



Department of Digital Business

Journal of Artificial Intelligence and Digital Business (RIGGS)

Homepage: <https://journal.ilmudata.co.id/index.php/RIGGS>

Vol. 4 No. 3 (2025) pp: 2497-2502

P-ISSN: 2963-9298, e-ISSN: 2963-914X

Analisis Peranan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Tanjung Balai Karimun dalam Meningkatkan Keselamatan Kapal Penumpang di Pelabuhan Domestik dan Internasional

Joni Kurniawan, Nisha Desfi Arianti, Zalmi Dzirusydi
Manajemen Kepelabuhan dan Pelayaran, Universitas Karimun
jkurniawn42@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis peran Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas I Tanjung Balai Karimun (TBK) dalam meningkatkan keselamatan kapal penumpang di Pelabuhan Domestik dan Internasional. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif analitik. Subjek penelitian terdiri dari tiga petugas KSOP Kelas I TBK, satu agen kapal, dan enam penumpang, yang dipilih berdasarkan lokasi penelitian. Pengumpulan data dilaksanakan pada bulan Juni 2024 melalui metode observasi, wawancara, dan penelusuran dokumen. Dari hasil penelitian, diketahui bahwa KSOP Kelas I TBK telah melaksanakan fungsi utamanya dengan baik, mencakup pengawasan kelaiklautan kapal, sertifikasi kapal, pencegahan pencemaran, penetapan status hukum kapal, pemeriksaan manajemen keselamatan, pengaturan lalu lintas kapal, serta pengawasan bongkar muat barang berbahaya.. Fungsi yang paling dominan dalam mendukung keselamatan kapal penumpang adalah pengawasan kelaiklautan, sertifikasi kapal, pencegahan pencemaran, status hukum kapal, pemeriksaan manajemen keselamatan, dan pengaturan lalu lintas kapal. Meskipun sebagian besar fungsi telah berjalan optimal, masih diperlukan peningkatan, khususnya dalam pemeriksaan barang bawaan penumpang di pelabuhan domestik untuk mencegah potensi bahaya bagi kapal dan penumpang.

Kata kunci: Analisis, KSOP, Keselamatan Kapal, Pelabuhan.

1. Latar Belakang

Kabupaten Karimun merupakan salah satu wilayah strategis di Provinsi Kepulauan Riau yang memiliki kekayaan maritim, sejarah perdagangan yang panjang, dan posisi geografis yang sangat penting. Terletak di jalur perdagangan internasional Selat Malaka, Karimun berperan sebagai pintu gerbang ekonomi Indonesia, menghubungkan Asia Tenggara dengan berbagai negara di dunia. Kedekatannya dengan Singapura dan Malaysia menjadikannya simpul vital dalam jaringan logistik, perdagangan, dan jasa maritim internasional. Posisi ini menjadikan Karimun tidak hanya sebagai titik transit, tetapi juga sebagai pusat aktivitas ekonomi yang meliputi ekspor-impor, industri pengolahan, hingga jasa kepelabuhanan yang berkembang pesat.

Aktivitas ekonomi dan pelayaran tersebut difasilitasi oleh berbagai jenis pelabuhan, baik pelabuhan komersial, pelabuhan penumpang, maupun pelabuhan khusus yang tersebar di wilayah kepulauan. Pelabuhan-pelabuhan ini dikelola oleh PT Pelindo dan KSOP Kelas I TBK. Sebagai Unit Pelaksana Teknis (UPT) di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, KSOP Kelas I TBK memiliki mandat untuk memastikan kelancaran, keamanan, dan keselamatan pelayaran. Tugas ini meliputi pengawasan kelaiklautan kapal, sertifikasi keselamatan, pencegahan pencemaran, pemeriksaan manajemen keselamatan, pengaturan lalu lintas pelayaran, hingga koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan.

