

## **Peningkatan Pengawasan Keselamatan Angkutan Penyeberangan Lintas Palembang-Muntok**

### ***Improvement of Ferry Crossing Safety Control Palembang-Muntok***

**I Ketut Mudana**

Puslitbang Perhubungan Darat dan Perkeretaapian  
ketutmudana55@yahoo.com

#### ***ABSTRACT***

*Improvement of vessel safety is obligatory considering its purpose as public ferry crossing transportation mode. SWOT analysis has revealed that although the number of fleets is sufficient, yet most of the ferries are relatively old that they require periodical checks. Such inspections are mandatory since they affect the fleet integrity for passenger safety. Moreover, S-O strategy which is annual fleet inspection for four consecutive years is needed.*

**Keywords :** *transportation, ferry crossings, SWOT analysis, S-O strategy.*

#### **ABSTRAK**

Peningkatan keselamatan kapal adalah niscaya, mengingat tujuannya sebagai moda angkutan penyeberangan. Melalui metode analisis SWOT terlihat bahwa jumlah kapal yang tersedia memang banyak, namun rata-rata usianya sudah tua sehingga diperlukan pemeriksaan secara periodik. Pemeriksaan ini wajib dilakukan agar tidak memengaruhi kesempurnaan kapal demi keselamatan penumpang. Oleh karena itu, dibutuhkan Strategi S-O yaitu strategi pemeriksaan kapal secara periodik setiap tahun selama 4 tahun.

**Kata kunci:** *angkutan penyeberangan, analisis SWOT, Strategi S-O.*

## Pendahuluan

Regulasi dan inspeksi keselamatan angkutan penyeberangan lebih untuk menentukan kesesuaian dengan peraturan yang mendukung keselamatan. Dalam hal ini, inti permasalahan keselamatan, semakin besar tingkat kesesuaiannya semakin baik kinerja keselamatan kapal penyeberangan. Keselamatan merupakan syarat utama dalam perancangan (desain) bagi moda angkutan penyeberangan. Namun, dibutuhkan interaksi berbagai pihak terkait, baik unsur pemerintah, swasta serta, maupun masyarakat umum dalam mencapai tingkat keselamatan yang tinggi.

Hasil pemeriksaan dan investigasi yang dilakukan oleh pemerintah atau lembaga yang ditunjuk dapat dipertimbangkan sebagai tulang punggung keselamatan angkutan penyeberangan. Dalam laporan tersebut, yang dominan adalah kecelakaan dan insiden. Berbagai kepentingan diobservasi untuk memer kaya prosedur yang dilakukan dengan tujuan untuk meningkatkan keselamatan. Indikator kinerja keselamatan perlu dikembangkan karena dapat dijadikan sebagai perbandingan dengan moda lain, sehingga memudahkan untuk mencapai tingkat keselamatan yang lebih baik serta mudah memahami akibat kecelakaan. Dengan demikian, penyelenggara angkutan penyeberangan dapat melakukan yang terbaik dalam pengambilan keputusan.

Regulasi yang mengatur tentang keselamatan pelayaran adalah:

1. Secara nasional, Indonesia mempunyai peraturan lambung timbul pada 1966, dan peraturan *Schepen Verordening* 1935 (SV 1935) dan peraturan pelaksanaannya yang bersumber dari produk hukum tersebut. Saat ini, penjabaran dari SV diatur dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dalam penjelasannya mengamanatkan bahwa peraturan

bidang keselamatan dan keamanan memuat ketentuan yang mengantisipasi kemajuan teknologi dengan mengacu pada konvensi internasional yang cenderung menggunakan peralatan mutakhir pada sarana dan prasarana keselamatan pelayaran, di samping mengakomodasi ketentuan mengenai sistem keamanan pelayaran yang termuat dalam *International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS Code).

2. Secara internasional, Indonesia mengikuti peraturan tentang SOLAS 1974 dan amandemennya. Pada 1980 pemerintah mengeluarkan Keputusan Presiden Nomor 65 Tahun 1980 yang mengesahkan "*International Convention for The Safety of Life at Sea, 1974*", sebagai hasil Konferensi Internasional Tentang Keselamatan Jiwa di Laut 1974, yang telah ditandatangani oleh Delegasi Pemerintah Republik Indonesia, di London, pada 1 November 1974, yang merupakan pengganti "*International Convention for The Safety of Life at Sea, 1960*". Peraturan ini berlaku untuk semua kapal baik kapal Indonesia maupun kapal asing yang melakukan pelayaran di mana pun di dunia. Sesuai dengan peraturan tersebut, maka, pemerintah dalam hal ini Kementerian Perhubungan memberikan kewenangan kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut untuk melaksanakan pengawasan dan menerapkan ketentuan tersebut terhadap kapal-kapal RI yang terkena peraturan ini maupun kapal asing yang memasuki pelabuhan Indonesia. Untuk mengetahui ketentuan tersebut, maka seluruh unit kerja Direktorat Jenderal Perhubungan Laut melakukan pengawasan yang dimulai dari awal pembangunan suatu kapal sampai kapal tersebut tidak dioperasikan lagi atau *scrap*.

Oleh karena itu, tulisan ini akan

membahas permasalahan pengawasan keselamatan dalam upaya peningkatan keselamatan angkutan penyeberangan lintas Palembang-Muntok dengan metode deskriptif dan analisis SWOT, sehingga bermanfaat bagi kita semua, terutama bagi

1. Regulator untuk melakukan pembinaan kepada operator terkait dengan keselamatan angkutan penyeberangan,
2. Operator yang adalah pelaksana perawatan kapal penyeberangan dan penanggung jawab fasilitas keselamatan secara periodik, dan
3. User demi terjaminnya keselamatan angkutan penyeberangan yang merupakan kebutuhan bagi pengguna jasa.

UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 124 ayat (1) menyebutkan bahwa setiap pengadaan, pembangunan, dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya serta pengoperasian kapal di perairan Indonesia harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal. Selanjutnya, ayat (2) menyebutkan bahwa persyaratan keselamatan kapal meliputi material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, dan elektronika kapal.

Pada pasal 125 ayat (1) disebutkan bahwa sebelum pembangunan dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya, pemilik atau galangan kapal wajib membuat perhitungan dan gambar rancang bangun serta data kelengkapannya. Dalam ayat (2) disebutkan bahwa pembangunan atau pengerjaan kapal yang merupakan perombakan harus sesuai dengan gambar rancang bangun dan data yang telah mendapat pengesahan dari menteri. Ayat (3) menjelaskan bahwa pengawasan terhadap pembangunan dan pengerjaan perombakan kapal dilakukan oleh menteri.

