

KARYA ILMIAH TERAPAN
ANALISIS PERAN KSOP KELAS I TANJUNG EMAS DALAM
MENINGKATKAN KESELAMATAN PELAYARAN DI
PELABUHAN TANJUNG EMAS (STUDI KASUS
KECELAKAAN KM. KIRANA I)



YULIA RAHMAWATI
NIT : 0921048204

Disusun sebagai salah satu syarat
Menyelesaikan Program Pendidikan Sarjana Terapan

POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
PROGRAM STUDI SARJANA TERAPAN
TRANSPORTASI LAUT

2025

KARYA ILMIAH TERAPAN
ANALISIS PERAN KSOP KELAS I TANJUNG EMAS DALAM
MENINGKATKAN KESELAMATAN PELAYARAN DI
PELABUHAN TANJUNG EMAS (STUDI KASUS
KECELAKAAN KM. KIRANA I)



YULIA RAHMAWATI
NIT : 0921048204

Disusun sebagai salah satu syarat
Menyelesaikan Program Pendidikan Sarjana Terapan

POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
PROGRAM STUDI SARJANA TERAPAN
TRANSPORTASI LAUT

2025

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini

Nama : Yulia Rahmawati

Nomor Induk Taruna : 0921048204

Program Studi : Sarjana Terapan Transportasi Laut

Menyatakan bahwa KIT yang saya tulis dengan judul:

**ANALISIS PERAN KSOP KELAS I TANJUNG EMAS DALAM
MENINGKATKAN KESELAMATAN PELAYARAN DI PELABUHAN
TANJUNG EMAS (STUDI KASUS KECELAKAAN KM. KIRANA I)**

Seluruh ide yang ada dalam KIT tersebut adalah karya asli saya, kecuali tema dan kutipan yang saya kutip sebagai sumber. Saya bersedia menerima konsekuensi apabila pernyataan saya di atas ternyata tidak benar dan saya bersedia menerima konsekuensi yang ditetapkan oleh Politeknik Pelayaran Surabaya.

Surabaya, 20 Mei 2025



Yulia Rahmawati

NIT. 0921048204

**PERSETUJUAN UJI KELAYAKAN
PROPOSAL TUGAS AKHIR**

Judul : Analisis Peran KSOP Kelas I Tanjung Emas
Dalam Meningkatkan Keselamatan Pelayaran Di
Pelabuhan Tanjung Emas (Studi Kasus
Kecelakaan KM. Kirana I)

Program Studi : Transportasi Laut

Nama : Yulia Rahmawati

NIT : 0921048204

Jenis Tugas Akhir : Karya Ilmiah Terapan

Dengan ini dinyatakan bahwa telah memenuhi syarat dan disetujui untuk
dilaksanakan Uji Kelayakan Proposal

Surabaya, 4 Desember 2024

Menyetujui,

Dosen Pembimbing I



(Dian Junita A., S.SiT., M.M.)

Penata Tk.I (III/d)

NIP.19760629 201012 2 001

Dosen Pembimbing II



(Femmy Asdiana, S.H., M.H.)

Penata (III/c)

NIP.19850912 200812 2 003

Ketua Program Studi
Sarjana Terapan Transportasi Laut



(Faris Nofarid, S.SiT., M.Sc.)

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19841118 200812 1 003

**PERSETUJUAN SEMINAR
HASIL TUGAS AKHIR**

Judul : **Analisis Peran KSOP Kelas I Tanjung Emas
Dalam Meningkatkan Keselamatan Pelayaran Di
Pelabuhan Tanjung Emas (Studi Kasus
Kecelakaan KM. Kirana I)**

Program Studi : Transportasi Laut

Nama : Yulia Rahmawati

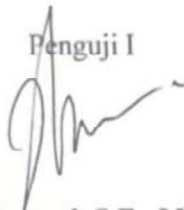
NIT : 0921048204

Jenis Tugas Akhir : Karya Ilmiah Terapan

Dengan ini dinyatakan bahwa telah memenuhi syarat dan disetujui untuk
dilaksanakan Seminar Hasil Tugas Akhir

Surabaya, 20 Mei 2025

Penguji I



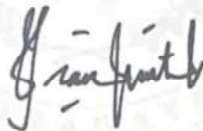
(Intan Sianturi, S.E., M.M.Tr.)

Penata Muda Tk. I (III/c)

NIP. 19940205 201902 2 003

Menyetujui,

Penguji II

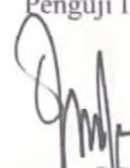


(Dian Junita A., S.SiT., M.M.)

Penata Tk.I (III/d)

NIP.19760629 201012 2 001

Penguji III



(Femmy A., S.H., M.H.)

Penata (III/c)

NIP.19850912 200812 2 003

Mengetahui,

Ketua Program Studi
Sarjana Terapan Transportasi Laut



(Dr. Romanda Annas Amrullah, S.ST., M.M.)

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19840623 201012 1 005

**PENGESAHAN
PROPOSAL TUGAS AKHIR
KARYA ILMIAH TERAPAN**

**ANALISIS PERAN KSOP KELAS I TANJUNG EMAS DALAM
MENINGKATKAN KESELAMATAN PELAYARAN DI PELABUHAN
TANJUNG EMAS (STUDI KASUS KECELAKAAN KM. KIRANA I)**

Disusun Oleh:

YULIA RAHMAWATI

NIT. 0921048204

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji Hasil Tugas Akhir

Politeknik Pelayaran Surabaya

Mengesahkan,

Surabaya, 4 Desember 2024

Penguji I

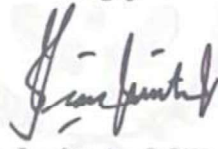


(Intan Sianturi, S.E., M.M.Tr.)

Penata Muda Tk. I (III/c)

NIP. 19940205 201902 2 003

Penguji II



(Dian Junita A., S.SiT., M.M.)

Penata Tk.I (III/d)

NIP.19760629 201012 2 001

Penguji III



(Femmy A., S.H., M.H.)

Penata (III/c)

NIP.19850912 200812 2 003

Mengetahui,

Ketua Program Studi

Sarjana Terapan Transportasi Laut



Faris Nofandi, S.SiT., M.Sc.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19841118 200812 1 003

**PENGESAHAN
LAPORAN TUGAS AKHIR
KARYA ILMIAH TERAPAN**

**ANALISIS PERAN KSOP KELAS I TANJUNG EMAS DALAM
MENINGKATKAN KESELAMATAN PELAYARAN DI PELABUHAN
TANJUNG EMAS (STUDI KASUS KECELAKAAN KM. KIRANA I)**

Disusun Oleh:

YULIA RAHMWATI

NIT. 0921048204

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji Hasil Tugas Akhir

Politeknik Pelayaran Surabaya

Surabaya, 20 Mei 2025

Mengesahkan,

Penguji I

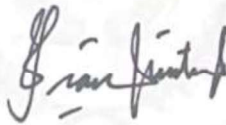


(Intan Sianturi, S.E., M.M.Tr.)

Penata Muda Tk. I (III/c)

NIP. 19940205 201902 2 003

Penguji II



(Dian Junita A., S.SiT., M.M.)

Penata Tk.I (III/d)

NIP.19760629 201012 2 001

Penguji III

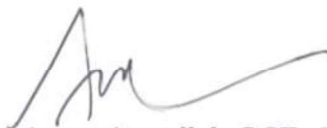


(Femmy A., S.H., M.H.)

Penata (III/c)

NIP.19850912 200812 2 003

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Sarjana Terapan Transportasi Laut



Dr. Romanda Annas Amrullah, S.ST., M.M.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19840623 201012 1 005

ABSTRAK

YULIA RAHMAWATI, Analisis Peran KSOP Kelas I Tanjung Emas Dalam Meningkatkan Keselamatan Pelayaran di Pelabuhan Tanjung Emas (Studi Kasus Kecelakaan KM. Kirana I), Politeknik Pelayaran Surabaya. Dibimbing oleh Ibu Dian Junita Arisusanty, S.SiT., M.M. dan Ibu Femmy Asdiana, S.H., M.H.

Penelitian ini berjudul “Analisis Peran KSOP Kelas I Tanjung Emas Dalam Meningkatkan Keselamatan Pelayaran di Pelabuhan Tanjung Emas (Studi Kasus Kecelakaan KM. Kirana I)”, bertujuan untuk menganalisis penyebab kecelakaan kapal KM. Kirana I dan peran Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas I Tanjung Emas dalam meningkatkan keselamatan pelayaran. Menggunakan pendekatan kualitatif, data dikumpulkan melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kecelakaan disebabkan oleh kelalaian manusia, terutama dari awak kapal yang mengabaikan prosedur keselamatan, meskipun kapal telah memenuhi semua persyaratan sertifikasi keselamatan. Faktor cuaca juga berkontribusi terhadap insiden tersebut. KSOP Kelas I Tanjung Emas berperan penting dalam pengawasan keselamatan pelayaran melalui pemeriksaan rutin dan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Penelitian ini merekomendasikan peningkatan pelatihan dan sosialisasi keselamatan pelayaran secara berkala kepada awak kapal dan petugas Pelabuhan, serta penguatan koordinasi antar instansi untuk menciptakan budaya keselamatan yang lebih baik di lingkungan pelayaran.

Kata Kunci: Keselamatan Pelayaran, Studi Kasus, Kelalaian Kerja, Surat Persetujuan Berlayar, Pelabuhan.

ABSTRACT

YULIA RAHMAWATI, Analysis of the Role of KSOP Class I Tanjung Emas in Enhancing Navigation Safety at Tanjung Emas Port (Case Study of the KM. Kirana I Accident), Merchant Marine Polytechnic of Surabaya. Supervised by Mrs. Dian Junita Arisusanty, S.SiT., M.M. and Mrs. Femmy Asdiana, S.H., M.H.

This research, titled “Analysis of the Role of KSOP Class I Tanjung Emas in Enhancing Navigation Safety at Tanjung Emas Port (Case Study of the KM. Kirana I Accident)”, aims to analyze the causes of the KM. Kirana I accident and the role of the Port Authority and Harbor Master Office Class I Tanjung Emas in improving navigation safety. Using a qualitative approach, data was collected through observations, interviews, and documentation. The results show that the accident was caused by human negligence, particularly from the ships’s crew who ignored safety procedures, even though the vessel had met all safety certification requirements. Weather factors also contributed to the incident. KSOP Class I Tanjung Emas plays a crucial role in navigation safety oversight through routine inspections and the issuance of Sailing Approval Letters. This study recommends enhancing training and safety awareness campaigns for ship crews and port personnel on a regular basis, as well as strengthening inter-agency coordination to foster a better safety culture in the maritime environment.