Secara regulasi, peran KSOP telah diatur secara komprehensif melalui berbagai ketentuan, termasuk Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan PERMENHUB Nomor PM 71 Tahun 2021. Penelitian sebelumnya (Prasetyo, 2020; Suryani et al., 2018) menegaskan bahwa syahbandar—yang dalam konteks ini merupakan kepala KSOP—memegang peran sentral dalam menjaga keselamatan pelayaran. Fungsi ini mencakup pengawasan terhadap kelaiklautan kapal, penerapan standar keselamatan internasional seperti Safety of Life at Sea

Analisis Peranan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Tanjung Balai Karimun dalam Meningkatkan Keselamatan Kapal Penumpang di Pelabuhan Domestik dan Internasional

(SOLAS), hingga koordinasi lintas lembaga dalam penanganan keadaan darurat. Namun, sebagian besar penelitian terdahulu cenderung bersifat normatif, berfokus pada uraian peraturan dan prosedur, dan belum banyak mengkaji efektivitas pelaksanaannya di wilayah dengan karakteristik lalu lintas maritim yang padat dan kompleks.

Kondisi di lapangan menunjukkan adanya kesenjangan antara regulasi dan implementasi. Sebagai contoh, di Pelabuhan Domestik Karimun masih ditemukan praktik tidak dilakukannya pemeriksaan barang sebelum dimuat ke kapal, yang berpotensi menimbulkan risiko keselamatan, khususnya terkait muatan berbahaya. Selain itu, data kejadian di wilayah perairan Karimun menunjukkan masih adanya insiden kecelakaan kapal penumpang. Pada tahun 2023, misalnya, kapal MV Dumai Line 9 yang berlayar dari Karimun menuju Selat Panjang kehilangan kendali akibat angin kencang dan kerusakan kemudi, hingga menabrak kawasan bakau di perairan Meranti. Kejadian ini menggambarkan bahwa faktor cuaca, kondisi teknis kapal, dan sistem pengawasan keselamatan memiliki keterkaitan erat dan memerlukan manajemen yang terpadu.

Dari perspektif state of the art, beberapa studi internasional menekankan bahwa efektivitas otoritas pelabuhan sangat dipengaruhi oleh kombinasi antara kapasitas regulasi, pengawasan langsung di lapangan, serta koordinasi dengan pihak terkait (IMO, 2021; Yuen et al., 2019). Sementara itu, studi nasional lebih banyak membahas peran syahbandar dari sudut pandang hukum dan administrasi, belum secara rinci mengevaluasi keberhasilan atau kelemahan dalam konteks pelabuhan dengan intensitas pelayaran internasional seperti Karimun. Hal ini menimbulkan celah penelitian (research gap) yang perlu diisi untuk memberikan gambaran yang lebih utuh tentang efektivitas peran KSOP dalam praktik sehari-hari.

Urgensi penelitian ini semakin tinggi mengingat keselamatan pelayaran tidak hanya berdampak pada keamanan penumpang dan barang, tetapi juga pada kelancaran arus perdagangan dan citra maritim Indonesia di mata internasional. Pelabuhan domestik dan internasional di Karimun menjadi titik lalu lintas yang menghubungkan berbagai moda transportasi, sehingga gangguan pada aspek keselamatan dapat berimplikasi luas terhadap rantai pasok regional. Dalam konteks ini, penelitian yang mengkaji peran KSOP secara empiris, dengan fokus pada pelaksanaan pengawasan keselamatan kapal penumpang, akan memberikan kontribusi nyata bagi perbaikan kebijakan dan praktik kepelabuhanan.

Berdasarkan uraian tersebut, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis peran KSOP Kelas I TBK dalam meningkatkan keselamatan kapal penumpang di pelabuhan domestik dan internasional. Pertanyaan penelitian yang diajukan adalah: Bagaimana peran KSOP Kelas I TBK dalam meningkatkan keselamatan kapal penumpang di pelabuhan domestik dan internasional? Diharapkan hasil penelitian ini dapat memberikan masukan strategis bagi penguatan sistem keselamatan pelayaran, khususnya di wilayah perbatasan yang memiliki kepentingan ekonomi dan geopolitik tinggi seperti Karimun.

2. Metode Penelitian

2.1 Desain Penelitian

Penelitian ini memakai metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif-analitik. Pilihan metode tersebut bertujuan untuk memaparkan secara rinci kondisi di lapangan mengenai peran KSOP Kelas I TBK dalam upaya meningkatkan keselamatan kapal penumpang, baik di pelabuhan domestik maupun internasional. Proses penelitian meliputi pengumpulan data, pengolahan, analisis, hingga penafsiran hasil, sehingga diperoleh gambaran yang menyeluruh.