Pasal 126 ayat (1) menyebutkan

bahwa kapal yang dinyatakan memenuhi persyaratan keselamatan kapal diberi sertifikat keselamatan oleh menteri. Dalam ayat (2) disebutkan bahwa sertifikat keselamatan terdiri atas

1. Sertifikat keselamatan kapal penumpang;
2. Sertifikat keselamatan kapal barang; dan
3. Sertifikat kelaikan dan pengawasan kapal penangkap ikan.

Sementara itu, keselamatan kapal yang ditentukan melalui pemeriksaan dan pengujian dijelaskan pada ayat (3). Dalam ayat (4) disebutkan bahwa terhadap kapal yang telah memperoleh sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan penilikan secara terus-menerus sampai kapal tidak digunakan lagi. Ayat (5) menyebutkan bahwa pemeriksaan dan pengujian serta penilikan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dan ayat (4) wajib dilakukan oleh pejabat pemerintah yang diberi wewenang dan memiliki kompetensi.

Selanjutnya, pasal 127 ayat (1) menjelaskan bahwa sertifikat kapal tidak berlaku apabila masa berlaku sudah berakhir, tidak melaksanakan pengukuhan sertifikat (*endorsement*), kapal rusak dan dinyatakan tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal, kapal berubah nama, kapal berganti bendera, kapal tidak sesuai lagi dengan data teknis dalam sertifikat keselamatan kapal, kapal mengalami perombakan yang mengakibatkan perubahan konstruksi kapal, perubahan ukuran utama kapal, perubahan fungsi atau jenis kapal, kapal tenggelam atau hilang, atau kapal ditutuh (*scrapping*).

Kemudian, sertifikat kapal dibatalkan apabila keterangan dalam dokumen kapal yang digunakan untuk penerbitan sertifikat, ternyata, tidak sesuai dengan keadaan sebenarnya, kapal sudah tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal, atau sertifikat diperoleh secara tidak sah dijelaskan dalam ayat (2).

Dalam Pasal 128 ayat (1) dijelaskan bahwa nakhoda dan/atau anak buah kapal harus memberitahukan kepada Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal apabila mengetahui bahwa kondisi kapal atau bagian dari kapalnya, dinilai tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal. Ayat (2) menyebutkan bahwa pemilik, operator kapal, dan nakhoda wajib membantu pelaksanaan pemeriksaan dan pengujian.

Pasal 129 ayat (1) menyebutkan bahwa kapal berdasarkan jenis dan ukuran tertentu wajib diklasifikasikan pada badan klasifikasi untuk keperluan persyaratan keselamatan kapal. Ayat (2) menjelaskan bahwa badan klasifikasi nasional atau badan klasifikasi asing yang diakui dapat ditunjuk melaksanakan pemeriksaan dan pengujian terhadap kapal untuk memenuhi persyaratan keselamatan kapal.

Setiap kapal yang memperoleh sertifikat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 126 ayat (1) wajib dipelihara sehingga tetap memenuhi persyaratan keselamatan kapal dijelaskan pada pasal 130 ayat (1). Sementara itu, dalam ayat (2) disebutkan bahwa pemeliharaan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan secara berkala dan sewaktu-waktu. Pada ayat (3) dijelaskan bahwa dalam keadaan tertentu menteri dapat memberikan pembebasan sebagian persyaratan yang ditetapkan dengan tetap memperhatikan keselamatan kapal.

Pasal 131 ayat (1) menyebutkan bahwa kapal sesuai dengan jenis, ukuran, dan daerah pelayarannya wajib dilengkapi dengan perlengkapan navigasi dan/atau navigasi elektronika kapal yang memenuhi persyaratan. Dalam ayat (2) disebutkan bahwa kapal sesuai dengan jenis, ukuran, dan daerah pelayarannya wajib dilengkapi dengan perangkat komunikasi radio dan kelengkapannya yang memenuhi persyaratan.

Sementara itu, pasal 132 ayat (1)

menjelaskan bahwa kapal sesuai dengan jenis, ukuran, dan daerah pelayarannya wajib dilengkapi dengan peralatan meteorologi yang memenuhi persyaratan. Dalam ayat (2) dijelaskan bahwa kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyampaikan informasi cuaca sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Pada ayat (3) menyebutkan bahwa Nakhoda yang sedang berlayar dan mengetahui adanya cuaca buruk yang membahayakan keselamatan berlayar wajib menyebarkanluaskannya kepada pihak lain dan/atau instansi pemerintah terkait.

## **Analisis dan Pembahasan**

### **A. Status Operasional Kapal**

Selaras dengan paparan di atas, saat ini jumlah sarana angkutan penyeberangan yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan 35 Ilir Palembang dengan lintas pelayanan Palembang-Muntok, berjumlah sebanyak 9 unit dengan jumlah pemilik/operator sebanyak 5 perusahaan. Dari 9 unit tersebut, PT. Jembatan Nusantara mengoperasikan 3 unit, PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) dan PT. Atosim Lampung Pelayaran masing-masing 2 unit, sedang PT. Jembatan Maritim dan PT. Dharma Lautan Utama masing-masing 1 unit.

Pada umumnya, usia kapal penyeberangan sudah lebih dari 15 tahun, hanya 1 unit yang usianya masih muda, yaitu KMP. Kayong Utara, milik PT. Atosim Lampung Pelayaran, dibuat di Pontianak pada 2007, sedangkan yang paling tua usianya adalah KMP.Jembatan Musi I, milik PT. Jembatan Maritim, yang dibuat di Jepang pada 1970.

Jika berdasarkan ukuran tonase, KMP.Mulia Nusantara milik PT Jembatan Nusantara adalah yang tonasenya paling besar; yaitu 681 GT, sedang KMP Kayong Utara, milik PT Atosim Lampung Pelayaran merupakan kapal yang tonasenya paling kecil; yaitu 149 GT. Lebih lanjut dapat dilihat Tabel 1.

