondisi air yang kadang hidup kadang mati. Toilet wanita dapat dilihat pada Gambar 4.7



Gambar 4. 7 Toilet

f) Loket

Loket merupakan bangunan kecil yang terdapat di depan setelah gerbang pelabuhan tanjung api-api tempat bagi para pengguna jasa membeli tiket penumpang maupun kendaraan. Loket yang berada di pelabuhan dapat dilihat pada Gambar 4.8



Gambar 4. 8 tempat pembelian tiket

g) Jembatan timbang

Merupakan area bagi mobil berat untuk mengukur berat kendaraan seperti *truck* ataupun *container*. Jembatan timbang dapat dilihat pada Gambar 4.9



Gambar 4. 9 Jembatan timbang

h) Area perkantoran

Terdapat dua area perkantoran yang berada di dalam bangunan terminal pelabuhan yang diisi oleh satuan pelayanan pelabuhan Tanjung Api-Api dan dinas perhubungan kota Palembang. Wilayah perkantoran dapat dilihat pada Gambar 4.10



Gambar 4. 10 Ruang Tunggu perkantoran

i) Kantin

Kantin yang terdapat di wilayah ini merupakan tempat bagi pengunjung ataupun pegawai membeli produk makanan sebelum berangkat berlayar ataupun saat selang istirahat bekerja, terdapat tujuh tempat kantin yang empunya berjualan makanan pmasakan padang atau makanan berat. Salah satu kantin di bangunan terminal penumpang dapat dilihat pada Gambar 4.11



Gambar 4. 11 Kantin

1) Fasilitas Perairan

a) Dermaga

Dermaga ini digunakan sebagai tempat kapal bertambat, memiliki dua dermaga utama, yaitu dermaga I dan dermaga II. Dermaga I dahulu berfungsi bagi kapal dengan $GT < 1000$ dan dermaga II berfungsi bagi kapal dengan $GT > 1000$. Namun sekarang hanya dermaga I yang beroperasi dikarenakan air yang surut di dermaga I mengakibatkan kapal tidak dapat sandar di wilayah tersebut. Dermaga II dapat dilihat pada Gambar 4.12



Gambar 4. 12 Dermaga II Pelabuhan TAA

b) Catwalk

Catwalk ialah tempat kecil yang dipergunakan bagi kapal mengambil atau menerima tali lalu mengikatkan tali tersebut ke bagian *bolder*. *Catwalk* di Pelabuhan Tanjung Api-Api dapat dilihat pada Gambar 4.13



Gambar 4. 13 *Catwalk* Pelabuhan TAA

c) *Fender*

Alat yang berguna untuk menahan benturan kapal yang terjadi karena gerak kapal saat akan sandar ini merupakan *fender*. Kondisi *fender* di sini dalam kondisi eksisting yang baik, dapat dilihat seperti Gambar 4.14



Gambar 4. 14 *Fender* pelabuhan TAA

d) *Bolder*

Yaitu alat yang berguna untuk menambatkan kapal di dermaga saat akan berlabuh, dengan keadaan eksisting yang masih baik bisa dilihat dari Gambar 4.15



Gambar 4. 15 *Bolder* pelabuhan TAA

e) *Breathing dolphin*

Merupakan area atau tempat bagi *bolder* yang dilengkapi dengan *fender* yang berguna menahan benturan kapal yang terjadi pada *dolphin*. *Breasting dolphin* dapat dilihat pada Gambar 4.16



Gambar 4. 16 *Breathing Dolphin*

f) *Trestle*

Trestle berguna sebagai jembatan penghubung antara pelabuhan ke dermaga bagi pengguna jasa yang akan menyeberangi perairan. kondisi *trestle* tergolong baik terlihat dari kondisi seperti Gambar 4.17



Gambar 4. 17 *Trestle* di pelabuhan TAA

g) Ruang *Movable Bridge* (MB)

Merupakan salah satu fasilitas untuk pegawai saat mengawasi kegiatan bongkar muat kapal. Terdapat AC dan tempat duduk di dalamnya. Berikut kondisi tempat ruang MB terlihat seperti Gambar 4.18



Gambar 4. 18 Ruang MB di pelabuhan TAA

a. Instansi Pembina transportasi

Dalam menjalankan layanan transportasi darat, terdapat unit yang ditugaskan untuk membantu teknisi dalam pengawasan terhadap

pelayanannya di pelabuhan penyeberangan yaitu di bawah BPTD Kelas II Sumatera Selatan.