2.2 Populasi dan Sampel

Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh pegawai dan staf KSOP Kelas I TBK (105 orang), penumpang kapal di pelabuhan domestik dan internasional (± 1.000 orang), serta agen kapal (16 orang).

Sampel penelitian dipilih menggunakan metode purposive sampling, yakni teknik pemilihan responden berdasarkan kriteria khusus yang sesuai dengan tujuan penelitian. Adapun kriterianya mencakup keterlibatan secara langsung dalam kegiatan keselamatan pelayaran serta memiliki pengalaman kerja minimal satu tahun di bidang tersebut. Total sampel berjumlah 10 orang, yang terdiri atas 3 pegawai KSOP, 1 agen kapal, dan 6 penumpang kapal penumpang.

2.3 Teknik Pengumpulan Data

Data penelitian diperoleh dari dua sumber:

1. Data primer: dikumpulkan langsung melalui observasi lapangan dan wawancara terstruktur.
2. Data sekunder: diperoleh dari dokumen resmi KSOP, laporan keselamatan pelayaran, dan arsip foto kegiatan.

Teknik yang digunakan meliputi:

1. Observasi langsung di Pelabuhan Domestik dan Internasional Tanjung Balai Karimun untuk memantau proses pemeriksaan kapal, prosedur keselamatan, dan koordinasi operasional.
2. Wawancara terstruktur dengan panduan pertanyaan yang telah disusun, ditujukan kepada pegawai KSOP, agen kapal, dan penumpang untuk memperoleh perspektif yang berbeda.
3. Dokumentasi berupa foto, laporan keselamatan, dan catatan internal KSOP sebagai data pendukung analisis

2.4 Metode Analisis Data

Analisis data dilakukan melalui tiga tahap utama:

1. Reduksi data – data yang terkumpul diseleksi, dikelompokkan, dan disederhanakan agar hanya menyisakan informasi yang relevan dengan tujuan penelitian.
2. Penyajian data – hasil reduksi kemudian disusun dalam bentuk uraian naratif, tabel, atau diagram untuk memudahkan proses penafsiran.
3. Penarikan kesimpulan – menyusun simpulan dengan mengacu pada pola serta temuan penting, lalu menghubungkannya kembali dengan kerangka penelitian.

3. Hasil dan Diskusi

3.1 Hasil Penelitian

Penelitian ini memaparkan sejumlah temuan di lapangan mengenai pelaksanaan tugas dan fungsi KSOP Kelas I TBK upaya meningkatkan keselamatan kapal penumpang, baik di pelabuhan domestik maupun internasional. Informasi tersebut diperoleh melalui observasi, wawancara, serta penelusuran dokumen yang dilaksanakan di Pelabuhan Domestik dan Internasional Tanjung Balai Karimun. Untuk memberikan gambaran yang lebih jelas, ringkasan hasil pengamatan disajikan pada Tabel 1.

Aspek yang Diamati	Temuan Penelitian
Pengawasan Kelaiklautan Kapal	Dilakukan pemeriksaan fisik kapal, peralatan keselamatan, dan kelengkapan dokumen sesuai regulasi.
Sertifikasi Keselamatan Kapal	Sertifikat keselamatan dan kelaiklautan diterbitkan sesuai prosedur.
Pencegahan Pencemaran	Ada inspeksi pengelolaan limbah dan B3 di pelabuhan, namun pengawasan tidak selalu rutin.
Pemeriksaan Manajemen Keselamatan	Penerapan ISM Code sudah dilakukan, namun pelatihan awak kapal belum konsisten.
Pemeriksaan Barang di Pelabuhan Domestik	Tidak ada pengecekan menyeluruh terhadap barang sebelum naik ke kapal, berpotensi risiko keselamatan.
Fasilitas Pelabuhan	Dermaga, ruang tunggu, dan jalur embarkasi/debarkasi memadai, namun pengaturan arus penumpang dan barang pada jam sibuk belum tertib.
Data Kecelakaan Pelayaran	Tahun 2023 terjadi insiden MV Dumai Line 9 yang kehilangan kendali akibat cuaca buruk dan menabrak hutan bakau di Meranti.