**Tabel 1 Data Kapal Motor Penyeberangan (KMP) yang Beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan 35 Ilir Palembang**

No.	Nama Kapal	Tonase		Pembuatan		Ukuran Kapal			Kapasitas KMP		Pemilik
		GT	NT	Tahun	Tempat	P	L	D	Pnp	Kend	
1.	KMP. Srikandi Nusantara	476	143	1993	Jepang	38,70	10,00	2,90	127	18	PT. Jembatan Nusantara
2..	KMP. Mulia Nusantara	681	205	1995	Jepang	38,69	11,00	3,60	166	22	PT. Jembatan Nusantara
3.	KMP. Jembatan Musi I	406	108	1972	Jepang	36,40	11,20	3,45	116	16	PT. Jembatan Maritim
4.	KMP. Kakap	250	75	1981	Jakarta	34,78	9,52	2,45	85	14	PT. ASDP Indonesia Ferry
5.	KMP. Kerapu	288	122	1980	Jakarta	34,08	9,50	2,75	84	18	PT. ASDP Indonesia Ferry
6.	KMP. Satya Kencana	319	238	1980	Jepang	31,20	9,00	2,80	152	14	PT. Dharma Lautan Utama
7.	KMP. Permata Lestari I	360	108	1995	Singapore	40,45	13,00	3,30	40	20	PT. Atosim Lampung Pelayaran
8.	KMP. Kayong Utara	149	45	2007	Pontianak	30,24	7,75	2,25	60	12	PT. Atosim Lampung Pelayaran
9.	KMP. Swarna Dharma	285	86	1996	Jepang	40,50	8,60	3,00	140	11	PT. Jembatan Nusantara

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Palembang, 2013

Sementara itu, data produksi yang diperoleh adalah data yang terkait dengan kedatangan dan keberangkatan, jumlah penumpang, serta kendaraan periode 2008-2012. Dalam hal ini, untuk kendaraan dibedakan menjadi 4 jenis, yaitu kendaraan golongan II, IV, V, dan VI. Lihat Tabel 2.

**Tabel 2 Rekapitulasi Produksi Angkutan Penyeberangan Palembang-Tanjung Kalian/Muntok (Bangka) Tahun 2008-2012**

Tahun	Kedatangan	Keberangkatan	Realisasi Angkutan									
			Pnp (Org)		Kendaraan (Unit)							
			T	B	Gol II		Gol IV		Gol V		Gol VI	
				T	B	T	B	T	B	T	B	
2008	867	897	22.078	66.001	3.938	4.701	3.164	4.899	8.506	10.075	323	340
2009	757	766	22.275	54.305	3.607	4.452	2.796	3.203	7.257	7.862	139	253
2010	1.006	1.043	21.924	63.452	5.701	6.237	3.318	4.295	8.344	9.573	237	450
2011	1.109	1.111	31.676	70.346	8.579	8.930	4.781	5.948	8.583	9.752	408	583
2012	1.083	1.199	26.954	54.271	34.977	11.701	4.674	6.066	8.011	9.899	260	619

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Palembang, 2013

Keterangan:

Pnp : Penumpang

Gol II : Sepeda Motor dibawah 500 cc

Gol IV : Mobil Jeep, Sedan, Minicap, Mikrolet, Pick Up, Station Wagon dengan ukuran panjang sampai dengan 5 M dan sejenisnya

Gol V : Mobil Bus, Mobil Barang (Truck)/Tangki dengan ukuran panjang 7 M dan sejenisnya

Gol VI : Mobil Bus, Mobil Barang (Truck)/Tangki dengan ukuran panjang lebih 7 M s/d 10 M dan sejenisnya

Gol VII: Mobil Barang (Truck tronton) /Tangki, kereta penarik berikut gandeng serta alat berat dengan panjang 10 M s/d 12 M dan sejenisnya

T : Tiba

B : Berangkat

Di sisi lain, terkait dengan kompetensi SDM auditor sebanyak 10 orang relatif sudah baik, karena tiap-tiap auditor sudah memiliki pendidikan formal dan diklat teknis. Lihat Tabel 3.

**Tabel 3 Daftar Marine Inspector KSOP Klas II Palembang**

No.	Sertifikat Kompetensi atas dasar pendidikan formal	Diklat Teknis	Jumlah
1.	ANT-I/S2	MI A, Syahbandar A, Flag State, PSC, IMDG Code, PIM IV, Harbour Master, ISPS Code	1
2.	ANT-II/D.IV	MI A, Syahbandar A, PSC, IMDG Code, Auditor ISPS, Auditor ISM	1
3.	S1	MI A, Ahli Ukur Kapal	1
4.	ANT-II/D.IV	Syahbandar A, PSC, IMDG Code	1
5.	ANT-III/S1	MI B	1
6.	ATT-II/S1	Pencegahan dan Penanggulangan Pencemaran	1
7.	ANT-III/S1	MI B, Syahbandar B, ISPS Code, PSC, IMDG	1
8.	ATT-IV/SMA	MI B, Ahli Ukur Kapal	1
9.	ANT-III/D.III	MI B	2

Sumber: KSOP Klas II Palembang, 2013

Angkutan penyeberangan lintas Palembang-Muntok yang sudah dilakukan pemeriksaan oleh *Marine Inspector* KSOP Klas II Palembang pada 2012 diuraikan sebagai berikut.

**a. KMP Srikandi Nusantara**

Hasil pemeriksaan terhadap KMP Srikandi Nusantara yaitu:

- 1) Untuk penerbitan sertifikat keselamatan kapal penumpang, sesuai dengan hasil pemeriksaan pada 21 Juni 2012 terdapat kekurangan sebagai berikut.
  - a) Aldis lamp,
  - b) Deteksi kebakaran,
  - c) Klep hidrolik jangkar sebelah kiri harus diperbaiki agar dapat difungsikan.
- 2) Untuk penerbitan sertifikat keselamatan radio, sesuai dengan hasil pemeriksaan pada 20 Juni 2012 terdapat rekomendasi baik.
- 3) Untuk penerbitan sertifikat keselamatan

konstruksi dan perlengkapan, sesuai dengan hasil pemeriksaan pada 22 Februari 2012 terdapat kekurangan seperti berikut.

- a) Buku-buku petunjuk berlayar,
- b) Buku semboyan internasional,
- c) Daftar suar,
- d) Echo sounder manual.

**b. KMP Mulia Nusantara**

Untuk penerbitan sertifikat keselamatan konstruksi dan perlengkapan, sesuai dengan hasil pemeriksaan KMP Mulia Nusantara pada 25 Juni 2012 terdapat rekomendasi sebagai berikut: *compassyren* dan publikasi, serta sertifikat lama masih berlaku sampai dengan 10 Desember 2012.

**c. KMP Jembatan Musi I**

Hasil pemeriksaan terhadap KMP Jembatan Musi I yaitu:

- 1) Untuk penerbitan sertifikat keselamatan kapal penumpang, sesuai dengan hasil pemeriksaan pada 6 Oktober 2012

terdapat kekurangan sebagai berikut:  
Navtex dan tekan pompa PMK.

- 2) Untuk penerbitan sertifikat keselamatan konstruksi, perlengkapan dan radio kapal barang, sesuai dengan hasil pemeriksaan pada 3 April 2012 terdapat rekomendasi sebagai berikut: genta kapal dan lampu aldis tidak ada.

