ANALISIS PERAN KSOP KELAS II BENOA DALAM MENINGKATKAN KESELAMATAN PELAYARAN DI PELABUHAN BENOA

MADE RISKY MAHENDRA

NIT.21.43.012

KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR

TAHUN 2025

ANALISIS PERAN KSOP KELAS II BENOA DALAM MENINGKATKAN KESELAMATAN PELAYARAN DI PELABUHAN BENOA

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program Pendidikan
Diploma IV Pelayaran

Program Studi

Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Disusun Dan Diajukan Oleh

MADE RISKY MAHENDRA
NIT.20.43.012

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2025

SKRIPSI

ANALISIS PERAN KSOP KELAS II BENOA DALAM MENINGKATKAN KESELAMATAN PELAYARAN DI PELABUHAN BENOA

Disusun dan Diajukan Oleh

MADE RISKY MAHENDRA
NIT. 21.43.012

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi

Pada Tanggal 11 Maret 2025

Menyetujui,

Pembimbing I	Pembimbing II
Jumriani. S.E., M.Adm.S.D.A	**Drs. Laode Hibay Umar, M.SSi.**
NIP. 19731201 199803 2 008	**NIP.-**

Mengetahui:

a.n. Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar Pembantu Direktur I	Ketua Program Studi KALK
Capt. Faisal Saransi, M.T., M. Mar.	**Jumriani, S.E., M.Adm,S.D.A**
NIP. 19730329 199903 1 002	**NIP. 19731201 199803 2 008**

PRAKATA

Segala Puji Syukur diucapkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa berkat dan Kasih-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul **"ANALISIS PERAN KSOP KELAS II BENOA DALAM MENINGKATKAN KESELAMATAN PELAYARAN DI PELABUHAN BENOA "**

Tulisan tugas akhir ini menjadi bagian dari kewajiban akademis yang harus ditunaikan oleh peserta didik Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhan sebagai tahapan akhir dalam menuntaskan studi pada jenjang Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Tersusunnya tulisan ini tidak lepas dari peran serta banyak pihak yang turut berkontribusi. Atas segala dukungan dan bantuan yang diberikan, penulis menyampaikan apresiasi dan rasa hormat yang mendalam kepada seluruh pihak yang telah terlibat

. Kepada :

1. Bapak Capt. Rudy Susanto, M.Pd selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
2. Bapak Capt. Faisal Saransi, MT., M.Mar. selaku Pembantu Direktur I Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
3. Ibu Jumriani, SE., M.Adm. S.D.A. selaku Ketua Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhan dan selaku Dosen Pembimbing pertamapenulis yang selalu mendukung penulis dengan memberikan saran, kritik, bantuan dan arahan selama penulis menyusun dan menyelesaikanskripsi ini;
4. Bapak Drs. Laode Hibay Umar,M.Si. selaku Dosen Pembimbing kedua selama penulisan skripsi ini;
5. Kepala kantor dan Pegawai Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Benoa yang telah membantu penulis dalam pengumpulan data skripsi sampai selesai;

6. Kepada kedua kedua orang tua yang tercinta Bapak I Made Mohon dan Ibu Ni Kompiang Sudi Ardani, saudara kandung penulis Putu Monita Mahardani dan I Gede Aditya Ari Satya, serta keluarga besar penulis yang senantiasa memberikan Doa, dukungan, semangat, serta cinta kasih selama penulis mengenyam pendidikan;
7. Rekan-rekan taruna/i Angkatan XLII, senior dan junior di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar yang telah memberikan bantuan dalam penulisan skripsi ini.
10. Semuanya yang tak mungkin ter sebutkan namanya satu persatu.

Selama penyusunan tugas akhir ini, penulis menyadari masih banyak aspek yang belum maksimal, mulai dari struktur penulisan, penyampaian isi, hingga pilihan diksi yang digunakan.

Dengan penuh harap, penulis membuka ruang untuk segala bentuk masukan dan tanggapan yang konstruktif guna meningkatkan kualitas karya ini, sehingga bisa memberikan dampak yang lebih luas bagi masyarakat serta membawa nilai tambah bagi penulis secara pribadi.

Sebagai penutup, besar harapan agar hasil tulisan ini mampu menjadi sumber referensi yang berguna serta menambah pengetahuan, baik untuk diri sendiri maupun bagi siapa saja yang membaca.

.

.

Makassar, 11 Maret 2025

Made Risky Mahendra

NIT. 21.43.012

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya	: Made Risky Mahendra
Nomor Induk Taruna	: 21.43.012
Program Studi	: KALK (Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan)

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

"**ANALISIS PERAN KSOP KELAS II BENOA DALAM MENINGKATKAN KESELAMATAN PELAYARAN DI PELABUHAN BENOA "**

Ini adalah karya asli. Setiap pemikiran yang terkandung dalam skripsi ini, yang saya nyatakan sebagai kutipan, adalah pemikiran yang saya susun sendiri.

Apabila penegasan di atas terbukti dalam hal apapun, saya bersedia mengakui sanksi yang ditentukan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 11 Maret 2025

Made Risky Mahendra

NIT. 21.43.012

ABSTRAK

MADE RISKY MAHENDRA, 2024. “Analisis Peran KSOP Kelas II Benoa Dalam Meningkatan Keselamatan Pelayaran di Pelabuhan Benoa” (Dibimbing oleh Jumriani dan Laode Hibay Umar).

Berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008, KSOP berperan dalam mengawasi keselamatan pelayaran, pengawasan alur pelayaran, dan perlindungan lingkungan maritim. 720 kapal yang beroperasi di perairan Benoa, KSOP menghadapi tantangan dalam bertugas memastikan kapal memenuhi standar kelaiklautan. Meskipun ada regulasi, kecelakaan laut masih terjadi akibat kelalaian dalam pengawasan dan penegakan hukum. Penelitian ini bertujuan menganalisis peran KSOP Kelas II Benoa dalam meningkatkan keselamatan pelayaran di Pelabuhan Benoa.

Penelitian ini membahas peran KSOP dalam meningkatkan keselamatan pelayaran di Pelabuhan Benoa. Penelitian ini mengkaji penerapan fungsi KSOP untuk memastikan keselamatan pelayaran di pelabuhan Benoa, menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif. Sumber data diperoleh melalui teknik observasi, studi pustaka, wawancara, dan dokumentasi.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Benoa telah melaksanakan fungsi dan tugasnya dalam meningkatkan keselamatan pelayaran di Pelabuhan Benoa sesuai dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. KSOP Benoa berperan penting dalam memastikan keselamatan pelayaran di wilayah kerjanya dengan memastikan kapal-kapal mematuhi regulasi yang berlaku dan berlayar pada jalur yang aman. Selain itu, KSOP Benoa juga memastikan setiap kapal yang beroperasi di wilayahnya memenuhi standar kelaiklautan melalui pemeriksaan rutin yang dilakukan oleh marine inspector setiap enam bulan, sesuai dengan prosedur operasi standar (SOP) yang ditetapkan.