Tabel 1. Ringkasan Temuan Lapangan terkait Peran KSOP Kelas I TBK dalam Keselamatan Kapal Penumpang

3.2 Diskusi

Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara umum KSOP Kelas I TBK telah melaksanakan sebagian besar tugas dan fungsinya sesuai dengan regulasi yang berlaku, khususnya terkait pengawasan kelaiklautan, penerbitan sertifikat keselamatan, dan penerapan ISM Code. Temuan ini konsisten dengan amanat UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan PERMENHUB No. PM 71 Tahun 2021, yang menekankan pentingnya pengawasan keselamatan kapal dan pencegahan pencemaran di wilayah pelabuhan.

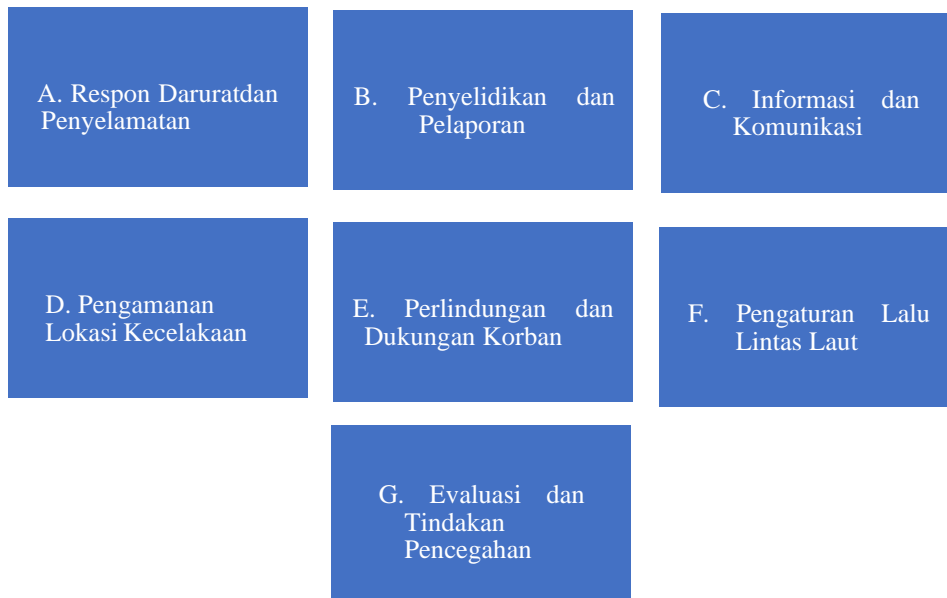
Namun, penelitian ini juga mengidentifikasi adanya kesenjangan dalam implementasi, khususnya pada aspek pemeriksaan barang di pelabuhan domestik yang tidak dilakukan secara menyeluruh. Hal ini berpotensi meningkatkan risiko terhadap keselamatan kapal dan penumpang, mengingat barang berbahaya dapat terangkut tanpa terdeteksi. Kondisi ini selaras dengan catatan Suryani et al. (2018) bahwa kelalaian pada tahapan pemeriksaan awal dapat menjadi salah satu faktor utama penyebab kecelakaan pelayaran.

Selain itu, meskipun fasilitas pelabuhan tergolong memadai, tata kelola arus penumpang dan barang pada jam sibuk belum optimal. Pengaturan yang kurang terstruktur dapat memicu potensi kecelakaan di area embarkasi dan debarkasi, terlebih pada musim liburan atau kondisi cuaca buruk.

Data kecelakaan MV Dumai Line 9 pada tahun 2023 memperkuat urgensi peningkatan koordinasi antara KSOP, operator kapal, dan pihak terkait lainnya. Peristiwa ini menunjukkan bahwa meskipun faktor cuaca adalah penyebab utama, sistem manajemen risiko dan kesiapsiagaan darurat harus diperkuat agar dampak kejadian serupa dapat diminimalkan.

Secara keseluruhan, hasil penelitian ini menjawab pertanyaan penelitian dengan menegaskan bahwa peran KSOP Kelas I TBK sangat krusial dalam menjaga keselamatan kapal penumpang. Akan tetapi, keberhasilan tersebut masih perlu ditingkatkan melalui penguatan prosedur pemeriksaan barang, optimalisasi pelatihan awak kapal, dan perbaikan manajemen arus penumpang di pelabuhan. Temuan ini menjadi dasar bagi rekomendasi perbaikan yang dapat diimplementasikan baik di level kebijakan maupun operasional.