1) Profil singkat

Berlandaskan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 6 Tahun 2023, terdapat beberapa perubahan mengenai struktur organisasi dan tata dalam pekerjaan yang dikelola oleh Balai Pengelola, istilah wilayah di ganti menjadi kelas, lalu terdapat penyesuaian nama jabatan structural di lingkungan BPTD

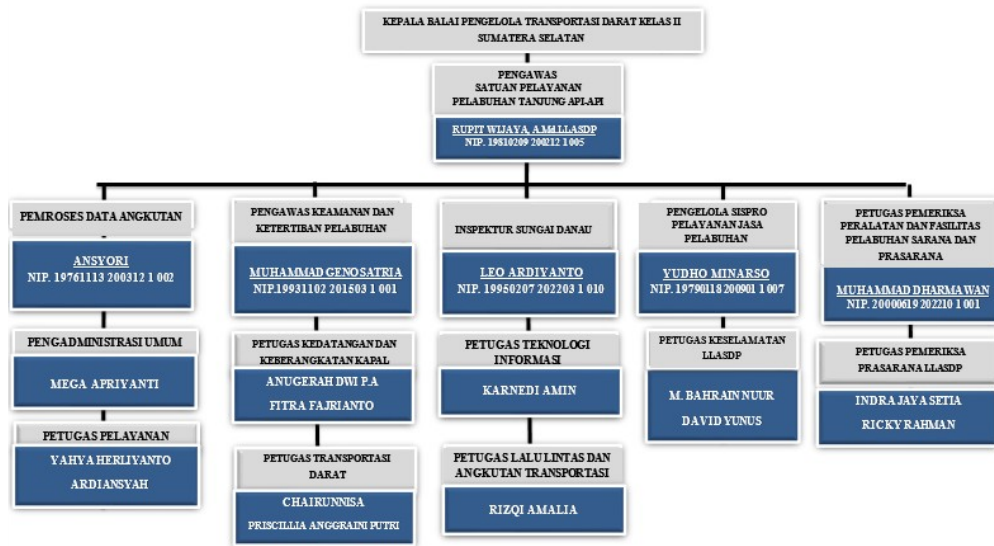
2) Struktur organisasi

BPTD Kelas II terdapat beberapa unsur pelaksanaannya yaitu :

- a) Subbagian Tata Usaha
- b) Seksi Prasarana Transportasi Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan
- c) Seksi Sarana serta Angkutan Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan
- d) Seksi Lalu Lintas serta Pengawasan Transportasi Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan; dan
- e) Kelompok Jabatan Fungsional

Dari pemeriksaan ini, penulis mengumpulkan beberapa analisis dari data organisasi di satuan pelayanan tanjung api-api yang ada di bawah BPTD Kelas II Sumatera Selatan, berikut Struktur dari organisasi Satuan Pelayanan Pelabuhan tanjung api-api yang dapat dilihat pada Gambar

STRUKTUR ORGANISASI
SATUAN PELAYANAN PELABUHAN PENYEBERANGAN TANJUNG API-API



Visi dan Misi BPTD Kelas II Sumatera Selatan

1. Visi dan Misi Ditjen Perhubungan Darat

Menjadi organisasi Pemerintah yang profesional, yang dapat memfasilitasi dan mendukung mobilitas masyarakat, melalui layanan transportasi darat yang menjunjung tinggi nilai kemanusiaan dan keadilan, serta bersifat aman, selamat, mudah dijangkau, berkualitas, berdaya saing tinggi, terintegrasi dengan moda transportasi lainnya, dan dapat dipertanggungjawabkan.

Misi:

1. Menciptakan sistem pelayanan transportasi darat yang aman, selamat, dan mampu menjangkau masyarakat di seluruh wilayah Indonesia.
2. Menciptakan dan mengorganisasi transportasi jalan, sungai, danau, penyeberangan, serta transportasi perkotaan yang berkualitas, berdaya saing, dan berkelanjutan.
3. Mendorong berkembangnya industri transportasi darat yang transparan dan akuntabel.
4. Membangun prasarana dan sarana transportasi darat.

Visi dan Misi Seksi Sarana BPTD Kelas II Sumatera Selatan

Visi:

1. Meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi darat, sungai, danau, serta penyeberangan.
2. Meningkatkan pelayanan jasa transportasi yang berkualitas.

Misi:

1. Mengelola sarana transportasi darat seperti terminal dan pelabuhan.
2. Melaksanakan pengendalian keselamatan sarana dan angkutan di jalan, sungai, danau, serta penyeberangan.
3. Melaksanakan pengelolaan dan pengendalian lalu lintas.
4. Melaksanakan pengawasan kegiatan lalu lintas dan angkutan.
5. Mendorong berkembangnya industri transportasi yang transparan dan akuntabel.

b. Produktivitas Angkutan

- 1) Produktivitas keberangkatan penumpang dan kendaraan 5 tahun terakhir.