Kata kunci:Analisis, Peran KSOP Kelas II Benoa, Keselamatan Pelayaran

ABSTRACT

MADE RISKY MAHENDRA, 2024. “Analysis of the Role of KSOP Class II Benoa in Improving Shipping Safety at Benoa Harbor” (Supervised by Jumriani and Laode Hibay Umar).

Based on Law No. 17 of 2008, KSOP plays a role in overseeing shipping safety, monitoring shipping lanes, and protecting the maritime environment. With 720 vessels operating in Benoa waters, KSOP faces challenges in ensuring that vessels meet marine safety standards. Despite regulations, marine accidents still occur due to negligence in supervision and law enforcement. This research aims to analyze the role of KSOP Class II Benoa in improving shipping safety at Benoa Port.

This research discusses the role of KSOP in improving shipping safety at Benoa Harbor. This research examines the application of KSOP's function to ensure shipping safety at Benoa port, using a qualitative descriptive approach. Data sources were obtained through observation, literature study, interviews, and documentation techniques.

The results of this study indicate that the Benoa Class II Port Authority and Kesyahbandaran Office has carried out its functions and duties in improving shipping safety at Benoa Port in accordance with Law Number 17 of 2008 concerning Shipping. KSOP Benoa plays an important role in ensuring shipping safety in its working area by ensuring that ships comply with applicable regulations and sail on safe routes. In addition, KSOP Benoa also ensures that every vessel operating in its area meets the seaworthiness standards through routine inspections conducted by marine inspectors every six months, in accordance with established standard operating procedures (SOP).

Keywords:Analisis, Role of KSOP Class II Benoa, Shipping Safety

DAFTAR ISI

PRAKATA iv

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI vi

ABSTRAK vii

ABSTRACT viii

DAFTAR ISI ix

DAFTAR GAMBAR xi

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang 1

B. Rumusan Masalah 6

C. Tujuan Penelitian 6

D. Manfaat Penelitian 6

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Landasan Teori 7

B. Kerangka Pikir 22

BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis, Desain dan Jumlah Variabel Penelitian 23

B. Definisi Operasional Variabel / Deskripsi Fokus 23

C. Unit Analisis 24

D. Teknik Penulisan Data dan Instrumentasi 24

E. Teknik Analisis Data 26

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Struktur KSOP 27

B. Peran KSOP Kelas II Benoa Dalam Meningkatkan Keselamatan Pelayaran 35

C. Hambatan Dalam Pelaksanaan Peran 47

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan 51

B. Saran 51

DAFTAR PUSTAKA **53**
HASIL WAWANCAR **55**

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1 Kerangka Pikir	22
Gambar 4.1 Kantor KSOP Kelas II Benoa	28
Gambar 4.2 Struktur Organisasi KSOP Kelas II Benoa	30
Gambar 4.3 Pemeriksaan Alat Bantu Navigasi	38
Gambar 4.4 Pemeriksaan Alat Penunjang Keselamatan	39
Gambar 4.5 Pemeriksaan Kamar Mesin Kapal	41
Gambar 4.6 Patroli Oleh KSOP Benoa	43
Gambar 4.7 Pengawasan Penundaan Kapal	45
Gambar 4.8 Pengembalian Dokumen Tidak sesuai Check List	48

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia memiliki luas wilayah perairan sebesar 3.257.483 km², yang mencakup sekitar dua per tiga dari total wilayah tersebut. Luasnya wilayah perairan ini menjadikan transportasi laut sebagai moda transportasi yang sangat penting, terutama di era globalisasi. Di tingkat internasional, peran strategis transportasi laut bagi Indonesia diakui karena negara ini berbentuk kepulauanPeraturan perundang-undangan Nomor 17 Tahun 2008 mengatur ragam moda transportasi yang digunakan dalam aktivitas pelayaran di wilayah perairan, meliputi jalur laut, perairan pedalaman seperti sungai dan danau, serta rute penyeberangan antarwilayah perairan. Mengacu pada ketentuan dalam Pasal 219 regulasi tersebut, setiap armada yang akan menjalankan operasional pelayaran wajib mengantongi dokumen resmi berupa Izin Keberangkatan Kapal, yang dikeluarkan oleh pejabat pelabuhan, sebagai prasyarat mutlak untuk dapat beroperasi di jalur pelayaran. Untuk mendapatkan SPB, kapal wajib memenuhi sejumlah persyaratan, seperti kelaikan kapal dan ketentuan lain yang telah diatur pada UU tersebut. Setelah semua persyaratan terpenuhi, KSOP memiliki kewenangan untuk mengeluarkan SPB kepada pemilik atau operator kapal, memastikan bahwa kapal tersebut layak untuk berlayar selaras dengan regulasi yang berlaku.

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan membutuhkan data yang diperoleh dari Direktorat Perkapalan serta Kepelautan, sebuah unit di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, untuk memastikan pengawasan angkutan laut (kapal) terkait aspek stabilitas desain dan batas muatan kapal. Informasi ini penting bagi KSOP dalam menerbitkan surat atau dokumen yang menjadi persyaratan bagi kapal guna melangsungkan pelayaran. Fungsi dan tugas KSOP secara jelas diatur

pada UU No. 17 Tahun 2008 terkait Pelayaran. Berdasarkan Pasal 207 ayat 1 UU tersebut, KSOP mempunyai tanggung jawab atas keselamatan serta Keamanan pelayaran mengacu pada implementasi, pemantauan, dan penegakan regulasi dalam sektor transportasi laut, aktivitas yang berlangsung di pelabuhan, serta upaya perlindungan terhadap ekosistem laut di area pelabuhan. Meskipun aturan telah mengatur tugas dan tanggung jawab KSOP pada menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar, kecelakaan transportasi laut masih terjadi akibat kelalaian KSOP saat melangsungkan tugasnya. Misalnya, izin berlayar kadang diberikan kepada kapal yang tidak memenuhi standar kelaikan atau gagal dalam uji kelaiklautan. Hal ini menunjukkan pentingnya penegakan disiplin dalam pelaksanaan tugas KSOP agar keselamatan pelayaran tetap terjamin.

Kasus kapal yang sebenarnya tidak layak berlayar tetapi tetap memiliki Surat Persetujuan Berlayar adalah masalah yang sudah lama terjadi dan terus berulang di Indonesia, sehingga dianggap sebagai hal biasa. Padahal, keselamatan, keamanan, serta kelancaran kegiatan pada pelayaran angkutan laut merujuk pada tanggung jawab yang harus diemban oleh pihak KSOP. Penyebab terjadinya kecelakaan kapal merupakan kurangnya keterampilan dan kemampuan petugas dalam melangsungkan tugas Kesyahbandaran mereka, baik saat melangsungkan seluruh tugas di pelabuhan ataupun dalam berkoordinasi dengan badan usaha lain yang memiliki peran dalam pengawasan kapal.