Keywords: *Navigation Safety, Case Study, Work Negligence, Sailing Approval Letter, Harbor.*

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, karena berkat rahmat dan karunia-Nya, penulis dapat menyelesaikan KIT ini dengan judul **"Analisis Peran Ksop Kelas I Tanjung Emas Dalam Meningkatkan Keselamatan Pelayaran Di Pelabuhan Tanjung Emas (Studi Kasus Kecelakaan Km. Kirana I)"** dengan maksimal dan tepat pada waktunya. KIT ini disusun sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan dalam Program Studi D-IV Transportasi Laut Politeknik Pelayaran Surabaya.

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan wawasan dan rekomendasi yang berguna bagi pengelola terminal, pembuat kebijakan, serta pihak-pihak yang berkepentingan dalam upaya meningkatkan keselamatan pelayaran. Penulis menyadari bahwa penelitian ini tidak lepas dari berbagai keterbatasan dan tantangan. Oleh karena itu, penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah memberikan dukungan dan bantuan selama proses penelitian ini. Ucapan terima kasih yang mendalam penulis sampaikan kepada:

1. Bapak Moejiono, M.T., M.Mar.E selaku Direktur Politeknik Pelayaran Surabaya.
2. Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Tanjung Emas Semarang beserta Staff yang telah memberikan kesempatan dan membantu dalam menyelesaikan KIT ini.
3. Bapak Dr. Romanda Annas Amrullah, S.ST., M.M, selaku Ketua Program Studi Sarjana Transportasi Laut Politeknik Pelayaran Surabaya.
4. Ibu Dian Junita Arisusanty, S.SiT., M.M., selaku Dosen Pembimbing I. Terimakasih atas bimbingan dan dukungan selama proses penyusunan KIT ini. Sehingga penulis dapat menyelesaikan KIT ini dengan maksimal.
5. Ibu Femmy Asdiana, S.H., M.H., selaku Dosen Pembimbing II yang senantiasa sabar dalam membimbing, selalu memberikan dukungan dan motivasi sehingga penulis dapat menyelesaikan KIT dengan baik dan benar.
6. Ibu Intan Sianturi, S.E., M.M.Tr., selaku Dosen Penguji I yang senantiasa memberikan bimbingan dalam bentuk masukan dan saran demi kesempurnaan KIT ini.
7. Kepada Bapak/Ibu Dosen Program Studi Transportasi Laut yang telah memberikan ilmu pengetahuan sebagai persiapan bagi penulis, sehingga penulis mampu menyelesaikan KIT ini.
8. Kepada ayah saya Harsoyo dan Ibu saya Nuryati yang selalu memberikan dukungan dan kasih sayang. Terima kasih atas doa, pengorbanan, dan motivasi yang tiada henti, sehingga menjadi sumber inspirasi bagi penulis dalam menyelesaikan KIT ini.
9. Kepada diri saya sendiri yang telah berusaha keras dan tidak menyerah dalam menghadapi berbagai tantangan selama proses penyusunan KIT ini.

Terimakasih sudah kuat dan bertahan sampai sejauh ini, serta selalu percaya pada kemampuan diri sendiri.

10. Kepada orang tercinta saya, Vito Faiqur Rafi yang selalu memberikan dukungan dan semangat selama proses penyusunan KIT ini. Terimakasih sudah selalu ada dan tidak pernah membiarkan saya berproses sendirian. Dukungan, motivasi, dan kehadiran anda memberikan semangat yang tidak ternilai bagi penulis.

Penulis menyadari bahwa penyusunan KIT ini masih jauh dari kesempurnaan, mengingat keterbatasan kemampuan dan ilmu pengetahuan yang dimiliki. Oleh karena itu, penulis sangat mengharapkan masukan dan saran yang membangun demi kesempurnaan KIT ini. Penulis berharap semoga KIT yang telah disusun ini dapat memberikan kontribusi positif dan bermanfaat bagi para pembacanya.

Surabaya, 20 Mei 2025



Yulia Rahmawati
NIT. 09 21 048 2 04

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
PERNYATAAN KEASLIAN.....	ii
PERSETUJUAN UJI KELAYAKAN PROPOSAL TUGAS AKHIR.....	ii
PERSETUJUAN SEMINAR HASIL TUGAS AKHIR.....	iv
PENGESAHAN PROPOSAL TUGAS AKHIR.....	v
PENGESAHAN LAPORAN TUGAS AKHIR.....	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
KATA PENGANTAR.....	ix
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR TABEL.....	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Penelitian.....	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Batasan Masalah.....	4
D. Tujuan Penelitian.....	4
E. Manfaat Penelitian.....	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	7
A. Review Penelitian Sebelumnya	7
B. Landasan Teori	8
C. Kerangka Pikir Penelitian.....	41

BAB III METODE PENELITIAN	42
A. Jenis Penelitian	42
B. Tempat/Lokasi dan Waktu Penelitian	43
C. Sumber Data/Subyek Penelitian dan Teknik Pengumpulan Data .	43
D. Teknik Analisis Data	47
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	51
A. Gambaran Umum Lokasi/Subyek Penelitian	51
B. Hasil Penelitian.....	76
C. Pembahasan	95
BAB V PENUTUP.....	98
A. Simpulan.....	98
B. Saran.....	99
DAFTAR PUSTAKA	101
LAMPIRAN.....	103

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang.....	22
Gambar 2. 2 Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang.....	24
Gambar 2. 3 Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang	26
Gambar 2. 4 Kerangka Pikir.....	41
Gambar 4. 1 Tampak Depan KSOP Kelas I Tanjung Emas	51
Gambar 4. 2 Struktur Organisasi KSOP Kelas I Tanjung Emas.....	53
Gambar 4. 3 Lokasi Pelabuhan Tanjung Emas Semarang	65
Gambar 4. 4 Fasilitas Eksisting Pelabuhan Tanjung Emas.....	67
Gambar 4. 5 Fasilitas Eksisting Terminal Petikemas Semarang.....	69
Gambar 4. 6 Fasilitas Eksisting Terminal Samudera dan Nusantara	70
Gambar 4. 7 Fasilitas Eksisting Terminal Pelabuhan Dalam.....	71
Gambar 4. 8 Fasilitas Eksisting Terminal Curah Cair 1 dan 2.....	72
Gambar 4. 9 Peralatan Fasilitas Pelabuhan Tanjung Emas.....	73
Gambar 4. 10 Sarana Bantu Pemanduan dan Penundaan	75
Gambar 4. 11 Laporan Kronologis Kejadian KM. Kirana I	77
Gambar 4. 12 Dokumentasi Kejadian Kebakaran KM. Kirana I	81
Gambar 4. 13 Marine Inspector Sedang Melakukan Inspeksi Kapal.....	86
Gambar 4. 14 Pelaksanaan Focus Group Discussion.....	89

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Review Penelitian Sebelumnya.....	7
Tabel 2. 2 Kelas Kebakaran Kapal.....	35
Tabel 3. 1 Sumber Data Penelitian.....	44
Tabel 4. 1 Fasilitas Eksisting Pelabuhan Tanjung Emas.....	67
Tabel 4. 2 Fasilitas Eksisting Terminal Petikemas Semarang	69
Tabel 4. 3 Kapasitas Container Yard	69
Tabel 4. 4 Peralatan Eksisting	70
Tabel 4. 5 Fasilitas Eksisting Terminal Pelabuhan Dalam	72
Tabel 4. 6 Fasilitas Eksisting Terminal Pelabuhan Dalam	75
Tabel 4. 7 Data Intansi Yang Berkoordinasi.....	79
Tabel 4. 8 Data Narasumber.....	82
Tabel 4. 9 Data Kelengkapan Sertifikat Keselamatan KM. Kirana I.....	85
Tabel 4. 10 Data FGD periode 2023/2024.....	87

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. 1 Hasil Wawancara Dengan Narasumber 1	103
Lampiran 1. 2 Hasil Wawancara Dengan Narasumber 2	104
Lampiran 1. 3 Hasil Wawancara Dengan Narasumber 3	105
Lampiran 1. 4 Hasil Wawancara Dengan Narasumber 4	106
Lampiran 1. 5 Hasil Wawancara Dengan Narasumber 5	107
Lampiran 1. 6 Hasil Wawancara Dengan Narasumber 6	108
Lampiran 1. 7 Hasil Dokumentasi	109
Lampiran 1. 8 Notulen FGD 1	110
Lampiran 1. 9 Notulen FGD 2	111
Lampiran 1. 10 Notulen FGD 3	112
Lampiran 1. 11 Notulen FGD 4	113
Lampiran 1. 12 Notulen FGD 5	114
Lampiran 1. 13 Notulen FGD 6	115
Lampiran 1. 14 Notulen FGD 7	116
Lampiran 1. 15 Undangan FGD 1	117
Lampiran 1. 16 Undangan FGD 2	118
Lampiran 1. 17 Undangan FGD 3	119

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia dengan posisi geografis yang sangat strategis. Lautan Indonesia bukan hanya sebagai jalur transportasi antar pulau, tetapi juga sebagai pintu gerbang utama perdagangan nasional maupun internasional. Dengan luas wilayah laut yang mencapai sekitar 70% dari total luas negara, Indonesia merupakan negara maritim yang sangat bergantung pada transportasi laut untuk mendukung berbagai kegiatan ekonomi, sosial, dan politik. Sebagai negara maritim, salah satu transportasi yang sangat menunjang kegiatan perekonomian Indonesia adalah dengan menggunakan transportasi laut karena dapat menekan biaya dan dapat mengangkut barang dengan jumlah yang besar dalam sekali pengiriman. Pelabuhan Tanjung Emas merupakan salah satu pelabuhan penting sebagai pintu akses utama perdagangan nasional maupun internasional serta mendukung mobilitas barang dan penumpang. Oleh sebab itu, keselamatan pelayaran merupakan hal penting yang harus diperhatikan untuk menunjang kelancaran aktivitas ekonomi dan sosial.