#### d. KMP Kakap

Hasil pemeriksaan terhadap KMP Kakap yaitu:

- 1) Untuk penerbitan sertifikat keselamatan kapal penumpang, sesuai dengan hasil pemeriksaan pada 12 November 2012 terdapat kekurangan sebagai berikut:
  - a) AIS tidak ada,
  - b) Layar GPS dan radar kabur,
  - c) Lampu holmeslight segera dipasang battere,
  - d) Emergency generator tidak ada,
  - e) Pesawat OWS tidak bisa menghisap.
- 2) Untuk penerbitan sertifikat keselamatan konstruksi dan perlengkapan, sesuai dengan hasil pemeriksaan pada 13 Agustus 2012 terdapat rekomendasi sebagai berikut; *echo sounder* rusak, SART kurang 1 buah, EPIRB tidak diinstall, NAVTEX rusak, AIS, rampdoor belakang belum bisa dioperasikan, line troning 4 buah, *standard compass*, *compassyren* setelah dock, BPI, FEBD 7 buah, life jacket 110 buah, MOR 2 buah, dan publikasi.

#### e. KMP Kerapu

Untuk penerbitan sertifikat keselamatan kapal penumpang, sesuai dengan hasil pemeriksaan KMP. Kerapu pada 20 Juni 2012 terdapat kekurangan sebagai berikut.

- 1) Alat deteksi kebakaran smoke/heat,
- 2) SSB dalam perbaikan,

- 3) Pipa hisap OWS terputus,
- 4) Mesin pada saat RPM di atas 1200 bergetar di anjungan.

#### f. KMP Satya Kencana

Untuk penerbitan sertifikat keselamatan konstruksi dan perlengkapan, sesuai dengan hasil pemeriksaan KMP Satya Kencana pada 5 Juni 2012, terdapat kekurangan sebagai berikut: 2 unit MOB, *echo sounder* tidak terpasang, alat pendeteksi kebakaran, AIS, 1 unit SART, dan elektromotor jangkar kiri rusak.

#### g. KMP Permata Lestari I

Untuk penerbitan sertifikat keselamatan kapal penumpang, sesuai dengan hasil pemeriksaan KMP Permata Lestari I pada 27 Desember 2012 terdapat kekurangan sebagai berikut:

- 1) 1 unit rescue boat,
- 2) 1 unit AIS,
- 3) 1 unit SART,
- 4) NAVTEX,
- 5) Perangkat deteksi kebakaran.

#### h. KMP Kayong Utara

Untuk penerbitan sertifikat keselamatan kapal penumpang, sesuai dengan hasil pemeriksaan KMP Kayong Utara pada 4 Desember 2012, terdapat kekurangan/rekomendasi sebagai berikut.

- 1) Isyarat bahaya (parachute signal, red hand flare) kurang,
- 2) SART kurang 1 unit,
- 3) Two way communication,
- 4) NAVTEX,
- 5) Echo sounder,
- 6) Aldis lamp,

- 7) Life buoy pecah 4 buah,
- 8) OWS tidak berfungsi,
- 9) A/E 1 dalam proses perbaikan,
- 10) Emergency Fire Pump tidak ada.

agar di-*up date* dan EPIRB agar segera di-*install*.

#### i. KMP Swarna Dharma

Untuk penerbitan sertifikat keselamatan kapal penumpang, sesuai dengan hasil pemeriksaan KMP Swarna Dharma pada 28 Desember 2012 terdapat rekomendasi sebagai berikut: publikasi

Sementara itu, untuk mengetahui kelengkapan sertifikat keselamatan yang dimiliki oleh kapal penyeberangan lintas Palembang-Muntok, maka dilakukan *check list* terhadap kapal tersebut. Dalam penelitian ini, KMP Kerapu merupakan salah satu kapal yang disurvei dan diketahui bahwa sertifikat keselamatan yang dimiliki KMP Kerapu semuanya ada, seperti data pada tabel 4.

**Tabel 4 Check List Sertifikat Keselamatan Kapal Penyeberangan Setelah Dilakukan Pemeriksaan**

No.	Jenis Sertifikat	Ada	Tidak Ada	Masa Berlaku (Tahun)
1.	Surat ukur Internasional (Internasional Tonnage Certificate)	√	-	-
2.	Surat Laut dan Sertifikat Kebangsaan (Certificate of Nasionality)	√	-	-
3.	Sertifikat Keselamatan Kapal Penyeberangan/Sertifikat Keselamatan (Certificate of Seaworthiness)/Dispensasi Penumpang	√	-	-
4.	Sertifikat Manajemen Keselamatan (Safety Management Certificate (ISM Code))	√	-	-
5.	Sertifikat Pencegahan Pencemaran Minyak Internasional (Internatonal Oil Pollution Prevention Certificate)	√	-	-
6.	Sertifikat Garis Muat (Load Line Certificate)	√	-	-
7.	Sertifikat Klasifikasi Lambung (Certificate of Ship Hull)	√	-	-
8.	Sertifikat Klasifikasi Mesin (Certificate of Machinery)	√	-	-
9.	Sertifikat Keselamatan Telepon Radio Kapal Barang (Cargo Ship Safety Radiotelephone Certificate)/ Sertifikat Perangkat Radio Telekomunikasi Kapal Berukuran Tonase Kotor 35 s.d. 300 (100 m3 s.d. 850 m3)	√	-	-
10.	Sertifikat Pemadam Kebakaran (Fire Extinguisher Certificate)	√	-	-
11.	Sertifikat Rakit Penolong (Certificate of Inflatable Life Raft)	√	-	-

*Sumber: Hasil Survei, 2013*



Selanjutnya, untuk mengetahui kondisi eksisting kondisi pengawasan keselamatan angkutan penyeberangan lintas Palembang-Muntok, terdapat beberapa variabel pertanyaan dalam bentuk kuesioner yang diajukan kepada responden yaitu pejabat Kesyahbandaran dan Otoritas

Pelabuhan Klas II Palembang dan Dinas Perhubungan Kota Palembang. Penyebaran kuesioner dilakukan untuk mengetahui sejauh mana nilai urgensi terhadap kondisi pengawasan keselamatan angkutan penyeberangan lintas Palembang-Muntok, seperti data pada tabel 5.