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Benoa, sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 71 Tahun 2021, memiliki tanggung jawab untuk memaksimalkan pelaksanaan tugas dan peranannya dalam hal pengawasan serta penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, diperlukan koordinasi antar kegiatan pemerintahan di pelabuhan, serta pengaturan, pengendalian, dan pengawasan terhadap aktivitas kepelabuhanan yang

diselenggarakan dalam hal pengelolaan secara komersial, struktur organisasi dan sistem kerja di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan telah mendapatkan persetujuan dari Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi, yang tertuang dalam surat No. B/399/M.KT.01/2021 tanggal 11 Mei 2021. Surat tersebut mengatur pengorganisasian yang mencakup Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan. Benoa memiliki 4 (empat) wilayah kerja pengawasan di bidang kepelabuhanan yang pertama lokasi wilayah kerja Serangan yang bertugas memberikan pelayanan dan pengawasan kapal wisata dan kapal ikan yang berlayar di sekitar wilayah tersebut, yang kedua lokasi wilayah kerja Sanur bertugas untuk memberikan pelayanan dan pengawasan terhadap kapal *fast boat* yang berlayar mengantar wisatawan ke pulau Lombok, Nusa Penida, dan Nusa Ceningan, yang ketiga wilayah kerja Kedonganan bertugas untuk memberikan pelayanan dan pengawasan terhadap kapal ikan yang berlayar menangkap ikan, yang keempat wilayah kerja Tanjung Benoa bertugas memberikan pelayanan dan pengawasan terhadap kapal wisata yang berlayar di sekitar Tanjung Benoa.

Dari sekian banyak wilayah kerja tersebut maka perlunya transportasi untuk mengakses tempat tersebut. Terdapat sekitar 600 kapal yang beroperasi di perairan Benoa, yang terdiri dari berbagai jenis, seperti kapal komersial, kapal berkecepatan tinggi yang terbuat dari fiberglass, dan kapal kayu yang khusus dipergunakan guna wisatawan. Oleh sebab itu, tugas Syahbandar dalam menjaga keamanan serta keselamatan pelayaran di Pelabuhan Benoa sangat penting. Meskipun banyak kapal yang beroperasi, tidak sedikit yang tidak memenuhi syarat kelayakan laut. Selaras dengan Pasal 1 (33) UU No. 17 Tahun 2008 tentang Kelaiklautan kapal dalam dunia pelayaran merujuk pada kondisi kapal yang telah memenuhi berbagai persyaratan, antara lain aspek keselamatan pelayaran, pencegahan pencemaran lingkungan perairan yang berasal dari kapal, kelengkapan awak kapal, ketentuan garis muat,

prosedur pemuatan, kesejahteraan awak kapal, kesehatan penumpang, status hukum kapal, serta sistem manajemen keselamatan dan upaya pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

Berdasarkan data tahun 2021 yang dilansir oleh Tribun-Bali.com, tidak terdapat kecelakaan pesawat, namun tercatat 173 insiden kecelakaan kapal. Dari kejadian tersebut, sebanyak 81 orang berhasil selamat, sementara 68 orang meninggal dunia dan 24 lainnya dinyatakan hilang. Salah satu insiden terjadi pada tahun 2023, di mana fast boat Kebo Iwa Express tenggelam saat hendak membawa penumpang dari Nusa Penida menuju Pelabuhan Sanur. Kapal yang mengangkut 23 penumpang serta 6 awak kapal sempat terombang-ambing akibat kuatnya gelombang laut. Kejadian ini dilaporkan terjadi sekitar pukul 17.20 WITA.

Melihat tingginya angka kecelakaan kapal penumpang, terutama kapal cepat yang beroperasi di Pelabuhan Sanur, pemerintah perlu melakukan pemeriksaan menyeluruh terhadap peralatan keselamatan penumpang sesuai prosedur yang berlaku. Langkah ini bertujuan untuk mengurangi risiko korban jiwa serta Meningkatkan tingkat keamanan dan kenyamanan bagi masyarakat pengguna moda transportasi laut.

Laik laut kapal dibuktikan melalui pemenuhan Persyaratan yang harus dipenuhi mencakup aspek administratif dan teknis. Persyaratan administratif meliputi dokumen-dokumen Keamanan pelayaran meliputi dokumen seperti tanda kebangsaan, sertifikat ukur, sertifikat keselamatan bangunan kapal, sertifikat peralatan kapal, sertifikat komunikasi radio, dan ijazah yang sesuai. Di sisi lain, ketentuan teknis berhubungan dengan perlengkapan keselamatan laut yang harus dipenuhi terlebih dahulu untuk memastikan kapal dapat dinyatakan laik laut. Kelaiklautan kapal memiliki keterkaitan yang erat dengan aspek keselamatan pelayaran, karena tanpa sarana keselamatan yang memadai, risiko kecelakaan kapal dapat meningkat. Kapal yang telah

memenuhi persyaratan kelayakan berlayar akan mendapatkan sertifikat kelaiklautan yang dikeluarkan oleh Syahbandar, berdasarkan evaluasi dari Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

Berbagai langkah yang telah dilaksanakan oleh lembaga Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Benoa
dalam melaksanakan peran sebagai pengawas sekaligus pengelola pelabuhan, utamanya terkait kontrol serta penegakan regulasi dalam aspek keselamatan dan perlindungan pelayaran, telah sesuai dengan amanat regulasi yang tertuang dalam regulasi nasional Nomor 17 Tahun 2008 mengenai pelayaran.

Tanggung jawab tersebut dijabarkan dalam Pasal 207 ayat (1), yang menetapkan bahwa pejabat pelabuhan bertugas memastikan kondisi kapal layak untuk beroperasi, menjamin keamanan, stabilitas, dan keteraturan di area pelabuhan, serta mengatur arus pergerakan kapal di perairan pelabuhan dan jalur pelayaran. Di samping itu, pengawasan terhadap berbagai aktivitas seperti pemindahan muatan, pelaksanaan penyelaman serta pekerjaan bawah air, kegiatan kapal tunda, pengangkutan dan pembongkaran bahan berisiko tinggi maupun limbah berbahaya, pengisian energi kapal, proses naik turun penumpang, pengerukan, reklamasi, konstruksi sarana pelabuhan, serta kegiatan pencarian dan pertolongan turut menjadi kewajiban utama.
Tugas lainnya mencakup pencegahan pencemaran laut, penanganan kebakaran di kawasan pelabuhan, dan pengawasan terhadap penerapan standar pelestarian lingkungan maritim.