Berdasarkan tabel data produktivitas keberangkatan penumpang dan kendaraan yang didapatkan di satuan pelayanan pelabuhan penyeberangan tanjung api-api terdapat sejumlah kenaikan dan penurunan penumpang di tiap tahunnya, dapat dilihat pada Tabel

Tabel 4.4

N O	TAHUN	TRIP	PNP	KEBERANGKATAN											
				I	II	III	IVA	IVB	VA	VB	VIA	VIB	VII	VII I	IX
2	2021	2653	217343	26	9023	103	18539	7573	380	33927	55	5243	286	6	0
3	2022	2639	165624	5	8422	29	16676	7115	211	32787	75	4697	665	1	3
4	2023	3197	415726	74	2465 7	157	33669	1033 3	721	35356	133	6262	690	6	49 3
5	2024	3253	344356	8	2321 4	86	28243	7991	647	31760	125	5876	541	14	0

Tabel 4. 4 Data Produksi Tanjung Api-Api 5 Tahun Terakhir
Sumber : Satuan Pelayanan Pelabuhan tanjung api-api

Tabel 4.5. Data Produktivitas Kedatangan Harian Selama 31 (tiga puluh satu) hari

TANGGAL	TRIP/HARI	KEDATANGAN																	Jumlah
		PENUMPANG					KENDARAAN												
		Pejalan Kaki		Diatas Kend		Jumlah													
		Dewasa	Anak	Dewasa	Anak		I	II	III	IVA	IVB	VA	VB	VIA	VIB	VII	VIII	IX	
01Maret 2025	9	212	5	302	2	521	0	30	0	30	20	0	103	0	13	5	0	0	201
02Maret 2025	9	330	8	367	4	709	0	49	0	30	18	1	100	0	18	6	0	0	222
03Maret 2025	8	218	8	396	4	626	0	32	1	31	26	3	84	1	13	7	0	0	198
04Maret 2025	9	199	6	300	7	512	0	30	1	23	19	1	104	0	23	7	0	0	208
05Maret 2025	9	242	9	371	11	633	0	29	0	27	14	1	143	0	16	10	0	0	240
06Maret 2025	7	169	12	266	2	449	0	21	0	24	21	0	71	0	12	4	1	0	154
07Maret 2025	9	171	43	398	13	625	0	24	0	38	28	1	130	0	21	9	0	0	251
08Maret 2025	7	148	7	359	12	526	0	34	1	35	19	1	98	0	14	7	0	0	209
09Maret 2025	9	259	12	355	6	632	0	43	0	24	18	0	92	1	18	7	0	0	203
10Maret 2025	9	144	3	278	3	428	0	34	0	22	15	1	79	0	14	6	0	0	171
11Maret 2025	9	143	8	306	2	459	0	21	0	15	23	2	124	0	33	11	0	0	229
12Maret 2025	9	242	7	350	8	607	0	35	0	31	25	0	115	0	27	6	0	0	239
13Maret 2025	9	131	2	358	5	496	0	27	0	26	23	0	124	0	32	7	0	0	238
14Maret 2025	9	361	13	415	13	802	0	37	0	44	25	1	113	0	24	14	1	0	259
15Maret 2025	9	296	12	569	17	894	0	34	0	68	25	2	107	2	21	11	0	0	270
16Maret 2025	9	410	15	465	14	904	0	52	0	46	23	1	85	0	20	5	0	0	232
17Maret 2025	9	302	18	381	4	705	0	43	0	33	20	1	93	0	10	11	0	0	211
18Maret 2025	9	210	9	385	10	614	0	41	0	37	24	0	110	0	17	10	0	0	239
19Maret 2025	9	453	16	580	18	1067	0	38	0	65	26	2	132	7	30	3	0	0	303
20Maret 2025	12	732	34	1016	41	1823	0	101	0	153	34	4	104	0	34	16	0	0	446
21Maret 2025	9	241	31	117	18	416	0	48	1	27	30	3	123	3	31	14	1	0	291
22Maret 2025	11	143	22	325	26	527	0	42	0	41	32	2	121	1	29	15	0	0	283
23Maret 2025	9	125	30	267	19	450	0	34	1	130	22	1	122	0	21	14	1	0	346
24Maret 2025	9	1171	61	1260	88	2580	0	163	0	173	34	11	71	0	15	2	0	0	469
25Maret 2025	12	1554	77	1950	142	3723	0	197	0	303	45	18	95	0	19	6	0	0	683
26Maret 2025	12	2113	94	2341	166	4714	0	269	3	379	45	14	72	0	22	5	0	0	813
27Maret 2025	14	1784	133	2727	205	4849	0	334	50	400	33	31	63	2	15	13	0	0	941
28Maret 2025	11	1989	61	2585	174	4809	0	352	98	404	27	16	24	0	10	6	0	0	937
29Maret 2025	13	1562	86	2426	209	4283	0	312	30	453	22	19	47	0	5	2	0	0	890
30Maret 2025	9	549	33	1403	80	2065	1	165	10	193	49	2	16	0	9	1	0	0	446
31Maret 2025	12	154	23	1541	90	1820	0	155	23	183	35	3	20	6	11	1	0	0	437
Total	299	16757	898	25159	1413	44268	1	2826	219	3488	820	142	2885	23	597	241	4	0	11259

Sumber: Data Satuan Pelayanan Pelabuhan Tanjung Api-Api (2025).