**Tabel 5 Penilaian Terhadap Kondisi Pengawasan Keselamatan Angkutan Penyeberangan Lintas Palembang Muntok**

No.	Faktor Internal dan Eksternal	Sangat Tidak Urgen	Tidak Urgen	Biasa Saja	Urgen	Sangat Urgen	Jumlah
<b>1.</b>	<b>Kekuatan</b>						
a.	Adanya institusi pengawasan	0	0	0	3	7	<b>10</b>
b.	Tugas pokok dan fungsi institusi pengawasan cukup jelas	0	0	0	10	0	<b>10</b>
c.	Tersedianya SDM pengawas yang cukup	0	0	4	6	0	<b>10</b>
d.	Tersedia regulasi tentang keselamatan	0	0	5	0	5	<b>10</b>
e.	Jumlah kapal yang tersedia cukup	0	0	0	4	6	<b>10</b>
<b>2.</b>	<b>Kelemahan</b>						
a.	Fasilitas keselamatan yang tersedia dalam kapal belum memadai	0	0	1	4	5	<b>10</b>
b.	Pemeliharaan fasilitas keselamatan masih kurang	0	0	5	0	5	<b>10</b>
c.	Standar kompetensi ABK belum seluruhnya terpenuhi	0	0	5	0	5	<b>10</b>
d.	Umur kapal rata-rata sudah tua	0	0	0	4	6	<b>10</b>
e.	Pengawasan keselamatan masih lemah	0	0	4	1	5	<b>10</b>
<b>3.</b>	<b>Peluang</b>						
a.	Pengawasan dilakukan sebelum kapal dibangun dengan membuat gambar bestek dan disahkan oleh Ditjen Perhubungan Laut	0	0	4	1	5	<b>10</b>
b.	Setelah selesai kapal dibangun dan sebelum dioperasikan untuk menyatakan laik laut dilakukan percobaan berlayar ( <i>sea trial</i> )	0	0	2	3	5	<b>10</b>
c.	Pemeriksaan dilakukan secara periodik yaitu 12 bulan, 4 tahun, pemeriksaan kerusakan dilakukan sewaktu terjadi kerusakan yang mempengaruhi kesempurnaan kapal	0	0	0	4	6	<b>10</b>
d.	Pemeriksaan tambahan jika diperlukan	0	0	3	2	5	<b>10</b>
e.	Pemeliharaan oleh para awak kapal terhadap bangunan kapal yaitu mesin kapal, alat-alat keselamatan dan alat penolong lainnya	0	0	3	2	5	<b>10</b>
<b>4.</b>	<b>Tantangan</b>						
a.	Kapal penyeberangan tidak boleh terlambat sampai tujuan	0	0	1	2	7	<b>10</b>
b.	Tuntutan keselamatan penumpang merupakan suatu kebutuhan, untuk itu diperlukan jaminan keselamatan	0	0	0	3	7	<b>10</b>
c.	Cuaca sering kurang mendukung pelayaran	0	0	4	6	0	<b>10</b>
d.	Peningkatan kompetensi ABK	0	0	4	1	5	<b>10</b>
e.	Ketentuan nasional dan internasional harus dipenuhi	0	0	4	1	5	<b>10</b>

Sumber: Hasil Survei, 2013

Kinerja angkutan penyeberangan dapat diketahui dengan melihat jumlah kedatangan dan keberangkatan kapal; penumpang; dan kendaraan. Dalam hal ini, jumlah kedatangan kapal penyeberangan lintas Palembang-Muntok pada 2009 turun 12,69% dibanding 2008; yaitu dari 867 kali menjadi 757kali, dan pada 2010 naik 32,89% dibanding 2009; yaitu dari 757 kali menjadi 1.006 kali, pada 2011 meningkat 10,24% dibanding 2010; yaitu dari 1.006 kali menjadi 1.109 kali, dan pada 2012 kembali turun 2,34% dibanding 2011 yaitu dari 1.109 kali menjadi 1.083 kali.

Jumlah keberangkatan kapal penyeberangan lintas Palembang-Muntok pada 2009 turun 14,60% dibanding 2008; yaitu dari 897 kali menjadi 766 kali, pada 2010 meningkat 32,89% dibanding 2009; yaitu dari 766 kali menjadi 1.043 kali, kemudian pada 2011 meningkat 6,52% dibanding 2010; yaitu dari 1.043 kali menjadi 1.111 kali, dan pada 2012 meningkat 7,92% dibanding 2011 yaitu dari 1.111 kali menjadi 1.199 kali.

Jumlah penumpang angkutan penyeberangan lintas Palembang-Muntok untuk kedatangan/tiba pada 2009 meningkat 0,89% dibanding 2008 yaitu dari 22.078 orang menjadi 22.275 orang, pada 2010 turun 1,58% dibanding 2009; yaitu dari 22.275 orang menjadi 21.924 orang, dan pada 2011 meningkat 44,48% dibanding 2010; yaitu dari 21.924 orang menjadi 31.676 orang, lalu pada 2012 turun 14,915 dibanding 2011; yaitu dari 31.676 orang menjadi 26.954 orang.

Jumlah penumpang angkutan penyeberangan lintas Palembang-Muntok untuk berangkat pada 2009 turun 17,72% dibanding 2008; yaitu dari 66.001 orang menjadi 54.305 orang, pada 2010 meningkat 16,84% dibanding 2009; yaitu dari 54.305 orang menjadi 63.452 orang, pada 2011 meningkat 10,86% dibanding 2010; yaitu dari 63.452 orang menjadi 70.346 orang, kemudian pada 2012 turun

22,85% dibanding 2011; yaitu dari 70.346 orang menjadi 54.271 orang.

Jumlah kendaraan golongan II untuk kedatangan/tiba pada 2009 turun 8,41% dibanding 2008; yaitu dari 3.938 unit menjadi 3.607 unit, pada 2010 meningkat 58,05% dibanding 2009; yaitu dari 3.607 unit menjadi 5.701 unit, pada 2011 meningkat 50,48% dibanding 2010; yaitu dari 5.701 unit menjadi 8.579 unit, pada 2012 meningkat 307,70% dibanding 2011; yaitu dari 8.579 unit menjadi 34.977 unit.

Jumlah kendaraan golongan II untuk berangkat pada 2009 turun 5,30% dibanding 2008; yaitu dari 4.701 unit menjadi 4.452 unit, pada 2010 meningkat 40,09% dibanding 2009; yaitu dari 4.452 unit menjadi 6.237 unit, pada 2011 meningkat 43,18% dibanding 2010; yaitu dari 6.237 unit menjadi 8.930 unit, dan pada 2012 meningkat 31,03% dibanding 2011; yaitu dari 8.930 unit menjadi 11.701 unit.

Jumlah kendaraan golongan IV untuk kedatangan/tiba pada 2009 turun 11,63% dibanding 2008; yaitu dari 3.164 unit menjadi 2.796 unit, pada 2010 meningkat 18,67% dibanding 2009; yaitu dari 2.796 unit menjadi 3.318 unit, pada 2011 meningkat 44,09% dibanding 2010; yaitu dari 3.318 unit menjadi 4.781 unit, dan pada 2012 turun 2,24% dibanding 2011; yaitu dari 4.781 unit menjadi 4.674 unit.