Melalui pemaparan tersebut, penulis terdorong untuk mengangkat topik ini sebagai bahan telaah lebih lanjut dalam karya ilmiah yang akan dituangkan melalui skripsi berjudul **“ANALISIS PERAN KSOP KELAS II BENOA DALAM MENINGKATKAN KESELAMATAN PELAYARAN DI PELABUHAN BENOA”**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan pembahasan dan penjelasan yang telah disampaikan sebelumnya, fokus utama dalam penelitian ini adalah sejauh mana penerapan regulasi nasional No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, terutama terkait dengan perlindungan dan keamanan aktivitas pelayaran, telah dilaksanakan secara maksimal oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Benoa?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penulis mengangkat topik ini yaitu untuk memastikan terciptanya kondisi pelayaran yang aman di area operasional Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tingkat II Benoa, selaras dengan ketentuan hukum yang tertuang dalam regulasi nasional Nomor 17 Tahun 2008 mengenai aktivitas pelayaran.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

   Memberikan wawasan kepada khalayak, khususnya peserta didik di lingkungan Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, terkait kontribusi instansi pelabuhan dalam menjaga keamanan operasional pelayaran di kawasan pelabuhan.

2. Manfaat Praktis

   Menjadi acuan dan bahan evaluasi bagi pihak terkait dalam meningkatkan mutu keselamatan pelayaran, sekaligus memperkuat fungsinya dalam mendukung kelancaran berbagai kegiatan di wilayah pelabuhan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Landasan Teori

1. Pengertian Keselamatan Pelayaran

Pada regulasi nasional Nomor 17 Tahun 2008, bagian Pasal 1 poin 32, dijelaskan bahwa kondisi ideal pelayaran ditandai dengan terpenuhinya standar proteksi dan keselamatan yang mencakup transportasi perairan, operasional pelabuhan, serta ekosistem laut. Unsur perlindungan dan keselamatan dalam pelayaran dipaparkan melalui sejumlah ketentuan yang wajib dipatuhi selama pelaksanaan operasional transportasi di kawasan dermaga dan wilayah laut. Dengan demikian, insiden di sektor angkutan laut bersifat tak terduga dan membutuhkan pemantauan serta pengawasan secara teliti.

Keselamatan pelayaran adalah aspek yang sangat penting dan menjadi pusat perhatian dalam berbagai aktivitas di dunia pelayaran. Keselamatan ini mencakup sikap, nilai, dan tindakan yang menekankan pentingnya memenuhi standar keselamatan dan keamanan, khususnya dalam transportasi di perairan dan kegiatan kepelabuhanan. Jika keselamatan pelayaran diabaikan, hal ini dapat berdampak pada meningkatnya biaya ekonomi dan kerusakan lingkungan, seperti penurunan produktivitas, biaya medis yang tinggi, polusi, serta penggunaan energi yang tidak efisien. Tingkat keselamatan yang rendah sering kali disebabkan oleh lemahnya manajemen sumber daya manusia, seperti kurangnya pendidikan, kompetensi, kondisi kerja yang buruk, dan jam kerja yang berlebihan, serta oleh buruknya pengelolaan proses operasional (Lasse dan Darunanto, 2016).

Untuk memastikan keselamatan dalam pelayaran serta mendukung kelancaran lalu lintas kapal di laut, Penting sekali bahwa kapal dijalankan oleh kru yang memiliki pengetahuan, keahlian, dan keterampilan yang memadai. Dengan demikian, setiap kapal yang hendak berlayar harus dilengkapi dengan jumlah awak yang cukup dan memiliki kualifikasi yang sesuai dengan tugas serta tanggung jawab mereka selama di kapal. Penugasan awak kapal ini harus memperhatikan jabatan masing-masing individu, ukuran atau kapasitas kapal, struktur organisasi di dalam kapal, serta wilayah atau area pelayaran yang akan dilalui. Dengan demikian, penyesuaian ini diharapkan dapat mendukung kinerja operasional yang efektif dan menjaga keselamatan pelayaran (Santoso et al., 2013).

Keselamatan pelayaran adalah suatu keadaan di mana risiko terhadap nyawa manusia, properti, dan lingkungan laut akibat kegiatan pelayaran telah dikurangi seminimal mungkin. Dengan kata lain, keselamatan pelayaran adalah upaya untuk memastikan bahwa semua aktivitas yang berkaitan dengan transportasi laut dilakukan dengan aman dan tidak membahayakan lingkungan. Keselamatan pelayaran mencakup berbagai dimensi yang sangat penting untuk memastikan keamanan dan kelancaran aktivitas di laut. Dimensi-dimensi keselamatan pelayaran meliputi:

a. Keselamatan kapal: Ini mencakup segala aspek terkait dengan kondisi fisik kapal, termasuk stabilitas kapal, sistem propulsi (mesin penggerak), peralatan navigasi yang digunakan untuk mengarahkan kapal, serta sistem keselamatan seperti pelampung, sekoci, dan alat komunikasi.
b. Keselamatan awak kapal: Berkaitan dengan pelatihan awak kapal, kesehatan, serta kesejahteraan mereka selama bertugas. Selain itu, prosedur evakuasi darurat harus

dipahami dan diterapkan dengan baik oleh awak kapal untuk mengantisipasi keadaan darurat.

c. Keselamatan muatan: Melibatkan penanganan dan penempatan muatan yang aman, serta pencegahan dari risiko tumpahan bahan berbahaya, seperti tumpahan minyak, yang dapat mencemari laut dan merusak lingkungan.
d. Keselamatan lingkungan: Ini mencakup langkah-langkah untuk mencegah pencemaran laut, seperti pembuangan limbah kapal secara terkontrol, serta perlindungan terhadap ekosistem laut dan habitat alami yang ada di sepanjang jalur pelayaran.
e. Keamanan pelayaran: Meliputi perlindungan kapal dan awak kapal dari ancaman tindakan kriminal di laut, seperti pembajakan, perompakan, atau bahkan terorisme yang dapat merusak keselamatan pelayaran.

Selain itu, ada beberapa faktor yang dapat mempengaruhi keselamatan pelayaran, antara lain:

a. Kondisi cuaca: Cuaca buruk seperti badai, gelombang tinggi, angin kencang, dan kabut dapat meningkatkan risiko kecelakaan, yang mengharuskan kapal untuk berhati-hati dan mempersiapkan diri dengan baik.
b. Kondisi laut: Arus laut yang kuat, karang, dan bahaya navigasi lainnya seperti terumbu atau kedalaman laut yang tidak terdeteksi dapat mengancam keselamatan pelayaran jika tidak diantisipasi dengan benar.
c. Kondisi kapal: Usia kapal, pemeliharaan yang kurang baik, dan kerusakan pada peralatan kapal dapat meningkatkan kemungkinan terjadinya kecelakaan di laut. Pemeliharaan rutin dan inspeksi kapal sangat penting untuk menjaga keamanan.

d. Faktor manusia: Kesalahan manusia, kelelahan, dan kurangnya pelatihan yang memadai pada awak kapal dapat menjadi penyebab utama kecelakaan laut. Oleh karena itu, pelatihan yang terus-menerus dan pengelolaan awak kapal yang baik sangat diperlukan.
e. Regulasi: Penerapan regulasi yang jelas dan pengawasan yang ketat oleh otoritas pelayaran juga sangat berperan dalam menjaga keselamatan pelayaran. Penegakan aturan keselamatan pelayaran yang konsisten membantu mengurangi risiko kecelakaan di laut.