Tabel 4.6 Data Produktivitas Keberangkatan Selama 31 di Pelabuhan Penyeberangan TAA.

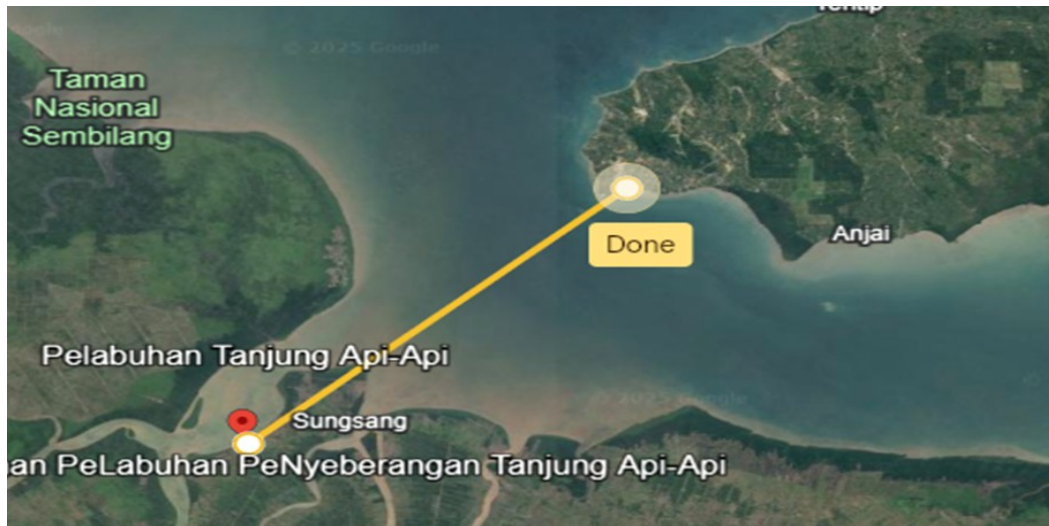
TANGGAL	TRIP/HARI	KEBERANGKATAN																	Jumlah
		PENUMPANG					KENDARAAN												
		Pejalan Kaki		Diatas Kend		Jumlah													
		Dewasa	Anak	Dewasa	Anak		I	II	III	IVA	IVB	VA	VB	VIA	VIB	VII	VIII	IX	
01 Maret 2025	9	77	7	514	17	615	0	23	0	47	20	0	97	0	42	2	1	0	232
2 Maret 2025	8	136	3	535	8	682	0	59	0	48	11	0	102	0	25	4	0	0	249
3 Maret 2025	8	162	14	498	14	688		51		45	21		70		22				209
4 Maret 2025	9	124	8	447	8	587	0	31	0	37	22	1	112	0	12	0	0	0	215
5 Maret 2025	9	102	6	429	11	548	0	39	0	27	27	2	101	0	20	1	0	0	217
6 Maret 2025	8	65	4	450	7	526	0	22	0	28	18	0	120	0	25	2	0	0	215
7 Maret 2025	8	77	3	409	3	492	0	32	0	24	21	1	104	0	39	1	0	0	222
8 Maret 2025	8	93	6	401	7	507	0	23	0	32	22	1	94	0	23	3	0	0	198
9 Maret 2025	9	70	2	446	5	523	0	37	0	32	16	1	121	0	33	1	0	0	241
10 Maret 2025	10	88	3	371	6	468	0	31	0	36	15	0	73	0	33	2	0	0	190
11 Maret 2025	9	136	0	360	2	498	0	18	0	25	22	1	106	2	17	2	0	0	193
12 Maret 2025	9	81	4	426	7	518	0	20	0	21	23	2	142	0	19	2	0	0	229
13 Maret 2025	9	69	3	369	0	441	0	24	0	21	24	1	99	0	32	4	0	0	205
14 Maret 2025	9	129	2	410	1	542	0	25	0	33	16	1	101	0	36	1	0	0	213
15 Maret 2025	9	75	2	426	5	508	0	29	0	34	33	0	103	0	26	1	0	0	226
16 Maret 2025	9	233	23	542	8	806	0	23	0	46	27	1	110	0	46	1	1	0	255
17 Maret 2025	9	89	4	326	2	421	0	20	0	27	17	0	80	0	22	1	0	0	167
18 Maret 2025	9	63	1	443	11	518	0	24	0	43	33	1	107	0	30	4	0	0	242
19 Maret 2025	8	99	8	378	4	489	0	20	0	32	12	0	110	0	21	3	0	0	198
20 Maret 2025	10	79	11	537	11	638	0	28	0	45	20	2	127	1	29	6	0	0	258
21 Maret 2025	12	173	10	596	19	798	0	40	0	63	27	0	116	0	35	2	0	0	283
22 Maret 2025	14	258	12	731	26	1027	0	30	0	120	28	1	104	0	29	7	0	0	319
23 Maret 2025	12	224	15	993	38	1270	0	71	0	130	28	4	91	0	20	3	0	0	347
24 Maret 2025	11	325	8	682	40	1055	0	35	0	107	32	2	101	0	40	8	0	0	325
25 Maret 2025	11	358	15	1190	68	1631	0	39	0	196	38	3	104	0	24	2	0	0	406
26 Maret 2025	15	230	11	1497	110	1848	0	54	0	282	33	1	81	0	21	1	0	0	473
27 Maret 2025	13	332	25	1427	89	1873	0	50	0	313	17	0	49	1	9	2	0	0	441
28 Maret 2025	13	267	62	1649	78	2056	0	79	19	365	12	1	35	0	4	0	0	0	515
29 Maret 2025	11	210	22	1631	97	1960	0	92	0	359	6	4	16	0	2	0	0	0	479
30 Maret 2025	9	140	7	1018	117	1282	0	83	0	241	1	0	9	0	5	0	0	0	339
31 Maret 2025	6	26	2	1122	80	1230	0	51	0	258	0	1	8	0	0	0	0	0	318
Total	303	4590	303	21253	899	27045	0	1203	19	3117	642	32	2793	4	741	66	2	0	8619