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas I Tanjung Emas berperan penting dalam memberikan pelayanan terkait alur pelayaran dan jasa angkutan, serta memastikan terciptanya rasa aman dan selamat guna mempermudah kegiatan transportasi laut. KSOP Kelas I Tanjung Emas bertanggung jawab untuk memastikan kelaiklautan kapal, sertifikasi

keselamatan kapal, serta mengawasi keselamatan dan keamanan pelayaran terkait berbagai aktivitas di pelabuhan. Selain itu, KSOP Kelas I Tanjung Emas juga terlibat dalam penanganan kecelakaan kapal, pencegahan kebakaran di perairan pelabuhan dan perlindungan lingkungan maritim.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 20 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Pelayaran (2015), Standar Keselamatan Pelayaran meliputi Sumber Daya Manusia (SDM), fasilitas dan tempat, Standar Operasional Prosedur (SOP) dan wilayah hukum. Sedangkan menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (2008) dalam Pasal 116 Ayat (1) “Keselamatan dan keamanan pelayaran meliputi keselamatan dan keamanan pengangkutan di perairan dan pelabuhan serta perlindungan lingkungan laut”. Keselamatan dan Keamanan Angkutan di Perairan dimaksud dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (2008) Pasal 117 Ayat (1) yaitu, “Keselamatan dan keamanan angkutan perairan yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan, kelaiklautan kapal dan kenavigasian”.

Membahas tentang keselamatan pelayaran, pada tanggal 11 Agustus 2024 pukul 15.30 WIB, KM. Kirana I yang labuh di area labuh Pelabuhan Tanjung Emas mengalami kebakaran dikarenakan kelalaian Awak Buah Kapal (ABK) dan faktor cuaca. Untungnya api dapat segera dipadamkan setelah kurang lebih 4,5 jam. Meskipun insiden ini mengakibatkan kebakaran yang cukup besar, tidak ada korban jiwa yang dilaporkan. Berdasarkan keterangan ABK diduga adanya percikan api dari kegiatan penyipingan tersebut yang mengenai vynil

kemudian menimbulkan api. Ditambah pada saat kejadian, angin berkecepatan kurang lebih 25 Knot menambah cepatnya api merambat kebagian lain.

Peran Kantor KSOP Kelas I Tanjung Emas, Bidang Status Hukum dan Sertifikasi Kapal dalam meningkatkan keselamatan pelayaran adalah meningkatkan pemeriksaan dan pengawasan kapal oleh *Marine Inspector* untuk mengoptimalkan keselamatan pelayaran. *Marine Inspector* (MI) adalah seorang profesional yang memiliki tugas utama untuk melakukan pemeriksaan kapal terhadap kapal dan peralatan pelayaran untuk memastikan bahwa kapal tersebut memenuhi standar keselamatan, kelayakan, dan peraturan perundang-undangan yang berlaku di sektor pelayaran.

Sesuai dengan uraian diatas yang dipaparkan, maka dari itu penulis mempelajari permasalahan yang terjadi dan mencoba menuangkan dalam bentuk penelitian yang berjudul: **“ANALISIS PERAN KSOP KELAS I TANJUNG EMAS DALAM MENINGKATKAN KESELAMATAN PELAYARAN DI PELABUHAN TANJUNG EMAS (STUDI KASUS KECELAKAAN KM. KIRANA I)”**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang dan hasil pengamatan selama penulis melaksanakan penelitian di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas I Tanjung Emas, beberapa permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Apakah penyebab terjadinya kecelakaan KM. Kirana I di Pelabuhan Tanjung Emas?

2. Bagaimana peran KSOP Kelas I Tanjung Emas dalam meningkatkan keselamatan pelayaran di Pelabuhan Tanjung Emas?

C. Batasan Masalah

Berdasarkan permasalahan yang telah disebutkan, penting untuk menetapkan batasan masalah agar pembahasan dapat lebih terarah. Batasan masalah pada penelitian ini adalah:

1. Penelitian ini memfokuskan pembahasan peran KSOP Kelas I Tanjung Emas dalam meningkatkan keselamatan pelayaran di Pelabuhan Tanjung Emas.
2. Penelitian ini membahas implementasi keselamatan pelayaran di Pelabuhan Tanjung Emas pada bulan Agustus 2023 s.d. Agustus 2024.
3. Fokus penelitian terbatas pada beberapa aspek keselamatan pelayaran yang meliputi:
 - a. Pengawasan kelaiklautan kapal;
 - b. Peran KSOP Kelas I Tanjung Emas dalam usaha meningkatkan keselamatan pelayaran; dan
 - c. Pemeriksaan kapal dan sertifikasi keselamatan kapal.
4. Penelitian ini juga memfokuskan pembahasan pada kejadian kecelakaan KM. Kirana I di area labuh Pelabuhan Tanjung Emas.

D. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penulis membuat penelitian ini, sebagai berikut:

1. Menganalisis penyebab terjadinya kecelakaan kapal KM. Kirana I di

Pelabuhan Tanjung Emas; dan

2. Menganalisis bagaimana peran KSOP Kelas I Tanjung Emas dalam meningkatkan keselamatan pelayaran di Pelabuhan Tanjung Emas.

E. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

- a. Menambah wawasan bagi penulis lain dan para pembaca khususnya Taruna/i Mahasiswa/i Politeknik Pelayaran Surabaya yang tertarik untuk mempelajari tentang peran Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) dalam meningkatkan keselamatan pelayaran di pelabuhan.
- b. Penelitian ini diharapkan dapat memberi kontribusi dalam pengembangan ilmu pengetahuan. Hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai referensi bagi penelitian-penelitian selanjutnya yang berkaitan dengan keselamatan pelayaran, pengawasan pelabuhan dan implementasi standar keselamatan internasional seperti *International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS Code).

2. Manfaat Praktis

- a. Sebagai sumber informasi bagi instansi-instansi terkait, seperti KSOP, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan otoritas pelabuhan lainnya dalam usaha meningkatkan kualitas pengawasan dan implementasi keselamatan pelayaran di pelabuhan.
- b. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi pihak pelabuhan dalam meninjau dan menyempurnakan sistem pengawasan

dan keselamatan pelayaran guna meningkatkan keselamatan pelayaran. Selain itu, hasil penelitian ini juga diharapkan dapat dimanfaatkan oleh KSOP sebagai referensi dalam penyusunan materi sosialisasi terkait upaya peningkatan keselamatan pelayaran, berdasarkan studi kasus dari peristiwa yang telah terjadi.

3. Manfaat Sosial

- a. Meningkatkan kesadaran masyarakat, khususnya para pelaku industri maritim akan pentingnya keselamatan pelayaran. Diharapkan kepedulian dalam mematuhi aturan keselamatan meningkat sehingga dapat mengurangi potensi kecelakaan pelayaran.
- b. Dengan adanya penelitian ini diharapkan ada peningkatan pengawasan keselamatan pelayaran, sehingga dapat mengurangi dampak negatif terhadap lingkungan serta memastikan keselamatan masyarakat yang terlibat dalam aktivitas pelayaran dan pelabuhan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Review Penelitian Sebelumnya

Pada bab ini, *review* penelitian sebelumnya sangat bermanfaat untuk mendapatkan data pembandingan dan mengetahui bahwa hasil penelitian ini memiliki perbedaan dari penelitian sebelumnya. Oleh sebab itu, penulis membutuhkan beberapa informasi dari penelitian terdahulu, berikut hasil dari *review* penelitian sebelumnya sebagai berikut:

Tabel 2.1. Review Penelitian Sebelumnya

Sumber: <https://iltek.ft-uim.ac.id/index.php/ILTEK/article/view/153>
<http://ejournal1.akaba-bwi.ac.id/ojs/index.php/discovery/article/view/134>
<https://openjournalsystem.amn.ac.id/index.php/saintara/article/view/75>

No	Penulis	Judul Jurnal	Hasil	Perbedaan
1.	Abdul Rahman (Abdul Rahman, 2024)	Upaya Peningkatan Keselamatan Pelayaran dari Aspek Peralatan dan Manajemen Keselamatan Kapal	Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa kondisi peralatan keselamatan kapal telah memenuhi standar yang dipersyaratkan berdasarkan ISM Code, serta manajemen keselamatan kapal dan pelatihan telah terlaksana di atas kapal. Namun, masih perlu upaya peningkatan.	Penelitian yang dibuat oleh penulis berfokus pada kasus KM. Kirana I sebagai bahan evaluasi KSOP Kelas I Tanjung Emas dalam upaya pentingnya meningkatkan keselamatan pelayaran sedangkan penelitian tersebut membahas secara umum keselamatan pelayaran yang berfokus pada pentingnya peralatan keselamatan kapal dalam menunjang keselamatan pelayaran.
2.	Galih Satriyo, Nadia Lifa Ningrum, Safila Catrin (Satriyo et al., 2023)	Implementasi Pemeriksaan Kapal Marine Inspector Dalam Menciptakan Keselamatan KSOP Kelas	Penelitian ini menggunakan metode diskriptif kualitatif. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa implementasi pemeriksaan sudah sesuai dengan prosedur yang ada pada Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Kelas III	Penelitian tersebut berfokus pada pelaksanaan dan kendala implementasi <i>Marine Inspector</i> dalam melakukan pemeriksaan kapal untuk menciptakan keselamatan berlayar

No	Penulis	Judul Jurnal	Hasil	Perbedaan
		III Tanjung Wangi	Tanjung Wangi. Namun, pihak <i>Marine Inspector</i> sering menemui kendala seperti kurangnya pelampung penumpang pada kapal, yang mengharuskan <i>Marine Inspector</i> memberikan upaya penanganan agar hal tersebut dapat dilengkapi oleh setiap kapal.	di KSOP III Tanjung Wangi. Sedangkan penelitian yang dibahas penulis membahas tentang kendala dan faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan KM. Kirana I.
3.	Dedeh Suryani, Aprilia Yudi Pratiwi, Andi Hendrawan (Suryani et al., 2018)	Peran Syahbandar Dalam Keselamatan Pelayaran	Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif. Hasil penelitian ini menegaskan bahwa syahbandar memiliki peran yang sangat vital dalam sistem keselamatan pelayaran. Meskipun teknologi pelayaran terus berkembang, kecelakaan kapal masih sering terjadi, sehingga dibutuhkan peningkatan kompetensi petugas pelabuhan. Syahbandar bertanggungjawab atas pengawasan operasional Pelabuhan, termasuk aktivitas penumpang, reklamasi, serta penanggulangan kebakaran dan pencemaran. Oleh karena itu, peningkatan kemampuan teknis, nautis, dan administratif syahbandar sangat penting untuk menjamin keselamatan kapal, barang, dan jiwa di laut.	Penelitian ini membahas secara umum tentang peran Syahbandar dalam keselamatan pelayaran. Penelitian ini juga menyertakan informasi tentang kewenangan dan pengawasan yang dilakukan Syahbandar serta hal-hal yang perlu diperhatikan agar kapal mendapatkan izin berlayar. Sedangkan penelitian yang dibuat penulis lebih berfokus membahas tentang peran KSOP Kelas I Tanjung Emas dalam meningkatkan keselamatan pelayaran di Pelabuhan Tanjung Emas berdasarkan studi kasus kecelakaan KM. Kirana I.