Melihat kompleksitas faktor yang mempengaruhi keselamatan pelayaran, mulai dari kondisi alam, kondisi kapal, hingga faktor manusia, maka diperlukan upaya kolaboratif yang melibatkan semua pihak terkait. Mulai dari perusahaan pelayaran yang bertanggung jawab atas kondisi kapal dan pelatihan awak, hingga regulator yang menetapkan standar keselamatan dan melakukan pengawasan, serta awak kapal yang secara langsung menjalankan operasi kapal, masing-masing memiliki peran krusial dalam menciptakan lingkungan maritim yang aman. Dengan bekerja sama secara efektif, kita dapat mengidentifikasi potensi bahaya, menerapkan langkah-langkah mitigasi yang tepat, dan membangun budaya keselamatan yang kuat di seluruh industri maritim.

2. Pengertian Pelabuhan dan Jenis - Jenis Pelabuhan

Berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 mengenai Pelayaran, pelabuhan diartikan sebagai area yang meliputi daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu, yang dipergunakan guna kegiatan pemerintahan serta pengelolaan. Pelabuhan berfungsi sebagaimana tempat bagi kapal untuk Kegiatan yang dilakukan di pelabuhan meliputi proses berlabuh, Aktivitas pelabuhan mencakup proses keluar masuknya

penumpang dan distribusi logistik. Sarana yang tersedia di kawasan tersebut terdiri dari terminal serta lokasi sandar kapal yang telah dilengkapi perangkat pengamanan dan perlindungan operasional pelayaran, ditambah dengan fasilitas pendukung lainnya yang berfungsi sebagai titik perpindahan antarjenis angkutan.

Dalam pandangan Bambang Triatmojo (2017: 3), pelabuhan merupakan suatu area perairan yang memiliki perlindungan terhadap ombak dan dilengkapi dengan infrastruktur maritim. Beberapa fasilitas utama di antaranya ialah tempat sandar kapal yang digunakan untuk proses distribusi barang, alat berat seperti derek guna mempercepat aktivitas bongkar muat, gudang penyimpanan hasil muatan laut, serta ruang penampungan logistik sementara. Selain itu, pelabuhan berperan sebagai pintu gerbang untuk memasuki suatu wilayah atau negara, sekaligus menjadi infrastruktur yang menghubungkan antar daerah, pulau, atau bahkan negara.

Menurut pandangan Suyono (2003), pelabuhan mencakup seluruh aspek yang berhubungan dengan operasional serta tata kelola area sandar, termasuk berbagai aktivitas pendukung yang menunjang peran strategis kawasan tersebut.

Tugas utama dari fasilitas ini adalah menjamin pergerakan kapal berlangsung lancar, aman, dan tertib, baik untuk armada pengangkut orang maupun pengiriman barang. Di samping itu, pelabuhan memainkan peran signifikan dalam menjamin keselamatan berlayar serta menyediakan tempat bagi perpindahan antar moda transportasi, baik yang bersifat intra (antar berbagai fasilitas di dalam pelabuhan) maupun antar moda transportasi yang berbeda, seperti dari laut ke darat. Pelabuhan berfungsi sebagai titik sentral yang menghubungkan

berbagai aspek transportasi laut dan darat untuk mendukung kelancaran proses pengiriman dan distribusi barang serta pergerakan penumpang secara efektif dan efisien.

Menurut Lasse, D. A. (2016: 4), pelabuhan adalah tempat di mana kapal dapat melakukan aktivitas bongkar muat kargo. Selain itu, pelabuhan mencakup area untuk kapal menunggu giliran atau instruksi untuk melakukan aktivitas. Pelabuhan dapat diinterpretasikan sebagai pusat layanan transportasi laut yang terdiri atas zona terminal, area sandar, dan perairan tempat kapal menunggu giliran untuk dilayani.

Berdasarkan pendapat Gurning dan Budiyanto (2007: 1), pelabuhan merupakan suatu wilayah yang terdiri dari daratan serta perairan yang telah ditetapkan batasnya, berfungsi sebagai lokasi penyelenggaraan kegiatan administrasi serta operasional utama. Tempat ini dimanfaatkan oleh kapal untuk merapat, bersandar, memindahkan penumpang, serta melakukan distribusi logistik. Selain menyediakan perangkat keselamatan bagi operasional pelayaran, pelabuhan juga memiliki prasarana penunjang dan bertindak sebagai simpul transportasi yang menghubungkan antarkawasan maupun antarwilayah.

Pelabuhan menjadi infrastruktur transportasi yang berperan penting sebagaimana memperlancar sistem transportasi laut, serta mempunyai fungsi yang terkait dengan aspek sosial serta ekonomi. Dari sisi ekonomi, pelabuhan berperan sebagaimana penggerak aktivitas produksi. Sementara dari sisi sosial, pelabuhan berfungsi sebagaimana fasilitas umum yang memungkinkan adanya interaksi antar pengguna (masyarakat), termasuknya interaksi yang didapati pada akibat aktivitas ekonomi. Secara lebih jauh, pelabuhan juga menjadi pusat koneksi utama yang menghubungkan daerah pendukung (hinterland) dengan wilayah di luar daerah tersebut.

Menurut Handoko (2020) dalam bukunya yang berjudul Tol Laut Konektivikasi Visi Poros Maritim Indonesia, berdasarkan fungsinya Pelabuhan dapat dibagi menjadi tiga kategori yakni:

a. Pelabuhan Utama

Pelabuhan utama (main port) memiliki peranan untuk melayani aktivitas angkutan laut domestik dan internasional, termasuk alih muat dalam jumlah besar untuk angkutan laut tersebut. Tak hanya itu, pelabuhan ini berfungsi sebagaimana titik asal serta tujuan bagi penumpang serta barang, juga sebagaimana pusat angkutan penyeberangan dengan cakupan layanan antarprovinsi.

b. Pelabuhan Pengumpul

Pelabuhan pengumpul (collector port) yakni pelabuhan yang berfungsi utama untuk menyediakan layanan jasa angkutan laut dalam negeri dengan kapasitas muatan sedang. Tak hanya itu, pelabuhan ini juga menjadi titik awal atau tujuan untuk penumpang serta barang.

c. Pelabuhan Pengumpan

Pelabuhan pengumpan (feeder port) adalah pelabuhan yang memiliki fungsi utama untuk melayani aktivitas transportasi laut domestik dengan volume terbatas, angkutan laut dengan kuantitas kecil, serta bertindak sebagai penghubung bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul. Pelabuhan ini juga berperan dalam menyediakan layanan angkutan penumpang dan barang dengan rute antar provinsi.