Sumber: Data Satuan Pelayan Pelabuhan Tanjung Api-Api (2025).

Jaringan Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan

- b. Pelabuhan penyeberangan tanjung api-api melayani 1 lintasan yaitu Tanjung api-api ke tanjung kalian muntok. Jarak yang ditempuh untuk lintasan ini yaitu 30 mil dengan waktu tempuh 4-5 jam.

Gambar 2.19 Peta Tanjung Api-Api – Tanjung Kalian



Sumber : Google Earth 2025

Peta Wilayah Tanjung Api-api terletak di Kecamatan Banyuasin II, Kabupaten Banyuasin, Sumatera Selatan. Secara spesifik, wilayah ini merupakan sebuah kecamatan dengan ibu kota di desa Muara Sungsang. Peta wilayah Tanjung Api-api mencakup area seluas 10.000 km² dan memiliki 4 desa dalam wilayah kerjanya. Selain itu, Tanjung Api-api juga dikenal dengan Pelabuhan Tanjung Api-api yang menghubungkan Sumatera Selatan dengan Bangka Belitung, khususnya Pelabuhan Tanjung Kalian di Muntok.

Kecamatan: Tanjung Api-api adalah sebuah kecamatan di Kabupaten Banyuasin. Ibu Kota Kecamatan: Desa Muara Sungsang adalah ibukota dari Kecamatan Tanjung Api-api. Luas Wilayah: Wilayah Tanjung Api-api mencakup area seluas 10.000 km². Jumlah Desa: Terdapat 4 desa dalam wilayah kerja UPT Puskesmas Tanjung Api-api. Lokasi Geografis: Terletak sekitar 68 km dari Kota Palembang dan dapat ditempuh dengan waktu 1-2 jam perjalanan, menurut Kompas.com.

Pelabuhan: Tanjung Api-api memiliki pelabuhan yang berperan penting dalam menghubungkan Sumatera Selatan dengan Bangka Belitung.

Gambar 1. 1 Peta Wilayah Tanjung Api

Sumber : Google
Earth 2025



B. Analisis

1. Penyajian Data

a) Rakit Penolong (*Liferaft*)

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.98 8/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan, berikut kondisi eksisting rakit penolong:



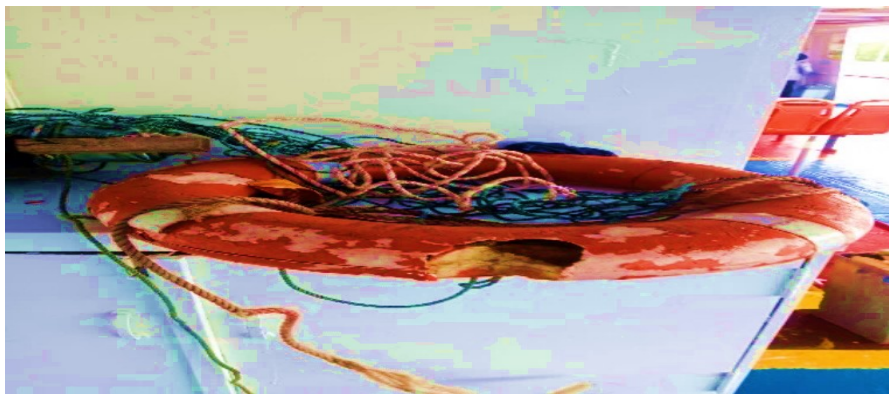
b) Sekoci Penyelamat (*Rescueboat*)

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP. 988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan, berikut kondisi eksisting sekoci penyelamat.



c) Pelampung Penolong (*Lifebuoy*)

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP. 988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan, berikut kondisi eksisting pelampung penolong.



d) Baju Penolong (*Life jacket*)

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP. 988/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan berikut kondisi eksisting baju penolong:





2. Analisa Data

a. Rakit Penolong (*life raft*)

Kapal	Kapasitas penumpang + ABK & Nahkoda	Analisa jumlah				Kondisi eksisting	Gap analysis
		Jumlah tersedia	Kapasitas per unit	Kapasitas total yang dapat diangkut <i>Liferaft</i>	Kapasitas minimum yang harus diangkut <i>Liferaft</i>		
	(a)	(b)	(c)	b x c	a x 125%		
KMP. MUNI C XI	200	4 Unit	25 Orang	100 Orang	250 Orang	1. Jumlah yang tersedia yaitu 4 (empat) unit (100 orang) 2. Kondisi <i>liferaft</i> dalam keadaan	1. Jumlah <i>liferaft</i> yang tersedia belum sesuai sehingga diperlukan penambahan 1 unit <i>liferaft</i>

						baik dan bebas dari masa kadaluarsa sehingga siap digunakan kapanpun	(25 orang) 2. Kondisi <i>liferaft</i> berfungsi dengan baik
--	--	--	--	--	--	--	--

b. Sekoci Penyelamat (*Rescueboat*)

Nama Kapal	GT	Analisis		Kondisi eksisting	Gap <i>analysis</i>
		Jumlah tersedia	Jumlah yang harus disediakan		
KMP. MUNIC XI	1681	1 Unit	1 Unit	1. Jumlah yang tersedia yaitu 1 unit 2. Kondisi dalam keadaan kurang baik karena dewi-dewi/penggerak sekoci rusak dan tidak dapat digunakan sehingga perlu dilakukan perawatan	1. Jumlah sesuai peraturan 2. Kondisi dewi-dewi/penggerak sekoci tidak dapat digunakan dengan baik dan sekoci diharapkan dalam keadaan tertutup untuk menjaga kondisinya

c. Pelampung Penolong (*Lifebouy*)

Nama Kapal	GT	Analisis		Kondisi eksisting	Gap <i>analysis</i>
		Jumlah tersedia	Jumlah yang harus disediakan		
KMP. MUNIC XI	1681	14	12	1. Jumlah yang tersedia yaitu 10 unit 2. Kondisi warna pada sudah mulai	1. Jumlah yang tersedia sudah sesuai dengan peraturan 2. Kondisi warna sudah mulai

				memudar	memudar
--	--	--	--	---------	---------

d. Baju Penolong (*Lifejacket*)

Kapal	Kapasitas Penumpang + ABK+NAHKOD A	Jumlah tersedia	Jumlah <i>Lifejacket</i> dewasa yang harus disediakan	Kondisi eksisting	Gap <i>analysis</i>
KMP. MUNI C XI	200	225	$(200 \times 5\%) + 200$ Orang = 210 Unit	1. Jumlah yang tersedia yaitu 225 unit 2. Kondisi <i>lifejacket</i> ada yang kotor	1. jumlah dan kondisi sudah sesuai dengan peraturan 2. Kondisi <i>lifejacket</i> kotor

C. Pembahasan

Berdasarkan analisa di atas maka didapatkan usulan pemecahan masalah pada Perlengkapan keselamatan yang tersedia di kapal penyeberangan pada rute Tanjung Api-Api – Tanjung Kalian.