B. Landasan Teori

Landasan teori berfungsi sebagai panduan dasar penelitian. Selain itu, landasan teori juga penting untuk mengkaji penelitian-penelitian sebelumnya yang relevan dengan topik peran KSOP dalam meningkatkan keselamatan pelayaran. Penulis merasa penting untuk menguraikan landasan teori ini sebagai alat untuk mempermudah pemahaman pembaca.

1. Pelabuhan

Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (2008) menyebutkan bahwa “Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra- dan antarmoda transportasi.”

Menurut Peraturan Pemerintahan Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan (2009), pelabuhan memiliki peran sebagai:

- a. Simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya;
- b. Pintu gerbang kegiatan perekonomian;
- c. Tempat kegiatan alih moda transportasi;
- d. Penunjang kegiatan industri dan/atau perdagangan;
- e. Tempat distribusi, produksi dan konsolidasi muatan atau barang; dan
- f. Mewujudkan Wawasan Nusantara dan kedaulatan negara.

Dengan Peraturan Pemerintahan Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan (2009), tipe pelabuhan didefinisikan menjadi 3 yaitu:

- a. Pelabuhan Utama

Pelabuhan utama adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani

kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi.

b. Pelabuhan Pengumpul

Pelabuhan pengumpul adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar-provinsi.

c. Pelabuhan Pengumpan

Pelabuhan pengumpan adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, merupakan pengumpan bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan dalam provinsi.

Selain itu, juga menurut Peraturan Pemerintahan Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan (2009), pelabuhan dibedakan dengan dua tipe, yaitu:

a. Pelabuhan Laut

Pelabuhan laut adalah pelabuhan yang dapat digunakan untuk melayani kegiatan angkutan laut dan/atau angkutan penyeberangan yang terletak di laut atau di sungai.

b. Pelabuhan Sungai dan Danau

Pelabuhan sungai dan danau adalah pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan sungai dan danau yang terletak di sungai dan danau.

Sedangkan menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 69 Tahun 2001 Tentang Kepelabuhanan (2001) memuat kegiatan, peran dan fungsi, klasifikasi, dan jenis pelabuhan sebagai berikut:

a. Pelabuhan menurut kegiatannya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (2) terdiri dari pelabuhan yang melayani kegiatan:

- 1) Angkutan laut yang selanjutnya disebut pelabuhan laut;
- 2) Angkutan sungai dan danau yang selanjutnya disebut pelabuhan sungai dan danau;
- 3) Angkutan penyeberangan yang selanjutnya disebut pelabuhan penyeberangan.

b. Pelabuhan menurut perannya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (2) merupakan:

- 1) Simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hirarkinya;
- 2) Pintu gerbang kegiatan perekonomian daerah, nasional, dan internasional;
- 3) Tempat kegiatan alih moda transportasi;
- 4) Penunjang kegiatan industri dan perdagangan;
- 5) Tempat distribusi, konsolidasi, dan produksi.

c. Pelabuhan menurut fungsinya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (2), diarahkan pada pelayanan:

- 1) Kegiatan pemerintahan;

- 2) Kegiatan jasa kepelabuhanan;
 - 3) Kegiatan jasa kawasan;
 - 4) Kegiatan penunjang kepelabuhanan.
- d. Pelabuhan menurut klasifikasinya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (2) ditetapkan dengan memperhatikan
- 1) Fasilitas pelabuhan;
 - 2) Operasional pelabuhan;
 - 3) Peran dan fungsi pelabuhan.
- e. Pelabuhan menurut jenisnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (2) terdiri dari:
- 1) Pelabuhan umum yang digunakan untuk melayani kepentingan umum;
 - 2) Pelabuhan khusus yang digunakan untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu.
2. Kepelabuhanan dan Tatanan Kepelabuhanan

Menurut Peraturan Pemerintahan Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan (2009), kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra- dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah. Sedangkan, Tatanan Kepelabuhanan Nasional adalah suatu sistem kepelabuhanan yang memuat peran, fungsi, jenis, hierarki pelabuhan,

Rencana Induk Pelabuhan Nasional dan lokasi pelabuhan serta keterpaduan intra- dan antarmoda serta keterpaduan dengan sektor lainnya. Tatanan Kepelabuhanan Nasional diwujudkan dalam rangka penyelenggaraan pelabuhan yang andal dan berkemampuan tinggi, menjamin efisiensi dan mempunyai daya saing global untuk menunjang pembangunan nasional dan daerah yang ber-Wawasan Nusantara.

Perwujudan dari Tatanan Kepelabuhanan Nasional adalah Rencana Induk Nasional yang digunakan sebagai pedoman dalam penetapan lokasi, pembangunan, pengoperasian, pengembangan Pelabuhan dan penyusunan Rencana Induk Pelabuhan. Rencana Induk Pelabuhan Nasional merupakan kebijakan pengembangan pelabuhan secara nasional untuk jangka panjang yang didalamnya memuat:

- a. Kebijakan pelabuhan nasional; dan
- b. Rencana lokasi dan hierarki pelabuhan.

3. Keselamatan Pelayaran

Menurut *International Maritime Organization* (IMO), keselamatan pelayaran adalah keamanan kapal dan pelayaran untuk mencegah terjadinya kecelakaan yang dapat merugikan kapal, penumpang, kru, dan lingkungan laut. Adapun peraturan yang mengatur tentang keselamatan pelayaran salah satunya adalah *Safety of Life at Sea* (SOLAS). SOLAS adalah peraturan yang dibuat untuk mengatur keselamatan maritim dengan tujuan meningkatkan jaminan keselamatan hidup di laut. Peraturan ini dibuat setelah tragedi tenggelamnya kapal Titanic pada tahun 1912. Peristiwa tersebut menyoroti keselamatan kapal dan protokol penyelamatan yang ada

pada saat itu mempunyai banyak kelemahan sehingga mengakibatkan banyak korban jiwa meskipun ada cukup waktu untuk melakukan evakuasi. Pemerintah dan industri pelayaran menyadari bahwa peraturan tentang keselamatan pelayaran yang lebih ketat dan menyeluruh sangat diperlukan untuk mencegah tragedi serupa terulang di masa depan. Maka dari itu *International Maritime Organization* (IMO), mulai membahas dan merumuskan peraturan keselamatan internasional untuk kapal untuk mengurangi risiko kecelakaan laut yang dapat menyebabkan kehilangan nyawa.

International Maritime Organization (IMO) adalah badan di bawah PBB yang mengatur keselamatan dan perlindungan lingkungan di laut. Semua negara yang menjadi anggota IMO diwajibkan mengimplementasikan peraturan SOLAS termasuk Indonesia, untuk memastikan bahwa kapal yang terdaftar di negara mereka mematuhi standar keselamatan yang ditetapkan. Konvensi SOLAS telah melalui beberapa revisi untuk menyesuaikan diri dengan perkembangan teknologi dan kebutuhan keselamatan yang baru yang terjadi pada tahun-tahun berikut:

- a. 1914 – Konvensi SOLAS pertama disusun setelah tenggelamnya RMS Titanic, namun tidak sempat diratifikasi karena meletusnya Perang Dunia I.
- b. 1929 – SOLAS diratifikasi pertama kali dan mulai berlaku pada tahun 1933. Menekankan persyaratan keselamatan konstruksi dan perlengkapan kapal.

- c. 1948 – Revisi untuk memperbarui ketentuan teknis dan menyesuaikan dengan kemajuan teknologi setelah Perang Dunia II.
- d. 1960 – Versi ini menjadi konvensi SOLAS yang paling dikenal sebelum 1974, memperbarui banyak aspek keselamatan dan prosedur.
- e. 1974 – Versi SOLAS paling komprehensif yang masih menjadi dasar utama saat ini. Dilengkapi dengan sistem “*tacit acceptance procedure*”, yang mempercepat penerapan amandemen.
- f. 1988 – Protokol 1988 mengubah sistem sertifikasi kapal dan mensinkronkan dengan ketentuan konvensi lainnya seperti *Load Lines* dan MARPOL.
- g. 2002 – Penambahan ISPS *Code (International Ship and Port Facility Security Code)* pasca tragedi 11 September 2001, untuk meningkatkan keamanan maritim.
- h. Amandemen rutin – Setelah 2002, SOLAS terus diperbarui secara berkala, termasuk penambahan aturan tentang kapal penumpang, navigasi elektronik, keselamatan kebakaran, dan tanggap darurat.

Berikut adalah beberapa aspek yang dicakup oleh peraturan *Safety of Life at Sea* (SOLAS):

a. Struktur Kapal

SOLAS mengatur standar desain dan konstruksi kapal untuk memastikan bahwa kapal memiliki kekuatan dan daya tahan yang memadai untuk bertahan dalam kondisi laut yang buruk, termasuk ketahanan kapal terhadap kebocoran dan penciptaan ruang aman di dalam kapal.

b. Peralatan Penyuluhan dan Penyelamatan

SOLAS mengharuskan kapal untuk memiliki peralatan penyelamatan yang memadai serta sistem komunikasi darurat, mencakup persyaratan tentang pelatihan kru dalam penggunaan alat-alat tersebut.

c. Pelayaran dalam Kondisi Bahaya

SOLAS mencakup prosedur yang harus diikuti dalam keadaan darurat, termasuk sistem pemberitahuan bahaya, pelaksanaan latihan darurat secara rutin dan penanganan penumpang serta kru selama keadaan darurat misal evakuasi kapal.

d. Penerangan dan Sinyal Darurat

Kapal wajib dilengkapi penerangan darurat dan sistem sinyal yang bisa digunakan untuk memberi tahu penumpang dan awak kapal dalam situasi darurat, seperti sinyal api atau evakuasi.

e. Sertifikasi dan Inspeksi

SOLAS mengatur bahwa kapal harus menjalani inspeksi rutin dan memperoleh sertifikat kapal yang memenuhi standar keselamatan internasional yang melibatkan pengecekan peralatan keselamatan, struktur kapal, serta prosedur, dan pelatihan kru.

f. Navigasi dan Komunikasi

SOLAS juga mencakup aturan tentang navigasi yang aman, termasuk penggunaan sistem navigasi modern dan peralatan komunikasi yang memungkinkan kapal untuk berkomunikasi dengan stasiun darat atau kapal lain selama pelayaran, terutama dalam keadaan darurat.