Berikut adalah beberapa poin penting yang harus ditanggapi oleh KSOP Kelas I TBK jika terjadi kecelakaan kapal:



Gambar 1 Sumber : Hasil Wawancara UU No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

4. Kesimpulan

Dari hasil penelitian, dapat disimpulkan bahwa Kantor KSOP Kelas I TBK telah menjalankan perannya dengan baik dalam meningkatkan keselamatan kapal penumpang di pelabuhan domestik maupun internasional. Fungsi utama KSOP Kelas I TBK telah terlaksana secara konsisten, mencakup pengawasan kelaiklautan dan sertifikasi kapal, pencegahan pencemaran, penetapan status hukum pada kapal, pemeriksaan manajemen terhadap keselamatan, pengawasan bongkar muat barang-barang yang berbahaya, penegakan hukum maritim, pengaturan lalu lintas kapal, serta penyediaan dan pemeliharaan fasilitas pelabuhan. Dari seluruh aspek tersebut, yang paling berpengaruh terhadap peningkatan keselamatan pelayaran adalah pengawasan kelaiklautan dan sertifikasi kapal, pencegahan pencemaran, penetapan status hukum kapal, pemeriksaan manajemen keselamatan, serta pengaturan lalu lintas kapal. Namun, masih diperlukan perbaikan, khususnya pada prosedur pemeriksaan barang bawaan penumpang di pelabuhan domestik untuk mencegah adanya muatan berbahaya yang berpotensi mengancam kapal maupun penumpang. Temuan ini menegaskan pentingnya penguatan efektivitas pengawasan pelabuhan melalui penerapan prosedur pemeriksaan yang lebih ketat dan terstruktur. Upaya tersebut dapat ditunjang dengan peningkatan kapasitas SDM, koordinasi yang lebih solid antarinstansi, serta pemanfaatan teknologi pendukung agar keselamatan pelayaran di wilayah Tanjung Balai Karimun dapat terjaga secara optimal. Saran dari penelitian ini khususnya dalam fungsi pengawasan yang dilakukan oleh KSOP Kelas I TBK terhadap keselamatan kapal penumpang, yaitu untuk lebih meningkatkan pengawasan dalam hal pengecekan barang di Pelabuhan Domestik agar barang tersebut tidak langsung dimasukkan ke kapal, mengingat masyarakat yang menggunakan angkutan laut semakin meningkat yang sangat mengharapkan transportasi laut yang aman, nyaman dan lancar. Disarankan agar KSOP Kelas I TBK membagi petugas KSOP di Pelabuhan Internasional secara terpisah dari Pelabuhan Domestik. Pembagian ini diharapkan dapat meningkatkan efisiensi operasional dan memastikan bahwa setiap petugas memiliki fokus yang sesuai dengan karakteristik dan kebutuhan spesifik masing-masing di Pelabuhan.