1. Rakit Penolong (*Liferaft*)

Berdasarkan data yang diperoleh terkait jumlah dan kondisi Rakit Penolong pada Kapal Penyeberangan di Lintasan Tanjung Api-Api – Tanjung Kalian, terdapat usulan pemecahan masalah yaitu :

Nama Kapal	Usulan Pemecahan Masalah
------------	--------------------------

KMP. MUNIC XI	Kapal saat ini dilengkapi dengan 4 unit liferaft, masing-masing mampu menampung 25 orang. Namun, karena jumlah penumpang minimum yang harus diangkut adalah 225 orang, diperlukan penambahan 2 unit liferaft lagi yang juga bisa menampung 25 orang
---------------------	---

2. Sekoci Penyelamat (*Rescueboat*)

Berdasarkan data yang diperoleh terkait jumlah dan kondisi Sekoci Penyelamat pada Kapal Penyeberangan di Lintasan Tanjung Api-Api – Tanjung Kalian, terdapat usulan pemecahan masalah sebagai berikut :

Nama Kapal	Usulan Pemecahan Masalah
KMP. MUNIC XI	Bagian sling dewi-dewi/penggerek sekoci sudah tidak dapat difungsikan secara maksimal, sehingga perlu diperbaiki penggerek sekoci agar dapat digunakan lagi tanpa halangan supaya search dapat beroperasi saat keadaan darurat.

3. Pelampung Penolong (*Lifebouy*)

Berdasarkan data yang diperoleh terkait jumlah dan kondisi Pelampung Penolong pada Kapal Penyeberangan di Lintasan Tanjung Api-Api – Tanjung Kalian, terdapat usulan pemecahan masalah yaitu :

Nama Kapal	Usulan Pemecahan Masalah
KMP. MUNIC XI	Kondisi warna <i>Lifebouy</i> sudah mulai memudar diharapkan dilakukan pembaruan agar <i>Lifebouy</i> bisa terlihat dengan jelas

4. Baju Penolong (*Lifejacket*)

Berdasarkan data yang diperoleh terkait jumlah dan kondisi Baju Penolong pada Kapal Penyeberangan di Lintasan Tanjung Api-Api – Tanjung Kalian, terdapat usulan pemecahan masalah sebagai berikut :

Nama Kapal	Usulan Pemecahan Masalah
KMP. MUNIC XI	Kondisi <i>lifejacket</i> dewasa kotor sehingga diperlukan pembersihan pada <i>lifejacket</i> agar tidak mudah rusak

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Mengacu pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.98 8/AP.402/DRJD/2021 Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan. Hasil penelitian yang telah dilakukan terhadap kapal penyeberangan di Lintasan Tanjung Api-Api – Tanjung Kalian, dengan demikian dapat disimpulkan bahwa:

1. Dari hasil penelitian perlengkapan alat keselamatan didapatkan bahwa jumlah perlengkapan alat keselamatan KMP. MUNIC XI memiliki 4 (empat) unit rakit penolong sehingga diperlukan penambahan 2 unit lagi.
2. Dari hasil penelitian perlengkapan alat keselamatan didapatkan bahwa kondisi perlengkapan alat keselamatan pada KMP. MUNIC XI terdapat sekoci penyelamat sudah tidak dapat difungsikan secara maksimal, sehingga perlu diperbaiki, pelampung penolong sudah mulai memudar diharapkan dilakukan pembaruan, dan baju penolong dewasa kotor sehingga diperlukan pembersihan.

B. Saran

Saran yang dapat diusulkan penulis dalam upaya meningkatkan pengawasan terdapat bahwa kondisi serta jumlah alat keselamatan jiwa di atas KMP. Munic xi yang beroperasi pada Pelabuhan Angkutan Penyeberangan Tanjung Api-Api Kecamatan Banyuasin II sebagai berikut:

1. Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Wilayah VII Provinsi Sumatera Selatan dan Bangka Belitung perlu dilengkapi alat keselamatan jiwa yang kurang dan mengganti unit alat keselamatan yang rusak agar jumlah serta kondisi alat keselamatan jiwa bisa dapat memenuhi sesuai dengan peraturan yang berlaku.
2. Nahkoda seluruh kapal yang diteliti perlu membuat jadwal Rampchak agar perawatan dan pemeriksaan berkala secara mingguan, bulanan dan tahunan sehingga dapat mengoptimalkan kembali terhadap alat keselamatan jiwa agar selalu layak dan siap digunakan para pengunjung jasa. jika terjadi keadaan darurat di atas kapal tersebut.

3. Melakukan sosialisasi tentang peraturan yang berlaku terkait dengan alat keselamatan kapal dan melaksanakan simulasi tata cara pemakaian alat keselamatan yang ada di atas kapal.