4. Pengertian, Tugas, dan Fungsi KSOP

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 16 Tahun 2023 Tentang Perubahan Keempat Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan (2012), Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) adalah Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut yang dipimpin oleh seorang Kepala.

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) mempunyai tugas melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan menyelenggarakan fungsi:

- a. Pelaksanaan pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal, sertifikasi keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal, dan penetapan status hukum kapal;
- b. Pelaksanaan pemeriksaan manajemen keselamatan kapal;
- c. Pelaksanaan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran terkait dengan kegiatan bongkar muat barang berbahaya, barang khusus, limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), pengisian bahan bakar, ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas

pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, laik layar dan kepelautan, tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran, pemanduan dan penundaan kapal, serta penerbitan Surat Persetujuan Berlayar;

- d. Pelaksanaan pemeriksaan kecelakaan kapal, pencegahan dan pemadaman kebakaran di perairan pelabuhan, penanganan musibah di laut, pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran;
- e. Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran;
- f. Pelaksanaan penyusunan Rencana Induk Pelabuhan, Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan, serta pengawasan penggunaannya, pengusulan tarif untuk ditetapkan Menteri;
- g. Pelaksanaan penyediaan, pengaturan dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan, pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran dan jaringan jalan serta Sarana Bantu Navigasi Pelayaran;
- h. Pelaksanaan penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan, keamanan dan ketertiban, kelancaran arus barang di pelabuhan;
- i. Pelaksanaan pengaturan lalu lintas kapal ke luar masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal, penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan serta pemberian konsesi atau bentuk lainnya kepada

Badan Usaha Pelabuhan;

- j. Penyiapan bahan penetapan dan evaluasi standar kinerja operasional pelayanan jasa kepelabuhanan; dan
- k. Pelaksanaan urusan keuangan, kepegawaian dan umum, hukum dan hubungan masyarakat serta pelaporan.

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan diklasifikasikan ke dalam 5 (lima) kelas, terdiri atas:

- a. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I;
- b. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II;
- c. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III;
- d. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV; dan
- e. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas V.

Organisasi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I, terdiri atas:

- a. Bidang Tata Usaha;
- b. Bidang Status Hukum dan Sertifikasi Kapal;
- c. Bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli; dan
- d. Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut dan Usaha Kepelabuhanan.

Organisasi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II, terdiri atas:

- a. Subbagian Tata Usaha;
- b. Seksi Status Hukum dan Sertifikasi Kapal;
- c. Seksi Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli; dan

Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Laut dan Usaha Kepelabuhanan.

Organisasi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III, terdiri atas:

- a. Subbagian Tata Usaha;
- b. Seksi Status Hukum dan Sertifikasi Kapal;
- c. Seksi Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli; dan
- d. Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Laut dan Usaha Kepelabuhanan.

Organisasi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV, terdiri atas:

- a. Urusan Tata Usaha;
- b. Subseksi Status Hukum dan Sertifikasi Kapal;
- c. Subseksi Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli; dan
- d. Subseksi Lalu Lintas dan Angkutan Laut dan Usaha Kepelabuhanan.

Organisasi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas V, terdiri atas:

- a. Petugas Tata Usaha;
- b. Petugas Status Hukum dan Sertifikasi Kapal;
- c. Petugas Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli; dan
- d. Petugas Lalu Lintas dan Angkutan Laut dan Usaha Kepelabuhanan.

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) juga menerbitkan beberapa sertifikat keselamatan sebagai tanda bahwa suatu kapal atau kapal yang terdaftar di Indonesia telah memenuhi standar keselamatan, kelayakan dan peraturan pelayaran yang berlaku. Selain itu sertifikat ini juga diperlukan untuk memastikan bahwa kapal beroperasi dengan aman dan sesuai dengan peraturan yang berlaku di Indonesia,

termasuk peraturan internasional seperti SOLAS (*Safety of Life at Sea*). Sertifikat keselamatan yang diterbitkan oleh KSOP, baik untuk kapal domestik maupun kapal internasional yang beroperasi di perairan Indonesia, diantaranya sebagai berikut:

a. Sertifikat Surat Persetujuan Berlayar (SPB)

Surat Persetujuan Berlayar (SPB) adalah sertifikat yang dikeluarkan oleh KSOP setelah melakukan pemeriksaan kapal dan memastikan bahwa kapal tersebut layak untuk berlayar. Sertifikat ini menyatakan bahwa kapal telah memenuhi semua persyaratan teknis, keselamatan, dan peraturan yang berlaku.

Sertifikat Surat Persetujuan Berlayar (SPB) berisi informasi sebagai berikut:

1) Identitas Kapal

Identitas kapal meliputi nama kapal, nomor registrasi kapal, jenis kapal, bendera negara dan nomor IMO.

2) Tanggal Penerbitan dan Masa Berlaku

Tanggal penerbitan meliputi informasi tanggal diterbitkannya SPB. Sedangkan masa berlaku menunjukkan kapan sertifikat ini habis masa berlakunya dan perlu diperbarui.

3) Tanda Tangan dan Otorisasi

Tanda tangan dan otorisasi meliputi tanda tangan pejabat yang berwenang, nama dan jabatan pejabat dan tanggal penerbitan sertifikat.

b. Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang

Sertifikat ini diterbitkan untuk memastikan bahwa kapal barang telah memenuhi persyaratan keselamatan komunikasi radio yang ditetapkan oleh peraturan internasional, yang menunjukkan bahwa kapal dilengkapi dengan item komunikasi radio yang sesuai dan dapat beroperasi dalam kondisi darurat untuk memastikan keselamatan kapal dan penumpang.

SERTIFIKAT KESELAMATAN RADIO KAPAL BARANG
CARGO SHIP SAFETY RADIO CERTIFICATE

No : AL 502 / II / 05 / KSOP.TG.EMAS - 2023

Diterbitkan menurut ketentuan
Issued under the provisions of the

UNDANG – UNDANG REPUBLIK INDONESIA NO. 17 TAHUN 2008
TENTANG PELAYARAN
INDONESIAN SHIPPING ACT NO. 17 / 2008

REPUBLIK INDONESIA
The Republic of Indonesia

Oleh DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
By Directorate General of Sea Transportation

Nama Kapal Name of Ship	Angka atau Huruf Pengenal Distinctive Number or Letters	Pelabuhan Pendaftaran Port of Registry	Isi Kotor Gross Tonnage
FORSYTHIA Eka. KAYU LAPIS TURUH	YEGH	JAKARTA	3803

Dataran Operasi Radio Kapal Sea areas in which ship is certified to operate	Nomor IMO/ IMO Number ¹
A1 + A2	7900050

Tanggal peltarikan lunas atau kapal pada tahap pembangunan yang sesuai atau jika ada,
Tanggal dimulainya pekerjaan konversi, perubahan atau modifikasi bagian penting kapal
Date on which hull was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date
On which work for conversion or an alteration/modification of a major character was commenced

TAHUN 1979

DENGAN INI DINYATAKAN
THIS IS TO CERTIFY

- Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan persyaratan peraturan IS 9 Konvensi
That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation 19 of the Convention
- Pemeriksaan menunjukkan bahwa:
 - kapal memenuhi persyaratan Konvensi berkaitan dengan instalasi radio
The ship complied with the requirements of the Convention as regards radio installations
 - fungsi instalasi radio yang digunakan pada sarana penyelamatan diri memenuhi persyaratan Konvensi
the functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Convention
- Bahwa tidak/tidak² diterbitkan Sertifikat Pendebusan
That an Exemption Certificate has/has not² been issued

1. Sesuai dengan skema Nomor Identifikasi Kapal IMO yang dipakai oleh Organisasi dengan resolusi A.1117 (30)
In accordance with IMO ship identification number scheme adopted by the Organization by resolution A.1117 (30)

2. Sesuai yang telah diperbaiki
Exemption as appropriate

DIT: KAPPEL

Gambar 2.1. Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang
Sumber: (KSOP Kelas I Tanjung Emas, 2023)

Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang berisi informasi sebagai berikut:

1) Identitas Kapal

Identitas kapal meliputi nama kapal, nomor registrasi kapal, jenis kapal, bendera negara dan nomor IMO.

2) Informasi Sistem Radio

Informasi sistem radio meliputi jenis sistem radio, frekuensi yang digunakan, nama dan tipe peralatan radio dan nomor sertifikasi peralatan.

3) Tahun Pemasangan dan Pemeriksaan

Tahun pemasangan dan pemeriksaan meliputi tahun pemasangan, pemeriksaan terakhir dan tanggal kadaluarsa.

4) Peralatan Komunikasi Darurat

Peralatan komunikasi darurat meliputi pemasangan peralatan darurat, sistem pemantauan dan pemeriksaan kemampuan komunikasi.

5) Kualifikasi Operator Radio

Kualifikasi operator radio meliputi nama dan kualifikasi operator radio dan sertifikat operator radio.

6) Referensi Peraturan Internasional

Referensi peraturan internasional diantaranya, *Safety Of Life At Sea* (SOLAS), *Global Maritim Distress and Safety System* (GMDSS) dan radio telekomunikasi internasional.

7) Tanda Tangan dan Otorisasi

Tanda tangan dan otorisasi meliputi tanda tangan pejabat yang berwenang, tanggal penerbitan dan sertifikat nomor.

c. Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang

Sertifikat ini adalah bukti resmi yang menunjukkan bahwa kapal telah memenuhi standar keselamatan dalam hal desain dan konstruksi sesuai dengan peraturan internasional seperti SOLAS dan standar keselamatan lainnya.