Menurut Setiawan et al. (2019), pelabuhan dapat dikategorikan menjadi berbagai jenis berdasarkan fungsi khusus yang dijalankan dalam mendukung kegiatan-kegiatan tertentu.

Berikut adalah beberapa jenis pelabuhan berdasarkan kegiatan khusus yang diuraikan:

a. Pelabuhan Niaga atau Perdagangan

   Pelabuhan niaga adalah pelabuhan yang berfungsi sebagai tempat untuk membongkar, memuat, atau menampung berbagai jenis barang dagangan. Pelabuhan ini melayani berbagai jenis komoditas, baik barang curah seperti karbon, biji besi, dan pasir, maupun barang-barang lainnya yang diperdagangkan antar wilayah. Fungsi utamanya adalah mendukung kelancaran distribusi barang dagangan melalui jalur laut.

b. Pelabuhan Penumpang

   Pelabuhan penumpang dirancang khusus untuk mendukung kegiatan transportasi laut bagi penumpang. Pelabuhan ini berfungsi sebagai tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang melakukan perjalanan melalui kapal laut, baik itu untuk perjalanan domestik maupun internasional. Pelabuhan ini umumnya dilengkapi dengan fasilitas yang memadai untuk kenyamanan penumpang sebelum dan setelah berlayar.

c. Pelabuhan Sport atau Wisata

   Pelabuhan sport atau pelabuhan wisata adalah pelabuhan yang digunakan sebagai tempat berlabuh atau bertambatnya kapal-kapal yang digunakan untuk kegiatan olahraga air maupun sektor pariwisata. Pelabuhan ini lebih terkait dengan kegiatan rekreasi, seperti olahraga perahu, kapal pesiar, atau kegiatan wisata laut lainnya, yang biasanya menarik bagi wisatawan atau pecinta olahraga air.

d. Pelabuhan Perikanan

   Pelabuhan perikanan adalah pelabuhan yang secara khusus diperuntukkan bagi kapal-kapal penangkap ikan. Fungsi

utama pelabuhan ini adalah sebagai tempat kapal-kapal perikanan berlabuh untuk membongkar hasil tangkapan ikan, mengisi bahan bakar, serta mengisi bahan perbekalan yang diperlukan untuk melaut. Pelabuhan ini sangat penting dalam mendukung industri perikanan dan distribusi hasil laut.

e. Pelabuhan Mineral

   Pelabuhan mineral adalah jenis pelabuhan yang memiliki fungsi khusus untuk mendukung kegiatan pengangkutan mineral. Pelabuhan ini digunakan untuk tempat kapal-kapal yang membawa atau membongkar berbagai jenis mineral seperti batu bara, bijih logam, atau mineral lainnya. Fasilitas di pelabuhan mineral disesuaikan dengan kebutuhan untuk memuat atau membongkar muatan yang berat dan berskala besar.

f. Pelabuhan Militer

   Pelabuhan militer adalah pelabuhan yang digunakan untuk mendukung kegiatan militer, baik bagi kapal-kapal perang maupun kapal lainnya yang berhubungan dengan aktivitas pertahanan negara. Fasilitas di pelabuhan ini juga mencakup area yang lebih terjaga dan dilengkapi dengan sarana yang sesuai dengan kebutuhan operasional militer.

Setiap kategori pelabuhan yang telah disebutkan sebelumnya memiliki tujuan dan fungsi yang sangat spesifik, yang disesuaikan dengan jenis kegiatan yang diakomodasi oleh pelabuhan tersebut. Masing-masing pelabuhan dirancang untuk mendukung berbagai sektor yang berkaitan dengan transportasi laut, perdagangan, pariwisata, perikanan, industri, hingga kegiatan militer. Fungsi-fungsi ini mencakup berbagai aspek, seperti pengangkutan barang dan penumpang, penyediaan fasilitas untuk olahraga dan wisata air, hingga mendukung kegiatan operasional kapal-kapal militer yang penting untuk

pertahanan negara. Selain itu, pelabuhan juga berperan dalam mendukung sektor perikanan, dengan menyediakan fasilitas untuk pembongkaran hasil tangkapan ikan dan pengisian bahan bakar. Sementara itu, pelabuhan yang melayani sektor industri, seperti pelabuhan mineral, memberikan kemudahan dalam pengangkutan komoditas berharga yang digunakan dalam berbagai proses industri. Dengan demikian, setiap pelabuhan berfungsi sebagai titik sentral yang mendukung kegiatan ekonomi dan operasional yang beragam, tergantung pada jenis layanan yang diberikan dan sektor yang dilayani.

3. Pengertian Kapal

Mengacu pada regulasi nasional Nomor 17 Tahun 2008 yang membahas sektor pelayaran, kapal dipahami sebagai sarana transportasi di atas air dengan desain serta karakteristik tertentu. Alat ini dapat bergerak menggunakan dorongan angin, mesin, sumber energi alternatif, ditarik, ataupun didorong. Pengertian ini juga mencakup kendaraan berbasis daya apung dinamis, wahana yang beroperasi di bawah permukaan laut, serta struktur terapung yang bersifat menetap dan tidak berpindah lokasi.

Menurut (Tona & Nurwahidah, 2024), kapal dapat dipahami sebagai sebuah alat transportasi yang dirancang khusus untuk beroperasi di perairan, yang memiliki berbagai fungsi dan tujuan. Kapal digunakan untuk kegiatan pengangkutan barang, penumpang, maupun untuk tujuan lainnya yang lebih spesifik, seperti keperluan militer, penelitian ilmiah, atau kegiatan khusus lainnya yang memerlukan transportasi di perairan. Dalam definisinya, kapal tidak hanya sekadar alat angkut, tetapi juga merupakan kendaraan yang dilengkapi dengan berbagai sistem pendukung untuk memastikan operasionalnya yang aman dan efektif. Sistem-sistem tersebut meliputi sistem navigasi untuk

menentukan arah perjalanan, sistem penggerak yang memungkinkan kapal bergerak, serta sistem keselamatan yang dirancang untuk menjaga keselamatan kapal dan semua yang ada diatasnya selama pelayaran, baik dalam situasi normal maupun darurat.

Secara garis besar kapal adalah alat transportasi yang dirancang khusus untuk beroperasi di perairan dengan berbagai fungsi, seperti mengangkut barang dan penumpang, serta untuk keperluan lain yang lebih spesifik seperti militer atau penelitian ilmiah. Kapal tidak hanya berfungsi sebagai alat angkut, tetapi juga merupakan kendaraan kompleks yang dilengkapi dengan sistem-sistem penting, termasuk sistem navigasi untuk menentukan arah perjalanan, sistem penggerak untuk memungkinkan pergerakan kapal, dan sistem keselamatan yang melindungi kapal dan semua yang ada di atasnya selama pelayaran. Semua sistem ini bekerja bersama untuk memastikan kapal beroperasi dengan aman, efisien, dan efektif, baik dalam situasi normal maupun darurat.