DAFTAR PUSTAKA

- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2008). Undang-Undang Nomor 17 tentang Pelayaran.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2009). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 65 tentang Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia.
- Direktur Jenderal Perhubungan Darat. (2021). *Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.988/AP.402/DRJD/2021, Tentang Kapal Angkutan Penyeberangan*
- Pongky, P. (2016). Evaluasi Sistem Manajemen Peralatan Keselamatan Pelayaran Pada Accommodation Work Barge Elang Biru 507: Studi Kasus: Pt. Meindo Elang Indah. *Indentifikasi*, 2 (1), 11-18.
- Aprizawati, A., Zusniati, z., & Satria, B. (2021). Penyuluhan dan pengadaan alat keselamatan (life jacket) bagi nelayan tradisional di desa kembung luar. *Tanyak: Jurnal pengabdian kepada masyarakat* 2(1).
- Rahman, I., mallapiang, F., & F Fachrin, S. A. (2019). Keselamatan dan kesehatan kerja (K3) Saat Melaut Pada Penangkap Ikan Di Kelurahan Lappa Kecamatan Sinjai Utara.
- Rahju, M. (2019). Analisa persyaratan kebutuhan inflatable liferaft di kapal motor penumpang Mutiara Alas III (Tugas akhir). Politeknik Perkapalan Negeri Surabaya.
- Wilastari, S., & Wibowo, S. (2021). Upaya Optimalisasi Kesiapan Alat-Alat Pemadam Kebakaran Dalam Menjaga Keselamatan Di Atas Kapal.
- Hammam, M. F. L. (2021). Tinjauan perlengkapan keselamatan KMP Banawa Nusantara 98 lintasan penyeberangan Karimunjawa–Pulau Parang–Pulau Nyamuk, Kabupaten Jepara, Provinsi Jawa Tengah (Tugas akhir). Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang.
- Rahmadi. (2016). Pengantar metodologi penelitian. Antasari Press.
- Fernando, A., Kusuma, A. C., Sunganjar, S., & Astriawati, N. (2022). Optimalisasi Fungsi Alat Keselamatan Di Kapal Mt.
- Santoso, W., & Yulianto, Y. (2022). Manajemen mitigasi bahaya ruang tertutup di kapal. *Jurnal Universal Technic*, 1(2), 42–59. (Wikipedia, Unimar AMNI Journal)

Santoso, W., & Yulianto, Y. (2024). Situational awareness dalam Bridge Resources Management (BRM) untuk keselamatan bernavigasi kapal. *Ocean Engineering: Jurnal Ilmu Teknik dan Teknologi Maritim*, 3(4), 83–100. (Unimar AMNI Journal)

Djajasasana, E. E., Indarti, W., & Purnomo, J. (2023). Meningkatkan efektivitas penerapan langkah keselamatan sebagai tindakan preventif di kapal AHTS Peteka 5402. *Ocean Engineering: Jurnal Ilmu Teknik dan Teknologi Maritim*, 2(4), 164–173. (Unimar AMNI Journal)

Aripkah, N., & Taufik, M. (2023). Tinjauan yuridis keselamatan dan keamanan berlayar berdasarkan Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang pelayaran. *Langgong: Jurnal Ilmu Sosial dan Humaniora*, 3(2), 71–83.

Sulistyobudi, A., & Hapit, M. (2024). Penerapan sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja terhadap kinerja kru kapal MV Edwine Oldendorff 2020. *Jurnal Pendidikan Manajemen Transportasi*, 4(2), 16–35. (E-Jurnal Malahayati)

Giardinini, G. A., Fauziah, I. T., & Gustini, D. R. (2023). Keselamatan dan keamanan pelayaran di laut Indonesia berdasarkan UNCLOS 1982. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*. <https://doi.org/10.5281/zenodo.8312959> (Jurnal Peneliti)

Maliota, B. J., Lasse, D. A., & Setyawati, A. (2019). Tata kelola kapal dan kinerja keselamatan pelayaran di PT Vallianz Offshore Maritime. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTRANSLOG)*. (journal.itltrisakti.ac.id)

Herno Della, R., Permata, D. Y., Syakurah, R. A., & Agustien, M. (2021). Analisis budaya keselamatan terhadap tingkat pelayanan jasa transportasi penyeberangan ferry di Pelabuhan Bakauheni. *Jurnal Penelitian Transportasi Laut*. (ojs.balitbanghub.dephub.go.id)

Wulandari, U., Kholis, M. N., Putri, R. S., & Syafiq, S. (2021). Identifikasi alat keselamatan kerja nelayan kapal purse seine di PPI Sambaliung: studi kasus KM PIPOSS Berau. *Samakia: Jurnal Ilmu Perikanan*, 12(1), 38–46.

Hendrawan, A. (n.d.). (2018) Analisa indikator keselamatan pelayaran pada kapal niaga.

Lampiran



Dokumentasi pengecekan kondisi dan jumlah *liferaft*



Dokumentasi kondisi *life jacket*