SERTIFIKAT KESELAMATAN KONSTRUKSI KAPAL BARANG
CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE
No. AL 501 / 6-0 / D / KSOP TG EMAS - 2023

Diterbitkan menurut ketentuan
Issued under the provisions of the

UNDANG - UNDANG REPUBLIK INDONESIA NO.17 TAHUN 2008
TENTANG PELAYARAN
INDONESIA SHIPPING ACT NO.17/2008
REPUBLIK INDONESIA
The Republic of Indonesia

Oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
By Directorate General of Sea Transportation

Nama kapal Name of ship	Angka atas burut pengenal Distinctive number of letters	Perubahan pendaftaran Port of registry	Isi kotor Gross tonnage
FORSYTHIA Eks. KAYU LAPIS TUJUH	YEGH	JAKARTA	3853

Jenis kapal ¹ Type of ship ¹		Bebat mati kapal (ton) ² Deadweight of ship (Metric tons) ²	Nomor IMO ³ IMO Number ³
☐ Kapal carak Bulk carrier	☐ Kapal tangki kimia Chemical tanker	☒ Kapal barang umum don't yang dibebatkan Disamping Cargo ship other than any of the above	7900950
☐ Kapal tangki minyak Oil tanker	☐ Kapal tangki gas Gas carrier	—	

Tanggal pembangunan Date of build			
Kontrak Contract	Pelantikan lunas Keel laid	Serah terima Delivery	Perubahan Conversion
—	TAHUN 1979	—	—

DENGAN INI DINYATAKAN
THIS IS TO CERTIFY

- Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan persyaratan Peraturan 1/10 Konvensi
That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation 1/10 of the Convention
- Pemeriksaan menunjukkan bahwa kondisi bangunan, permesinan dan perlengkapan sebagaimana ditetapkan dalam peraturan diatas memuaskan dan kapal memenuhi persyaratan terkait dari BAB II-1 dan II-2 Konvensi (selain yang berkaitan dengan sistem dan sistem keselamatan kebakaran serta bagian pengendali kebakaran)
That the survey showed that the condition of the structure, machinery and equipment as defined in the above regulation was satisfactory and the ship complied with relevant requirements of chapter II-1 and II-2 of the Convention (other than those relating to fire safety systems and appliances and fire control plan)
- Dua inspeksi terakhir tentang dasar kapal dilaksanakan pada tanggal 19 JULI 2019 dan 15 JUNI 2021
That the last two inspections of the outside of the ship's bottom took place on and and (date)

1. Pilih dan tandai X yang sesuai
Choose and mark X accordingly

2. Untuk kapal tangki minyak, kapal tangki kimia dan kapal tangki gas
For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only

3. Sesuai dengan skema Nomor Identifikasi Kapal (IMO) yang diadopsi oleh Organisasi dengan resolusi A.1117 (XII)
In accordance with IMO ship identification number scheme adopted by the Organization by resolution A.1117 (XII)

DIT. KAPREL

Gambar 2.2. Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang
Sumber: (KSOP Kelas I Tanjung Emas, 2023)

Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang berisi informasi sebagai berikut:

1) Informasi Umum Kapal

Informasi umum kapal meliputi nama kapal, nomor registrasi kapal, nomor IMO, bendera negara, dan jenis kapal.

2) Informasi Konstruksi Kapal

Informasi konstruksi kapal meliputi tahun pembangunan kapal, material konstruksi, desain kapal, dan jenis rangka kapal.

3) Pemeriksaan dan Sertifikasi

Pemeriksaan dan sertifikasi meliputi pemeriksaan terakhir, laporan pemeriksaan, nomor sertifikat, dan penerbit sertifikat.

4) Detail Sistem Keselamatan yang Terkait

Detail sistem keselamatan yang terkait meliputi sistem pembatasan kebocoran, proteksi kebakaran, dan stabilitas kapal.

5) Klasifikasi Kapal

Klasifikasi kapal meliputi klasifikasi kapal dan kelas kapal.

6) Ketentuan Khusus dan Pembaruan

Ketentuan khusus dan pembaruan meliputi ketentuan khusus dan tanggal kadaluarsa sertifikat.

7) Tanda Tangan dan Otorisasi

Tanda tangan dan otorisasi meliputi tanda tangan pejabat yang berwenang, nama dan posisi pejabat, dan tanggal penerbitan.

d. Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang

Sertifikat ini adalah dokumen yang menunjukkan bahwa kapal

telah dilengkapi dengan perlengkapan keselamatan yang diperlukan dan telah melalui pemeriksaan yang memastikan semua perlengkapan tersebut berfungsi dengan baik.

SERTIFIKAT KESELAMATAN PERLENGKAPAN KAPAL BARANG
CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE

No AL 301 / 60 / 09 / KSOP TG EMAS - 2023

Ditetapkan menurut ketentuan
Issued under the provisions of the

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NO. 17 TAHUN 2008
TENTANG PELAYARAN
INDONESIAN SHIPPING ACT NO. 17/2008

REPUBLIK INDONESIA
The Republic of Indonesia

06b DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
By Directorate General of Sea Transportation

Nama kapal Name of ship	Angka stena huruf pengenal Identification number or letters	Pelabuhan pendaftaran Port of registry	Teri kuter Gross tonnage
FORSYTHA Eka. KAYU LAPIS TEJUH	YEGH	JAKARTA	3893

Jenis kapal ¹ Type of ship ¹		Bobot mati kapal (ton) ² Deadweight of ship (displacement tonnage)	Panjang kapal (Aturan IEC/12) Length of ship (IMO 2.12)	Nomor IMO ³ IMO Number ³
☐ Kapal carab Bali carrier	☐ Kapal tangki kimia Chemical tanker	☒ Kapal barang umum dari yang dibebaskan disamping Cargo ship other than any of the above		
☐ Kapal tangki minyak Oil tanker	☐ Kapal tangki gas Gas carrier		97.95 M	7900950

Tanggal pelayaran lama atau kapal pada tahap pembangunan yang sama atau jika ada tanggal dimulainya pekerjaan konstruksi, perbaikan atau modifikasi bagian penting kapal
Date on which last at sea or ship was at a similar stage of construction or, where applicable date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced

TABUN 1979

DENGAN INI DINYATAKAN
THIS IS TO CERTIFY

- Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan persyaratan peraturan perundang-undangan
That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of Act
- Bahwa pemeriksaan menunjukkan bahwa:
That the survey showed that:
 - kapal memenuhi persyaratan Konvensi berkaitan dengan sistem dan sarana keselamatan kebakaran serta bagian pengendalian kebakaran
the ship complied with the requirements of the Convention as regards fire safety system and appliances and fire control plans
 - sarana dan perlengkapan penyelamatan diri dari selok penolong, rakit penolong dan selok penyelamatan dilengkapi sesuai dengan peraturan Perundang-undangan
the life-saving appliances and the equipment of the lifeboats, life rafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Act
 - kapal dilengkapi dengan sarana pelampung tali dan instalasi radio yang digunakan pada sarana penyelamatan diri sesuai dengan persyaratan peraturan-peraturan Perundang-undangan
the ship was provided with line-throwing appliances and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the requirements of the Act

1. P100 dan model X yang sesuai
Class and model X appropriate

2. Untuk kapal tangki minyak, kapal tangki kimia dan kapal tangki gas saja
For oil tanker, chemical tanker and gas carrier only

3. Nomor dengan skema Nomor Identifikasi Kapal (SIS) yang dilindungi Organisasi dengan resolusi A.1117 (28)
In accordance with IMO ship identification number scheme adopted by Organization by resolution A.1117 (28)

DIT. KAPPEL

Gambar 2.3. Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang
Sumber: (KSOP Kelas I Tanjung Emas, 2023)

Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang berisi informasi sebagai berikut:

1) Informasi Umum Kapal

Informasi umum kapal meliputi nama kapal, nomor registrasi kapal, nomor IMO, jenis kapal, bendera negara, dan tipe kapal.

2) Pemeriksaan Perlengkapan Kapal

Pemeriksaan perlengkapan kapal meliputi tanggal pemeriksaan,

pemeriksa, nomor sertifikat, dan tanggal kadaluarsa sertifikat.

3) Perlengkapan Keselamatan yang Diperiksa

Perlengkapan keselamatan yang diperiksa meliputi pelampung penumpang (*lifejackets*), sekoci (*lifeboats*), pelampung darurat (*life rafts*), peralatan pemadam kebakaran (*fire fighting equipment*), sistem sinyal darurat (*distress signal system*), perlengkapan pertolongan pertama (*first aid kit*), sistem komunikasi darurat, dan peralatan evakuasi.

4) Kualifikasi Operator

Kualifikasi operator meliputi nama operator atau petugas yang bertanggung jawab dan pelatihan dan sertifikasi operator.

5) Sertifikat Kualifikasi dan Referensi

Sertifikat kualifikasi dan referensi meliputi peraturan internasional yang dikutip dan sertifikasi perlengkapan.

6) Tanda Tangan dan Otorisasi

Tanda tangan dan otorisasi meliputi tanda tangan pejabat yang berwenang, nama dan jabatan pejabat dan tanggal penerbitan sertifikat.

e. Sertifikat Keselamatan Mesin Kapal Barang

Sertifikat ini menjamin bahwa mesin kapal telah memenuhi persyaratan keselamatan yang sesuai dengan standar internasional untuk operasional mesin utama dan mesin bantu kapal.

Sertifikat keselamatan mesin kapal barang berisi informasi sebagai berikut:

1) Informasi Jenis Mesin Kapal

Informasi jenis mesin kapal meliputi jenis mesin utama dan mesin bantu yang dipasang pada kapal, kapasitas mesin, dan detail sistem keselamatan yang dipasang pada mesin.

2) Hasil Pemeriksaan Mesin Kapal

Hasil pemeriksaan mesin kapal meliputi tanggal pemeriksaan mesin dan apakah mesin memenuhi standar keselamatan yang ditetapkan.

3) Tanda Tangan dan Otorisasi

Tanda tangan dan otorisasi meliputi tanda tangan pejabat yang berwenang, nama badan klasifikasi yang memeriksa kondisi mesin dan memberikan persetujuan

f. Sertifikat Pencemaran Laut (*International Oil Pollution Prevention*)

Sertifikat ini dikeluarkan untuk memastikan bahwa kapal memenuhi ketentuan pencegahan pencemaran laut, terutama terkait dengan pembuangan limbah minyak dari kapal.

Sertifikat pencemaran laut (*International Oil Pollution Prevention*) berisi informasi sebagai berikut:

1) Identitas Kapal

Identitas kapal meliputi informasi jenis kapal yang memenuhi persyaratan untuk pencegahan pencemaran laut.

2) Sistem Pencegahan Pencemaran

Sistem pencegahan pencemaran meliputi deskripsi sistem yang dipasang di kapal untuk mencegah pembuangan limbah minyak ke laut.

3) Hasil Pemeriksaan

Hasil pemeriksaan meliputi rincian pemeriksaan terhadap sistem pencegahan pencemaran dan apakah kapal telah memenuhi standar yang ditetapkan.

4) Peraturan Internasional yang Dikutip

Peraturan internasional yang dikutip meliputi penyebutan peraturan internasional yang menjadi acuan dalam penerbitan sertifikat ini, seperti MARPOL.