Jumlah kendaraan golongan IV untuk berangkat pada 2009 turun 34,62% dibanding 2008; yaitu dari 4.899 unit menjadi 3.203 unit, pada 2010 naik 34,09% dibanding 2009; yaitu dari 3.203 unit menjadi 4.295 unit, pada 2011 naik 38,49% dibanding 2010; yaitu dari 4.295 unit menjadi 5.948 unit, sedang pada 2012 naik 1,98% dibanding 2011; yaitu dari 5.948 unit menjadi 6.066 unit.

Jumlah kendaraan golongan V untuk kedatangan/tiba pada 2009 turun 14,68% dibanding 2008; yaitu dari 8.506

unit menjadi 7.257 unit, pada 2010 naik 14,98% dibanding 2009; yaitu dari 7.257 unit menjadi 8.344 unit, pada 2011 naik 2,86% dibanding 2010; yaitu dari 8.344 unit menjadi 8.583 unit, dan pada 2012 turun 6,66% dibanding 2011; yaitu dari 8.583 unit menjadi 8.011 unit.

Jumlah kendaraan golongan V untuk berangkat pada 2009 turun 21,97% dibandingkan 2008; yaitu dari 10.075 unit menjadi 7.862 unit, pada 2010 naik 21,76% dibanding 2009; yaitu dari 7.862 unit menjadi 9.573 unit, pada 2011 naik 1,87% dibanding 2010; yaitu dari 9.573 unit menjadi 9.752 unit, dan pada 2012 naik 1,51% dibanding 2011; yaitu dari 9.752 unit menjadi 9.899 unit.

Jumlah kendaraan golongan VI untuk kedatangan/tiba pada 2009 turun 56,97% dibanding 2008; yaitu dari 323 unit menjadi 139 unit, pada 2010 naik 70,50% dibanding 2009; yaitu dari 139 unit menjadi 237 unit, pada 2011 naik 72,15% dibanding 2010; yaitu dari 237 unit menjadi 408 unit, dan pada 2012 turun 36,27% dibanding 2011; yaitu dari 408 unit menjadi 260 unit.

Jumlah kendaraan golongan VI untuk berangkat pada 2009 turun 25,59% dibanding 2008; yaitu dari 340 unit menjadi 253 unit, pada 2010 naik 77,87% dibanding 2009; yaitu dari 253 unit menjadi 450 unit, pada 2011 naik 29,56% dibanding 2010; yaitu dari 450 unit menjadi 583 unit, dan pada 2012 naik 6,17% dibanding 2011; yaitu dari 583 unit menjadi 619 unit.

## B. *Check List* Sertifikat Keselamatan KMP Kerapu dan Analisis SWOT

KMP Kerapu merupakan salah satu kapal penyeberangan yang melayani lintas Palembang-Muntok, milik PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) dengan kapasitas 84 penumpang dan 18 kendaraan. Usia kapal ini sudah mencapai 33 tahun, dibuat pada 1980 di Jakarta. KMP Kerapu memiliki ukuran panjang 34,08 m, lebar

9,50 m, dan *draft* 2,75 m dengan tonase 288 GT dan 122 NT. Berdasarkan hasil *check list* sertifikat keselamatan, KMP Kerapu memiliki sertifikat keselamatan sesuai dengan yang terdapat dalam form *check list*. Lihat Tabel 4.

Hasil analisis SWOT-nya adalah sebagai berikut.

### a. Identifikasi Faktor Internal

#### 1. Kekuatan (*Strengths*):

- a) Adanya institusi pengawasan.
- b) Tugas pokok dan fungsi institusi pengawasan cukup jelas.
- c) Tersedianya SDM pengawas yang cukup.
- d) Tersedianya regulasi tentang keselamatan.
- e) Jumlah kapal yang tersedia cukup.

#### 2. Kelemahan (*Weaknesses*):

- a) Fasilitas keselamatan yang tersedia dalam kapal belum memadai.
- b) Pemeliharaan fasilitas keselamatan masih kurang.
- c) Standar kompetensi ABK belum seluruhnya terpenuhi.
- d) Umur kapal rata-rata sudah tua.
- e) Pengawasan keselamatan masih lemah.

### b. Identifikasi Faktor Eksternal

#### 1. Peluang (*Opportunities*):

- a) Pengawasan dilakukan sebelum kapal dibangun dengan membuat gambar bestek yang disahkan oleh Ditjen Perhubungan Laut.
- b) Setelah selesai kapal dibangun dan sebelum dioperasikan untuk menyatakan laik laut dilakukan percobaan berlayar (*sea trial*).

- c) Pemeriksaan dilakukan secara periodik yaitu 12 bulan selama 4 tahun, pemeriksaan kerusakan dilakukan sewaktu terjadi kerusakan yang memengaruhi kesempurnaan kapal.
- d) Pemeriksaan tambahan jika diperlukan.
- e) Pemeliharaan oleh para awak kapal terhadap bangunan kapal yaitu mesin kapal, alat-alat keselamatan dan alat penolong lainnya.

## 2. Tantangan (*Threats*):

- a) Kapal penyeberangan tidak boleh terlambat sampai tujuan.
  - b) Tuntutan keselamatan penumpang merupakan suatu kebutuhan, sehingga diperlukan jaminan keselamatan.
  - c) Cuaca sering kurang mendukung pelayaran.
  - d) Peningkatan kompetensi ABK.
  - e) Ketentuan nasional dan internasional harus dipenuhi.
- c. Penilaian Faktor Keberhasilan

Berdasarkan hasil perhitungan, total nilai bobot faktor internal untuk kekuatan yang terbesar adalah jumlah kapal yang tersedia cukup (1,13) dan untuk kelemahan yang terbesar adalah umur kapal rata-rata sudah tua (1,08).

Total nilai bobot faktor eksternal untuk peluang yang terbesar adalah pemeriksaan dilakukan secara periodik yaitu 12 bulan selama 4 tahun, pemeriksaan kerusakan dilakukan sewaktu terjadi kerusakan yang memengaruhi kesempurnaan kapal (1,12) dan untuk kelemahan yang terbesar adalah tuntutan keselamatan penumpang merupakan suatu kebutuhan, sehingga diperlukan jaminan keselamatan (1,11).

## c. Faktor Kunci Keberhasilan

Proses ini sangat menentukan dalam penetapan strategi yang paling memungkinkan untuk dijalankan berkaitan dengan pengawasan keselamatan angkutan penyeberangan lintas Palembang-Muntok, sehingga peningkatan pengawasan keselamatan dapat diwujudkan. Lihat Tabel.