4. Tugas, Fungsi, dan Klasifikasi KSOP

Merujuk pada regulasi Kementerian Perhubungan Nomor PM. 36 Tahun 2012 mengenai struktur organisasi serta mekanisme kerja instansi Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, lembaga ini memegang peran penting dalam menjalankan fungsi pengawasan serta menegakkan aturan hukum yang berkaitan dengan perlindungan dan keselamatan aktivitas pelayaran. Selain itu, lembaga ini juga bertugas mengoordinasikan urusan pemerintahan di wilayah pelabuhan, serta bertanggung jawab terhadap pengaturan, pengendalian, dan pemantauan seluruh kegiatan operasional di pelabuhan yang bersifat komersial.

Dalam menjalankan tugasnya, KSOP melaksanakan fungsi-fungsi sebagai berikut:

a. Melakukan pengawasan dan memastikan kapal memenuhi standar kelayakan berlayar, memperoleh sertifikasi keselamatan, mencegah polusi yang dihasilkan oleh kapal, serta menetapkan status hukum kapal;
b. Melakukan evaluasi terhadap sistem manajemen keselamatan kapal;
c. Mengelola pengawasan terkait keselamatan dan keamanan pelayaran, termasuk kegiatan bongkar muat barang berbahaya, barang khusus, limbah berbahaya dan beracun, pengisian bahan bakar, pengaturan kedatangan dan keberangkatan penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, memastikan kelaikan kapal, mengatur pergerakan kapal di wilayah pelabuhan dan jalur pelayaran, serta menyediakan layanan pemanduan dan penundaan kapal, termasuk penerbitan izin berlayar;
d. Menyelidiki insiden kapal, mengimplementasikan langkah pencegahan dan penanggulangan kebakaran di area pelabuhan, menangani bencana di laut, melaksanakan perlindungan lingkungan laut, serta menegakkan hukum dalam bidang keselamatan dan keamanan pelayaran;
e. Melaksanakan koordinasi terkait kegiatan pemerintahan pelabuhan yang berhubungan dengan pengendalian serta penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran;Menyusun Rencana Umum untuk Pelabuhan, Daerah Lingkungan
f. Kerja, dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan, serta mengawasi pemanfaatan serta menyarankan tarif yang akan ditetapkan oleh pihak berwenang;

g. Mengelola operasi pengadaan, pengaturan, dan pengawasan terhadap pemanfaatan lahan pelabuhan, perawatan fasilitas seperti pemecah gelombang, dermaga, jalur pelayaran, sistem jalan, serta fasilitas navigasi pelayaran;
h. Menjamin pelaksanaan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan pelabuhan, menjaga kestabilan keamanan dan ketertiban, serta memastikan kelancaran distribusi barang di area pelabuhan;
i. Mengatur pergerakan kapal yang datang dan pergi dari pelabuhan melalui kegiatan pemanduan, penyediaan layanan pelabuhan, serta pengelolaan badan usaha pelabuhan atau bentuk usaha terkait; Menyusun bahan evaluasi untuk menetapkan serta mengevaluasi standar operasional pelayanan pelabuhan;
j. Menangani berbagai urusan terkait keuangan, sumber daya manusia, administrasi umum, hukum, komunikasi publik, serta pelaporan.

KSOP (Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan) adalah instansi pemerintah yang bertanggung jawab atas keselamatan pelayaran, pengawasan kapal, serta pengelolaan pelabuhan di Indonesia. KSOP memiliki klasifikasi berdasarkan tingkat aktivitas dan kepentingan strategis suatu pelabuhan. Berikut adalah klasifikasi KSOP dan penjelasannya:

a. KSOP Kelas I

Ciri-ciri:

1) Berada di pelabuhan utama atau strategis nasional.
2) Menangani lalu lintas kapal dengan kapasitas besar, termasuk kapal internasional.
3) Memiliki fasilitas dan layanan pelabuhan yang lengkap.
4) Contoh: KSOP Tanjung Priok, KSOP Tanjung Perak.

Tugas dan fungsi utama:

1) Pengawasan terhadap kapal besar dan internasional.

2) Pelayanan kepelabuhanan yang kompleks, termasuk kegiatan ekspor-impor.
3) Pengawasan keamanan dan keselamatan pelayaran di wilayah

b. KSOP Kelas II

Ciri-ciri:

1) Berada di pelabuhan skala menengah dengan aktivitas perdagangan regional.
2) Melayani kapal nasional dan beberapa kapal internasional dengan ukuran menengah.
3) Fasilitas pelabuhan cukup lengkap, tetapi tidak sebesar KSOP Kelas I.
4) Contoh: KSOP Bitung, KSOP Ambon, KSOP Benoa

Tugas dan fungsi utama:

1) Pengawasan dan pelayanan pelayaran skala menengah.
2) Pengelolaan operasional pelabuhan dengan lalu lintas yang cukup padat.
3) Koordinasi dengan instansi terkait untuk mendukung logistik nasional.

c. KSOP Kelas III

Ciri-ciri:

1) Berada di pelabuhan kecil dengan aktivitas perdagangan lokal.
2) Melayani kapal domestik dengan kapasitas terbatas.
3) Fasilitas pelabuhan sederhana dan terbatas.
4) Contoh: KSOP Fakfak, KSOP Baubau.

Tugas dan fungsi utama:

1) Mengatur keselamatan dan keamanan pelayaran kapal lokal.
2) Mendukung aktivitas ekonomi masyarakat sekitar.

3) Pengawasan kapal dan awak kapal sesuai regulasi nasional.

d. KSOP Kelas IV

Ciri-ciri:

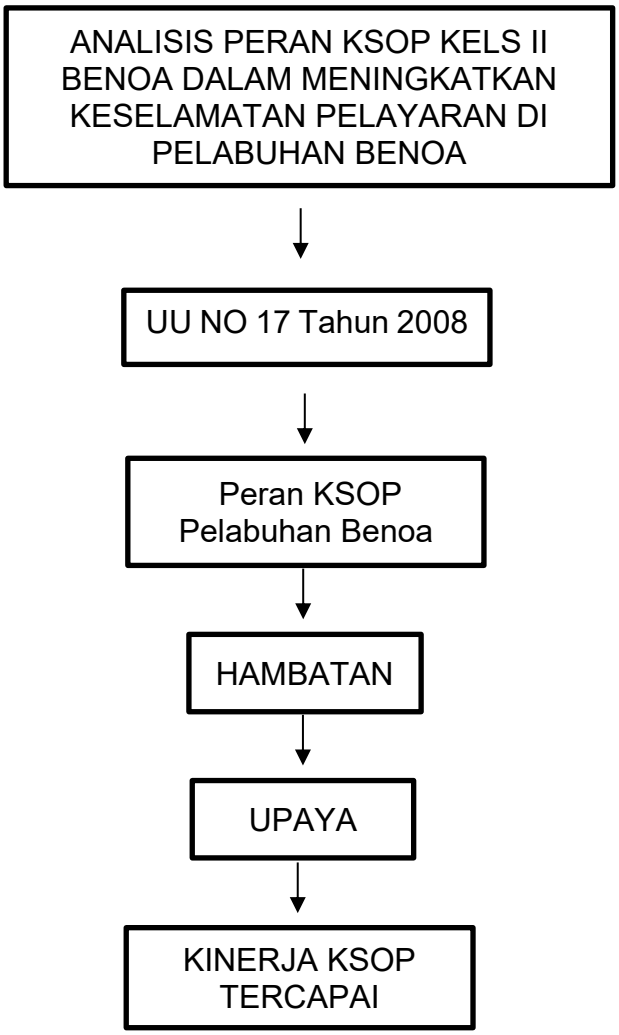
1) Berada di pelabuhan kecil atau pelabuhan pengumpan.
2) Lalu lintas kapal relatif rendah, hanya melayani kapal kecil dan nelayan.
3) Fasilitas pelabuhan sangat terbatas.
4) Contoh: KSOP di daerah perairan terpencil.