5) Tanda Tangan dan Otorisasi

Tanda tangan dan otorisasi meliputi tanda tangan pejabat yang berwenang, tanggal pemeriksaan terakhir dilakukan, dan tanggal sertifikat akan kadaluarsa.

g. Sertifikat Pelatihan Awak Kapal

Sertifikat ini menunjukkan bahwa awak kapal telah mengikuti pelatihan yang sesuai, seperti pelatihan pemadam kebakaran, pelatihan evakuasi, serta keselamatan dasar lainnya yang sesuai dengan peraturan SOLAS (*Safety of Life at Sea*).

Sertifikat pelatihan awak kapal berisi informasi sebagai berikut:

1) Identitas Awak Kapal

Identitas awak kapal meliputi nama-nama anggota awak kapal yang telah menjalani pelatihan keselamatan.

2) Jenis Pelatihan

Jenis pelatihan meliputi jenis pelatihan yang telah diikuti oleh awak kapal, seperti pelatihan pemadam kebakaran, evakuasi, pertolongan

pertama, dll.

3) Tanda Tangan dan Otorisasi

Tanda tangan dan otorisasi meliputi tanda tangan pejabat yang berwenang, nama instansi yang mengeluarkan sertifikat pelatihan, dan tanggal dimulainya pelatihan dan periode berlakunya pelatihan tersebut.

h. Sertifikat Kepemilikan Kapal

Sertifikat ini menginformasikan kepemilikan kapal oleh perusahaan atau individu tertentu. Sertifikat ini penting untuk administrasi kapal dan untuk mengatur hak kepemilikan kapal.

Sertifikat kepemilikan kapal berisi informasi sebagai berikut:

1) Identitas Kapal

Identitas kapal meliputi nama kapal, tipe kapal, ukuran kapal, negara asal kapal terdaftar, jenis kapal dan nomor registrasi kapal.

2) Identitas Pemilik Kapal

Identitas pemilik kapal meliputi nama individu atau perusahaan yang memiliki kapal tersebut.

3) Tanda Tangan dan Otorisasi

Tanda tangan dan otorisasi meliputi tanda tangan pejabat yang berwenang.

i. Sertifikat Perpajakan Kapal

Sertifikat ini menginformasikan bahwa kapal telah membayar pajak yang sesuai untuk operasionalnya di perairan Indonesia. Biasanya ini mencakup pajak atas penggunaan fasilitas pelabuhan dan bea masuk

lainnya.

Sertifikat perpajakan kapal berisi informasi sebagai berikut:

1) Identitas Kapal

Identitas kapal meliputi nama kapal, nomor registrasi kapal, nomor IMO, jenis kapal, bendera negara, dan tipe kapal.

2) Informasi Pajak Kapal

Informasi pajak kapal meliputi nomor pajak kapal, jenis pajak yang dibayar, seperti pajak penggunaan pelabuhan, bea masuk, dan pajak lainnya yang berlaku.

3) Tanda Tangan dan Otorisasi

Tanda tangan dan otorisasi meliputi tanda tangan pejabat yang berwenang dan tanggal pembayaran pajak.

j. Sertifikat Kelayakan Lingkungan

Sertifikat ini memastikan bahwa kapal mematuhi peraturan lingkungan yang berlaku, terutama terkait dengan pembuangan limbah dan emisi gas rumah kaca.

Sertifikat kelayakan lingkungan berisi informasi sebagai berikut:

1) Sistem Pengelolaan Lingkungan

Sistem pengelolaan lingkungan meliputi deskripsi sistem yang digunakan untuk mengelola limbah dan emisi kapal.

2) Jenis Limbah yang Dikelola

Jenis limbah yang dikelola meliputi identifikasi jenis limbah yang dihasilkan kapal, seperti limbah cair, limbah padat, dan limbah berbahaya lainnya.

3) Verifikasi Kepatuhan

Verifikasi kepatuhan meliputi detail mengenai apakah kapal memenuhi peraturan lingkungan yang berlaku, seperti ketentuan MARPOL (*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*).

k. Sertifikat Pengawasan dan Pemeliharaan Kapal

Sertifikat ini menunjukkan bahwa kapal menjalani pemeliharaan yang sesuai dengan standar untuk memastikan kondisi operasional kapal tetap aman dan sesuai keselamatan.

Sertifikat pengawasan dan pemeliharaan kapal berisi informasi sebagai berikut:

1) Pemeriksaan Kapal

Pemeriksaan kapal meliputi deskripsi pemeriksaan yang dilakukan terhadap kapal, termasuk bagian struktural kapal, sistem kelistrikan, mesin, dan sistem lainnya.

2) Laporan Pemeliharaan

Laporan pemeliharaan meliputi rincian mengenai pemeliharaan kapal yang dilakukan, termasuk perbaikan dan penggantian komponen yang rusak.

3) Tanda Tangan dan Otorisasi

Tanda tangan dan otorisasi meliputi tanda tangan pejabat yang berwenang, tanggal pemeliharaan dilakukan, dan kapan kapal akan diperiksa kembali.

1. Sertifikat Kelayakan Kapal Penumpang

Sertifikat ini diberikan kepada kapal penumpang yang menyatakan bahwa kapal tersebut memenuhi standar untuk beroperasi dengan penumpang, dengan perlengkapan keselamatan dan fasilitas yang sesuai untuk penumpang.

Sertifikat kelayakan kapal penumpang berisi informasi sebagai berikut:

1) Kapasitas Kapal

Kapasitas kapal meliputi informasi jumlah maksimum penumpang yang dapat diangkut oleh kapal.

2) Fasilitas Penumpang

Fasilitas penumpang meliputi rincian mengenai fasilitas keselamatan untuk penumpang, seperti tempat tidur, kursi, sistem evakuasi penumpang, dan ruang darurat.

3) Pemeriksaan dan Verifikasi

Pemeriksaan dan verifikasi meliputi informasi bahwa kapal telah melewati pemeriksaan terkait keselamatan penumpang dan fasilitas yang ada.

5. Kebakaran Kapal

Kebakaran di kapal merupakan salah satu bentuk kecelakaan laut yang sangat berisiko tinggi dan sulit ditangani karena keterbatasan ruang gerak, akses terhadap sumber air, serta kemungkinan cepatnya api menjalar ke seluruh bagian kapal. Menurut *International Maritime Organization* (IMO), kebakaran kapal adalah kondisi darurat yang terjadi akibat terbakar atau

menyalanya material atau sistem di kapal yang mengancam keselamatan jiwa, properti, dan lingkungan laut. Secara hukum, kejadian kebakaran kapal dikategorikan sebagai kecelakaan pelayaran yang harus dilaporkan dan dianalisis oleh otoritas Pelabuhan dan lembaga investigasi kecelakaan seperti KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi).

a. Teori Segitiga Api (*Fire Triangle*) dan Tetrahedron Api

Kebakaran dapat dijelaskan melalui teori segitiga api, yaitu teori yang menyatakan bahwa api hanya dapat muncul jika terdapat tiga unsur utama:

- 1) Bahan bakar (*fuel*): Semua material yang dapat terbakar, seperti bahan bakar minyak, gas, kayu, karet, atau bahan kimia.
- 2) Panas (*heat*): Suhu minimum yang diperlukan untuk memulai reaksi pembakaran.
- 3) Oksigen (*oxygen*): Unsur yang mendukung pembakaran, biasanya berasal dari udara (sekitar 21% oksigen).

Kemudian, konsep ini dikembangkan menjadi tetradum api (*fire tetrahedron*) dengan menambahkan unsur ke-empat:

- 4) Reaksi kimia berantai (*chemical chain reaction*): Proses kimia yang terjadi secara terus-menerus saat pembakaran berlangsung.

Pemadaman kebakaran dilakukan dengan menghilangkan salah satu atau lebih unsur-unsur tersebut, misalnya dengan menyemprotkan gas CO₂ untuk menghilangkan oksigen, atau menggunakan air untuk menurunkan suhu panas.

b. Jenis-Jenis Kebakaran di Kapal

Kebakaran di kapal dapat diklasifikasikan berdasarkan jenis material yang terbakar. Berdasarkan standar IMO dan NFPA (*National Fire Protection Association*), berikut adalah jenis-jenis kebakaran:

Tabel 2.2. Kelas Kebakaran Kapal

Sumber: (SOLAS Bab II-2, 1974)

Kelas Kebakaran	Jenis Material yang Terbakar	Contoh di Kapal
Kelas A	Bahan padat seperti kayu, kertas, kain	Perabot kapal, sekat kayu, tempat tidur
Kelas B	Cairan mudah terbakar	BBM, pelumas, cat
Kelas C	Gas mudah terbakar	LPG, LNG, <i>acetylene</i>
Kelas D	Logam reaktif	Magnesium, titanium di ruang mesin
Kelas E / Listrik	Peralatan listrik	Panel control, kabel, baterai kapal

Kebakaran di ruang mesin (*engine room*) termasuk yang paling berbahaya karena banyaknya bahan bakar, tekanan tinggi, dan kabel listrik.

c. Penyebab Kebakaran Kapal

Penyebab kebakaran di atas kapal dapat dikategorikan ke dalam beberapa faktor:

1) Faktor Teknis

- Korsleting pada instalasi listrik.
- Kebocoran bahan bakar di ruang mesin.
- Overheating* pada mesin atau peralatan masak.
- Sistem ventilasi yang buruk.

2) Faktor Manusia (*human error*)

- Merokok di area terlarang.
- Ketidaktahuan awak kapal terhadap prosedur keselamatan.

- c) Kelalaian dalam pemeliharaan alat pemadam.
- d) Prosedur pengisian bahan bakar yang tidak sesuai standar.

3) Faktor Lingkungan

- a) Suhu tinggi di ruang mesin.
- b) Sambaran petir di laut terbuka (jarang, tapi mungkin).
- c) Percikan api akibat getaran mesin atau gesekan antar logam.

Menurut IMO dan KNKT, mayoritas kebakaran di kapal terjadi akibat kesalahan manusia (70-80%), yang diperparah oleh minimnya pelatihan awak kapal dalam menghadapi kondisi darurat.

d. Sistem Pencegahan dan Penanggulangan Kebakaran di Kapal

Agar risiko kebakaran dapat ditekan, setiap kapal diwajibkan memiliki sistem proteksi kebakaran sesuai Konvensi SOLAS Bab II-2 dan *ISM Code*. Sistem tersebut meliputi:

1) Sistem Pencegahan

- a) Pelatihan dan simulasi kebakaran secara berkala (*fire drill*).
- b) Pemeriksaan rutin sistem instalasi listrik dan bahan bakar.
- c) Identifikasi area rawan kebakaran (*hotspots*).
- d) Penempatan rambu-rambu larangan merokok dan APAR (Alat Pemadam Api Ringan).