## d. Formulasi Strategi SWOT

Jika faktor kunci keberhasilan sudah dapat dihasilkan, maka, langkah berikutnya adalah melakukan formulasi strategi SWOT yang terbagi atas gabungan strategi dari masing-masing faktor internal dan eksternal sebagai berikut:

- 1) Strategi S-O; yaitu jumlah kapal yang tersedia cukup, maka, pemeriksaan dilakukan secara periodik yaitu 12 bulan, 4 tahun, pemeriksaan kerusakan

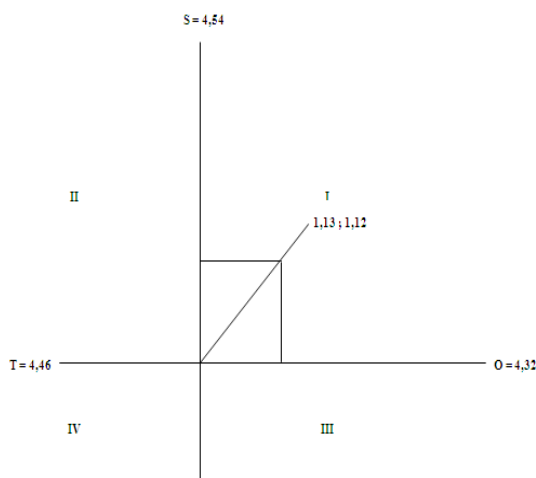
**Tabel 6 Faktor Kunci Keberhasilan Peningkatan Pengawasan Keselamatan Angkutan Penyeberangan Lintas Palembang-Muntok**

Faktor Internal		Faktor Eksternal	
1. <b>Kekuatan (<i>Strengths</i>)</b> Jumlah kapal yang tersedia cukup	3.	<b>Peluang (<i>Opportunity</i>)</b> Pemeriksaan dilakukan secara periodik yaitu 12 bulan, 4 tahun, pemeriksaan kerusakan dilakukan sewaktu terjadi kerusakan yang memengaruhi kesempurnaan kapal	
2. <b>Kelemahan (<i>Weakness</i>)</b> Umur kapal rata-rata sudah tua	4.	<b>Ancaman (<i>Threats</i>)</b> Tuntutan keselamatan penumpang merupakan suatu kebutuhan, untuk itu diperlukan jaminan keselamatan	

*Sumber: Hasil Analisis*

- dilakukan sewaktu terjadi kerusakan yang mempengaruhi kesempurnaan kapal.
- 2) Strategi S-T; yaitu jumlah kapal yang tersedia cukup, maka, tuntutan keselamatan penumpang merupakan suatu kebutuhan, untuk itu, diperlukan jaminan keselamatan.
  - 3) Strategi W-O; yaitu umur kapal rata-rata sudah tua, oleh sebab itu pemeriksaan dilakukan secara periodik yaitu 12 bulan hingga 4 tahun, pemeriksaan kerusakan dilakukan sewaktu terjadi kerusakan yang memengaruhi kesempurnaan kapal.
  - 4) Strategi W-T; yaitu umur kapal rata-rata sudah tua, oleh sebab tuntutan keselamatan penumpang merupakan suatu kebutuhan, yang oleh karena itu diperlukan jaminan keselamatan, seperti terlihat pada tabel 6.

Strategi-strategi tersebut selanjutnya dipilih untuk diterapkan dalam tahapan implementasi agar dapat menjadi faktor penentu dalam upaya peningkatan pengawasan keselamatan angkutan penyeberangan lintas Palembang-Muntok. Berdasarkan total nilai bobot (TNB) semua *strengths*, *weaknesses*, *opportunities*, dan *threats*, dapat dipetakan posisi kekuatan organisasi sesuai dengan letak kuadrannya, kemudian dapat ditentukan kebijakan yang akan diambil berdasarkan posisi/letak kuadran tersebut.



Gambar 1 Peta Posisi Kekuatan Formulasi Strategi SWOT

Gambar 1 menunjukkan bahwa upaya untuk meningkatkan pengawasan keselamatan angkutan penyeberangan lintas Palembang-Muntok, terletak pada Kuadran I. Hal ini berarti, pengawasan keselamatan angkutan penyeberangan lintas Palembang-Muntok memiliki peran yang sangat penting dalam mendukung penyelenggaraan angkutan penyeberangan yang selamat.

Untuk itu, strategi yang dapat diimplementasikan adalah Strategi S-O. Karena jumlah kapal yang tersedia cukup, pemeriksaan dilakukan secara periodik, yaitu 12 bulan hingga 4 tahun. Pemeriksaan kerusakan dilakukan sewaktu terjadi kerusakan yang memengaruhi kesempurnaan kapal. Atas dasar analisis tersebut, pengawasan keselamatan angkutan penyeberangan lintas Palembang-Muntok adalah suatu kebutuhan yang sangat penting untuk mengantisipasi agar tidak terjadi kecelakaan pada kapal penyeberangan.

### C. Keselamatan Angkutan Penyeberangan Lintas Palembang-Muntok

Kapal penyeberangan yang melayani lintas Palembang-Muntok rata-rata berusia tua (lebih dari 15 tahun). Hal ini sangat berpengaruh terhadap keselamatan angkutan penyeberangan, karena sudah melampaui umur teknis kapal sehingga perlu pemeriksaan dan perawatan kapal yang intensif. Selain itu, pihak operator perlu melakukan peremajaan kapal untuk mendukung terwujudnya peningkatan keselamatan angkutan penyeberangan lintas Palembang-Muntok.

Kinerja angkutan penyeberangan lintas Palembang-Muntok pada 2008-2012 mengalami fluktuasi, sehingga secara umum pada tahun 2009 terjadi penurunan jumlah trip, penumpang, kendaraan golongan II, IV, V, dan VI dibanding 2008. Secara umum, pada 2010 dan 2011, terjadi peningkatan dibanding tahun sebelumnya,

sedang pada 2012 kinerja angkutan penyeberangan mengalami kenaikan dan penurunan. Akan tetapi, untuk kedatangan/tiba kendaraan golongan II meningkat secara signifikan hingga mencapai 307,70% jika dibanding 2011. Kondisi ini menunjukkan bahwa kinerja angkutan penyeberangan lintas Palembang-Muntok masih dapat ditingkatkan lagi, salah satunya dengan pengadaan kapal yang baru/peremajaan agar tercipta pelayanan yang prima untuk mendukung terwujudnya peningkatan keselamatan angkutan penyeberangan lintas Palembang-Muntok.

Selaras dengan itu, secara umum, SDM Auditor Keselamatan/*Marine Inspector* yang dimiliki KSOP Klas II Palembang sudah cukup baik. Hal ini dapat dilihat dari tingkat pendidikan formal *Marine Inspector* (90% sarjana/sederajat) maupun diklat teknis yang sudah diikuti. Untuk meningkatkan pengawasan keselamatan terhadap angkutan penyeberangan lintas Palembang-Muntok, hendaknya para *Marine Inspector* diikutsertakan dalam diklat teknis yang lebih intensif lagi terkait dengan keselamatan penyelenggaraan angkutan penyeberangan.