Tugas dan fungsi utama:

1) Menjaga keselamatan pelayaran kapal-kapal kecil.
2) Melayani aktivitas pelayaran antar pulau kecil.
3) Mengawasi kapal dan fasilitas pelabuhan dalam lingkup terbatas.

B. Kerangka Pikir

Gambar 2.1. Kerangka Pikir



BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Tipe dan rancangan penelitian ini merupakan penelitian lapangan yang menggunakan pendekatan studi kasus, dengan menerapkan metode deskriptif kualitatif. Fokus utama dari penelitian ini adalah pada isu-isu yang ditemukan selama pelaksanaan penelitian. Disebut deskriptif karena tujuannya adalah untuk memperoleh penjelasan yang objektif, khususnya terkait dengan **“Peran KSOP Kelas II Benoa Dalam Meningkatkan Keselamatan Pelayaran di Pelabuhan Benoa”**

Berdasarkan penjelasan Sugiyono (2009), "Variabel dalam penelitian merujuk pada ciri atau atribut yang dimiliki oleh individu, objek, atau aktivitas, yang menunjukkan perbedaan tertentu, yang dipilih oleh peneliti untuk dianalisis dan ditarik kesimpulannya." Dalam penelitian ini, variabel yang digunakan adalah variabel terikat, yaitu variabel yang memengaruhi, menghasilkan, atau berdampak pada objek yang diteliti.

B. Definisi Operasional

Definisi operasional adalah penjelasan yang merinci tentang bagaimana variabel-variabel dalam penelitian akan diukur atau diinterpretasikan. Definisi ini memberikan penjelasan yang jelas dan terperinci mengenai nilai dan ukuran yang digunakan untuk menggambarkan variabel-variabel tersebut. Judul operasional penelitian ini yakni " "Analisis mengenai peran KSOP Kelas II Benoa dalam meningkatkan keselamatan pelayaran di Pelabuhan Benoa." Definisi operasional dari variabel yang digunakan dalam penelitian ini yakni sebagaimana berikut:

1. Keselamatan Pelayaran

   Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dalam Pasal 1 Butir 32, mengungkapkan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran merujuk pada keadaan di mana segala persyaratan yang berkaitan dengan keselamatan dan keamanan di sektor transportasi perairan, kegiatan pelabuhan, dan lingkungan maritim telah dipenuhi.

2. Pelabuhan

   Pelabuhan merujuk pada area yang meliputi daratan serta perairan dengan batasan tertentu, dipergunakan untuk kegiatan pemerintahan serta perdagangan. Tempat ini berfungsi sebagaimana lokasi untuk sandar kapal, Proses naik turunnya penumpang dan bongkar muat barang. Pelabuhan dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan yang bertujuan untuk mendukung kegiatan pelayaran dan kepelabuhanan, juga berfungsi sebagaimana titik perpindahan antara moda transportasi yang berbeda.

C. UNIT ANALISIS

Penelitian ini menitikberatkan pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Benoa, yang memiliki tanggung jawab dalam mengawasi aspek keselamatan dan keamanan pelayaran. Dengan demikian, mayoritas data dan informasi yang digunakan dalam penelitian ini berasal dari unit analisis tersebut.

D. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian

Pengumpulan data merupakan proses mencatat kejadian atau peristiwa, serta mengumpulkan informasi atau karakteristik dari sebagian maupun keseluruhan elemen populasi yang dapat

mendukung penelitian. Dalam penelitian, metode pengumpulan informasi merupakan langkah krusial yang memiliki peran penting. Tujuan utama dari pengumpulan data adalah untuk mendapatkan informasi yang sahih dan tepat. Untuk keperluan penelitian ini, tentu saja dibutuhkan data yang mendukung guna memperkuat analisis yang dilakukan. Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan berbagai metode, sebagai berikut.

1. Observasi (pengamatan)

   Pada penelitian ini, penulis secara langsung terlibat pada kegiatan yang dilangsungkan untuk menganalisis peran KSOP Kelas II Benoa saat mengoptimalkan keselamatan pelayaran di pelabuhan Benoa. Oleh karena itu, instrumen penelitian untuk teknik observasi ini yakni partisipasi.

2. Interview (wawancara)

   Wawancara merujuk pada metode pengumpulan data yang dilangsungkan dengan cara berkomunikasi serta bertanya jawab dengan individu yang berpengalaman sebagai subjek penelitian, baik secara langsung ataupun tidak langsung, terkait dengan peran KSOP Kelas II Benoa saat mengoptimalkan keselamatan pelayaran di pelabuhan Benoa. Instrumen yang dipergunakan pada wawancara ini yakni pedoman wawancara.

3. Library Research (penelitian kepustakaan)

   Penelitian kepustakaan yakni teknik pengumpulan data yang dilangsungkan dengan mempelajari buku, catatan, arsip, serta dokumen lain yang relevan dengan permasalahan yang diteliti. Sumber data bisa ditemukan melalui toko buku, perpustakaan, atau internet.

4. Teknik dokumentasi

   Metode yang dipergunakan guna menghimpun data dengan cara memanfaatkan gambar serta dokumen terkait. Dalam pendekatan ini, penulis mengumpulkan informasi melalui profil

ataupun kegiatan yang berlangsung selama pemeriksaan kapal.

E. Teknik Analisis Data

Analisis data merujuk pada langkah guna mengorganisir dan menyusun data yang sudah dikumpulkan melalui observasi lapangan serta dokumentasi, dengan cara mengkategorikan, merinci pada unit-unit, melangsungkan sintesis, menyusun pada pola tertentu, serta memilih informasi yang lebih relevan guna dipelajari. Proses ini bertujuan untuk menarik kesimpulan. Teknik analisis yang dipergunakan pada hal ini yakni teknik deskriptif kualitatif, yang fokus pada pengolahan data kualitatif yang diperoleh melalui gambaran atau karakteristik fakta yang ada.