Referensi

1. Andoyo, L., Sarwito, S., & Zaman, B. (2015). Analisis Human Error terhadap Kecelakaan Kapal pada Sistem Kelistrikan berbasis Data di Kapal. *Jurnal Teknik Its*, 4(1).
2. Ayuningtias, D. A., & Purwaningsih, R. (2018). Penilaian Standar Kelayakan Pelayanan Penumpang Dan Fasilitas Di Terminal Penumpang Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. *Industrial Engineering Online*, 6.
3. Dwijayanti, I. (2019). Analisis Pentingnya Status Hukum Kapal Guna Mewujudkan Keselamatan Pelayaran Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. *Jurnal Politeknik Ilmu Pelayaran*.
4. Fatah, A., & Ramdhani Fathurachman, E. (2019). Peranan Perusahaan Pelayaran Dalam Rangka Kelancaran Pengurusan Perpanjangan Sertifikat Kapal Di Pelabuhan Merak Banten. *Jurnal Sains Teknologi Transportasi Maritim*, 1(2), 25.
5. Hanadya, D., Uly Auliana, N., & Purwanto, M. B. (2022). Kepuasan Mahasiswa Terhadap Pelayanan Sarana Dan Prasarana Perpustakaan Di Politeknik Darussalam Palembang. *Ilmiah Mahasiswa Perbankan Syariah*, 2.
6. Hendrawan, A., & Nusantara, A. M. (2019). Analisa Indikator Keselamatan Pelayaran Pada Kapal Niaga. *Jurnal Saintara*, 3(2).
7. Ibrahim, S. R., & Lestari, R. C. (2019). Peranan Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Terhadap Keselamatan Kapal Penumpang (Suatu Penelitian Di Kota Banda Aceh). *Jurnal Ilmiah Mahasiswa*, 3(1), 107– 119.
8. Lenaini, I., & Artikel, R. (2021). Teknik Pengambilan Sampel Purposive Dan Snowball Sampling Info Artikel Abstrak. *Jurnal Kajian, Penelitian & Pengembangan Pendidikan Sejarah*, 6(1), 33–39. <https://doi.org/10.31764/historis.vXiY.4075>
9. Lilis, Fransiska, E., & Ivana Uliarti Situmeang, C. (2021). Prosedur Penanganan Dokumen Kapal Muatan Curah Kering Di Dermaga Tuks Inalum Pada Pt. Gesuri Lioyd Cabang Kuala Tanjung. *Journal of Maritime and Education*, 3(2), 257–263. <https://ejournalpoltek-.amimedan.ac.id/index.php/jme>
10. Lilis, Sari Siregar, N., & Abdullah, P. (2021). Tata Cara Perpanjangan Sertifikat Konstruksi Kapal Pada Kantor Ksop (Kesyahbandaran Dan Otorita Pelabuhan) Kelas I Dumai Oleh Pt. Wasaka Indonesia Jaya Dumai. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 3(2), 245–249. <https://doi.org/10.54196/jme.v3i2.47>
12. M. Luthfiyah. (2017). *Metode Penelitian*. November.
13. Prasetyo A, F. L. (2020). Analisis Yuridis Terhadap Keberangkatan Kapal Penumpang Tanpa Adanya Surat Persetujuan Berlayar (Studi Penelitian Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam). *Zona Keadilan*, 10, 1–15.
14. Rahman, H., Satria, A., Hascaryo Iskandar, B., & Achmad Soeboer, D. (2017). Penentuan Faktor Dominan Penyebab Kecelakaan Kapal Di Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok. *Jurnal Albacor*, 1(3), 277–284.
15. Rivai, H. (2016). Probabilitas Kecelakaan Kapal Tenggelam Di Wilayah Selat Makassar. In *Jurnal Riset dan Teknologi Kelautan (JRTK)* (Vol. 14, Issue 1).
16. Shohibul Anwar, M., & Nuryaman, D. (2021). Peranan Perusahaan Keagenan terhadap Pengoperasian Kapal Niaga: Studi Kasus. *Dinamika Bahari*, 2(1), 72–85. <https://doi.org/10.46484/db.v2i1.255>
17. Sunardi, Z. (2022). Analisis Peranan Ksop Kelas I Balikpapan Dalam Meningkatkan Keselamatan Pelayaran Dipelabuhan Semayang. *Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar*.
18. Sekaran, U., & Bougie, R. (2016). *Research Methods for Business: A Skill Building Approach*. Wiley.
19. Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
20. Suryani, D., Yudi Pratiwi, A., & Hendrawan Dosen Akademi Maritim Nusantara Cilacap, A. (2018). Peran Syahbandar

- Dalam Keselamatan Pelayaran. *Jurnal Sainara*, 2(2).
21. Utomo, H. (2017). Siapa Yang Bertanggung Jawab Menurut Hukum Dalam Kecelakaan Kapal (Legally Responsible Parties In Ship Accident). *Jurnal Legislasi Indonesia*, 14(1), 57–76.
 22. Uu No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. (2008). *Undang-Undang RepublikIndonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*.
 23. Wahyuni, S., Wahdiana, D., Hasugian, S., & Paramitha, B. (2021). Analisis Human Error terhadap penggunaan Peralatan Komunikasi dan Navigasi Kapal Sebagai Penyebab Kecelakaan Kerja. *INFOKES*, 11(1).