Berdasarkan hasil pemeriksaan yang dilakukan oleh *Marine Inspector* KSOP Klas II Palembang terhadap kapal penyeberangan lintas Palembang-Muntok terlihat bahwa beberapa fasilitas keselamatan kapal masih banyak yang belum terpenuhi. Hal ini harus menjadi perhatian pihak operator agar memenuhi fasilitas keselamatan kapalnya. Apabila seluruh fasilitas keselamatan kapal terpenuhi, tingkat kecelakaan kapal penyeberangan lintas Palembang-Muntok dapat diminimalisir.

Kemudian, berdasarkan hasil *check list* sertifikat keselamatan KMP Kerapu setelah dilakukan pemeriksaan, diketahui bahwa kapal ini memiliki sertifikat keselamatan yang sesuai sebagaimana yang terdapat dalam form *check list*. Oleh

karena itu, untuk meningkatkan kinerja dan keselamatan KMP Kerapu dalam melayani penumpang, hendaknya dilakukan pemeriksaan kapal secara periodik.

Hasil Analisis SWOT setelah diidentifikasi faktor internal dan eksternal kemudian dilakukan penilaian dan pembobotan, maka total nilai bobot faktor yang tertinggi untuk faktor internal dan eksternal adalah sebagai berikut.

1. Faktor Internal, total nilai bobot faktor yang tertinggi untuk kekuatan (strengths); yaitu jumlah kapal yang tersedia cukup (1,13) dan untuk kelemahan (weakness) yang tertinggi yaitu rata-rata umur kapal sudah tua (1,08).
2. Faktor Eksternal, total nilai bobot faktor yang tertinggi untuk peluang (opportunities) adalah pemeriksaan dilakukan secara periodik yaitu 12 bulan hingga 4 tahun, pemeriksaan kerusakan dilakukan sewaktu terjadi kerusakan yang mempengaruhi kesempurnaan kapal (1,12), sedangkan untuk tantangan (threats) yang tertinggi adalah tuntutan keselamatan penumpang merupakan suatu kebutuhan, yang oleh karena itu diperlukan jaminan keselamatan (1,11).

Selanjutnya, berdasarkan total nilai bobot tertinggi, disusun peta kekuatan, kelemahan, peluang, dan tantangan. Langkah-langkah kebijakan strategis yang diperlukan dalam rangka memaksimalkan kekuatan jumlah kapal yang tersedia, maka pemeriksaan harus dilakukan secara periodik 12 bulan hingga 4 tahun, yaitu pemeriksaan kerusakan dilakukan sewaktu terjadi kerusakan yang memengaruhi kesempurnaan kapal. Untuk mendukung kondisi tersebut, perlu dilakukan pemeriksaan kapal penyeberangan secara berkala agar jika terdapat kekurangan fasilitas keselamatan dapat segera dipenuhi dan jika terdapat kerusakan agar dapat segera diperbaiki.

Akhirnya, langkah-langkah yang

diperlukan dalam kaitan mengatasi kelemahan adalah menjawab tantangan bahwa umur kapal rata-rata sudah tua, sehingga keselamatan penumpang menjadi prioritas. Untuk itu, diperlukan jaminan keselamatan, yang dalam kaitan ini berupa usulan diadakannya peremajaan kapal penyeberangan agar tercipta pelayanan yang prima demi terwujud peningkatan keselamatan angkutan penyeberangan lintas Palembang-Muntok.

### Simpulan

Perlu pemeriksaan dan perawatan kapal yang intensif dan periodik, yaitu 12 bulan hingga 4 tahun, sehingga terjadi peningkatan keselamatan angkutan penyeberangan lintas Palembang-Muntok.

Terkait dengan analisis SWOT, khususnya demi mengatasi kelemahan dan tantangan, perlu dilakukan peremajaan kapal penyeberangan agar tercipta pelayanan yang prima demi mendukung terwujudnya peningkatan keselamatan angkutan penyeberangan lintas Palembang-Muntok.

### Daftar Pustaka

- Arianto, Boedi Setio dan kawan-kawan. 2012. *Evaluasi Fasilitas Keselamatan Kapal Penyeberangan di Lintas Telaga Punggur-Tanjung Uban*. Jakarta: Puslitbang Perhubungan Darat dan Perkeretaapian.
- Arosochi, Lasse David. 2008. Implementasi *International Safety Management (ISM) Code* untuk Mengatasi Kecelakaan Kapal. *Jurnal Manajemen Transportasi*. 9(1): 17-19.
- Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan. 2011. *Pedoman Penulisan Kajian, Penelitian, dan Studi*. Jakarta: Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan.
- Direktorat Analisis dan Pengembangan Statistik. 2008. *Analisis SWOT*. [http://daps.bps.go.id/file\\_artikel/66/Analisis\\_SWOT.pdf](http://daps.bps.go.id/file_artikel/66/Analisis_SWOT.pdf). [Diakses 5 Maret 2013].
- [Kemenhub] Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2012. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan. Jakarta: Kemenhub RI.
- [Kemenhub] Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2004. Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 52 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan. Jakarta: Kemenhub RI.
- Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia. 2012. *Pedoman Karya Tulis Ilmiah*. Jakarta: Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia.
- Mutholib, Abdul dan kawan-kawan. 2012. *Kajian Fasilitas Keselamatan Kapal Pada Lintas Penyeberangan 35 Ilir-Muntok*. Jakarta: Puslitbang Perhubungan Darat dan Perkeretaapian.
- [Setneg] Sekretariat Negara Republik Indonesia. 2010. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan. Jakarta: Setneg RI.
- [Setneg] Sekretariat Negara Republik Indonesia. Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim. Jakarta: Setneg RI.
- [Setneg] Sekretariat Negara Republik Indonesia. Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Jakarta: Setneg RI
- Rangkuti, Freddy. 2001. *Analisis SWOT Teknik Membedah Kasus Bisnis: Reorientasi Konsep Perencanaan Strategis Untuk Menghadapi Abad*

21 Cetakan Kedelapan. Jakarta:  
Gramedia Pustaka Utama.

Robbins, Stephen P dan Coulter, Mary.  
1999. *Manajemen* Jilid 1. Edisi  
Indonesia. Jakarta: Prenhallindo.

Sianipar, J.P.G dan Entang, H.M. 2003.  
*Teknik-teknik Analisis Manajemen*.  
Bahan Ajar Diklatpim Tingkat III.  
LAN RI. Jakarta.

Supit, Hengki. 2009. Buku Pedoman  
Khusus Keselamatan dan Keamanan  
Pelayaran. Jakarta: Badan Koordinasi  
Keamanan Laut Republik Indonesia