2) Sistem Deteksi dan Alarm

- a) Detektor asap dan panas.
- b) Alarm otomatis.
- c) Sistem pemantauan ruang mesin dan ruang muat.

3) Sistem Pemadam

- a) APAR (*Portable fire extinguisher*) berbagai jenis (CO_2 , *powder*, *foam*).
- b) Sistem *sprinkle* otomatis.
- c) Sistem CO_2 atau inert gas untuk ruang mesin.
- d) *Fire hydrant* dan selang kebakaran di kapal.

6. Manajemen Risiko dalam Keselamatan Pelayaran

Manajemen risiko adalah suatu pendekatan sistematis yang digunakan untuk mengidentifikasi, menganalisis, mengevaluasi, dan mengendalikan risiko yang berpotensi membahayakan keselamatan dan keamanan suatu sistem. Dalam konteks pelayaran, manajemen risiko memainkan peran krusial dalam mencegah terjadinya kecelakaan laut dan gangguan operasional yang dapat membahayakan keselamatan manusia, kapal, dan lingkungan laut.

Menurut *International Maritime Organization* (IMO), risiko keselamatan pelayaran dapat berasal dari berbagai faktor seperti kondisi kapal, cuaca, *human error*, sistem navigasi, serta ketidakpatuhan terhadap regulasi keselamatan. Oleh karena itu, otoritas pelabuhan seperti KSOP perlu menerapkan prinsip-prinsip manajemen risiko sebagai bagian dari tanggung jawab fungsionalnya.

a. Konsep Dasar Manajemen Risiko

Manajemen risiko menurut ISO 31000:2018 terdiri dari beberapa tahap, yaitu:

1) Identifikasi Risiko

Proses awal untuk mengenali sumber-sumber risiko yang dapat mengganggu keselamatan pelayaran. Dalam pelayaran, risiko yang sering terjadi meliputi:

- a) Kerusakan teknis pada kapal.
- b) Kelebihan muatan.
- c) Kelalaian manusia (*human error*).
- d) Faktor cuaca ekstrem
- e) Navigasi yang salah

2) Analisis Risiko

Tahap untuk memahami karakteristik risiko, meliputi kemungkinan terjadinya dan dampak yang ditimbulkan. Misalnya, kapal dengan sistem navigasi yang using memiliki kemungkinan besar mengalami kesalahan arah dalam kondisi cuaca buruk.

3) Evaluasi Risiko

Risiko-risiko yang telah dianalisis kemudian dievaluasi untuk menentukan tingkat urgensinya, mana yang perlu ditangani segera dan mana yang dapat ditoleransi.

4) Pengendalian Risiko

Merancang dan mengimplementasikan Langkah-langkah untuk mengurangi atau menghilangkan risiko. Contoh pengendalian dalam pelayaran:

- a) Inspeksi kapal secara berkala.
- b) Pemberian pelatihan keselamatan kepada awak kapal.

- c) Pengawasan terhadap cuaca melalui VTS dan BMKG.
- d) Penegakan SOP keberangkatan dan kedatangan kapal oleh KSOP.

5) Monitoring dan *Review*

Risiko harus dimonitor secara berkelanjutan karena faktor risiko dapat berubah. Sistem pelaporan kecelakaan laut dan audit internal menjadi bagian penting dari tahap ini.

b. Penerapan Manajemen Risiko oleh KSOP

Sebagai instansi yang memiliki otoritas dalam pengawasan keselamatan pelayaran, KSOP bertanggung jawab menerapkan prinsip manajemen risiko untuk:

- 1) Menentukan kapal yang laik berlayar berdasarkan hasil pemeriksaan.
- 2) Menghentikan sementara operasional kapal yang tidak memenuhi standar.
- 3) Memberikan sosialisasi keselamatan kepada operator kapal dan penumpang.
- 4) Mengintegrasikan data cuaca dan trafik kapal untuk menganalisis potensi tabrakan atau kandas.

Dalam studi kasus kecelakaan KM. Kirana I, peran manajemen risiko menjadi penting untuk dianalisis apakah semua tahapan telah dilakukan secara optimal atau terdapat kelemahan sistematis dalam pelaksanaannya.

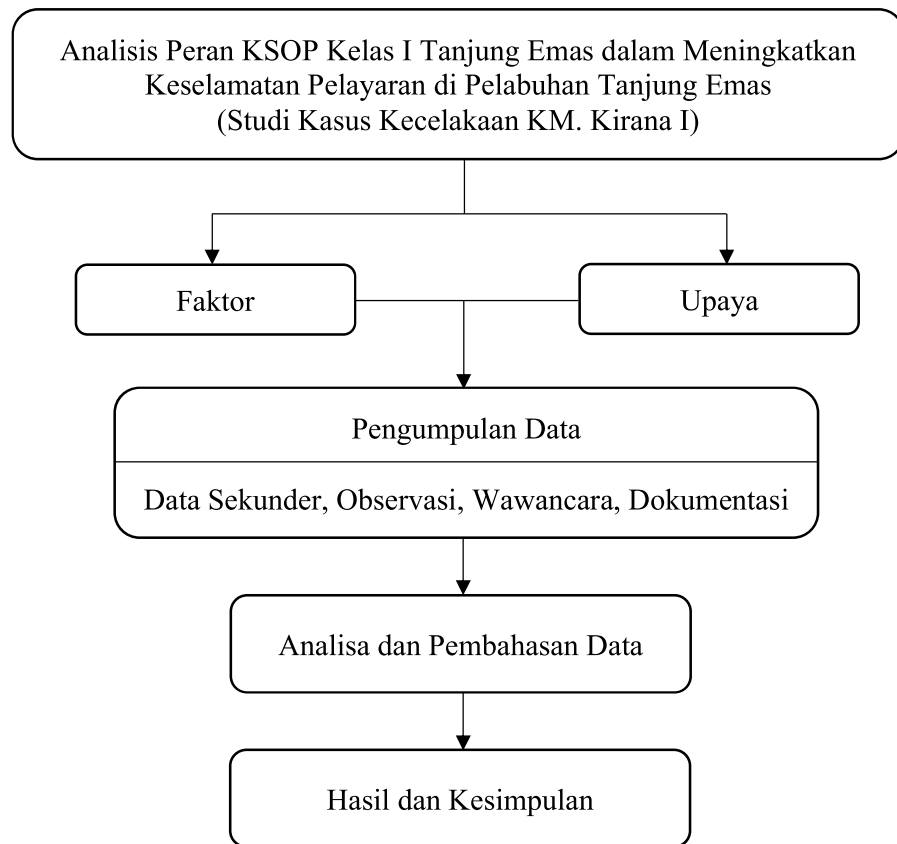
c. Kerangka Manajemen Risiko Maritim menurut IMO (*Formal Safety Assessment/FSA*)

IMO memperkenalkan pendekatan manajemen risiko dalam bentuk *Formal Safety Assessment* (FSA) yang terdiri dari lima langkah:

- 1) *Hazard Identification*
- 2) *Risk Assessment*
- 3) *Risk Control Options* (RCO)
- 4) *Cost-Benefit Assessment of RCOs*
- 5) *Recommendations for Decision-Making*

FSA digunakan untuk mendukung pengambilan keputusan berbasis bukti (*evidence-based*) dalam kebijakan keselamatan maritim. Pendekatan ini sangat relevan untuk digunakan oleh KSOP dalam merancang kebijakan teknis maupun operasional yang berorientasi pada keselamatan.

C. Kerangka Pikir Penelitian



Gambar 2.4. Kerangka Pikir

BAB III

METODE PENELITIAN

Metode penelitian adalah metode yang digunakan penulis untuk mengumpulkan, menganalisis, dan menyajikan data guna mencapai tujuan penelitian yang penelitiannya harus didasarkan pada data, teori dan fakta yang akurat dan dapat ditafsirkan di lapangan sehingga penelitian memiliki nilai positif. Selain itu, tujuan penelitian adalah untuk menyelidiki keadaan akibat dari suatu kasus tertentu. Secara umum metode penelitian diartikan sebagai suatu cara ilmiah untuk memperoleh data, dengan tujuan dan kegunaan tertentu.

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan penulis pada penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode studi kasus. Metode ini adalah metode yang digunakan untuk menganalisis satu atau lebih kasus secara mendalam dan terperinci. Fokus penelitian ini adalah untuk memperoleh pemahaman yang kaya tentang kasus yang diteliti dengan menggunakan berbagai data yang berhubungan dengan kasus tersebut, seperti wawancara, observasi, dokumentasi, dan sumber lainnya.

Oleh sebab itu, penulis memilih pendekatan kualitatif karena penelitian ini bertujuan untuk memahami secara mendalam peran Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas I Tanjung Emas dalam meningkatkan keselamatan pelayaran, serta untuk menemukan faktor-faktor yang mempengaruhi kecelakaan kapal di Pelabuhan Tanjung Emas, khususnya dalam kasus KM. Kirana I.

B. Tempat/Lokasi dan Waktu Penelitian

1. Tempat Penelitian

Tempat yang dijadikan sebagai objek penelitian oleh penulis adalah KSOP Kelas I Tanjung Emas. KSOP Kelas I Tanjung Emas beralamat di Jl. Yos Sudarso No. 30, Bandarharjo, Semarang Utara, Kota Semarang, Jawa Tengah, 50175. Lokasi KSOP Kelas I Tanjung Emas berada di sekitar Pelabuhan Tanjung Emas yang merupakan pelabuhan utama di Semarang dan salah satu pelabuhan terbesar di Indonesia bagian tengah.

2. Waktu Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan pada periode bulan Agustus 2023 s.d. Agustus 2024. Dengan melibatkan pengalaman yang diperoleh selama melakukan penelitian, penelitian ini bertujuan untuk memperoleh wawasan yang lebih mendalam. Selain itu, waktu pelaksanaan penelitian yang cukup lama (dari Agustus 2023 hingga Agustus 2024) memungkinkan penulis untuk melakukan pengamatan yang lebih komprehensif terhadap dinamika yang terjadi di KSOP Kelas I Tanjung Emas serta memberikan cukup waktu untuk mendalami proses-proses operasional yang ada.

C. Sumber Data/Subyek Penelitian dan Teknik Pengumpulan Data

1. Sumber Data/Subyek Penelitian

Sumber data yang didapat penulis selama proses pengerjaan penelitian ini diperoleh dari berbagai pihak yang terlibat langsung atau tidak langsung dengan peristiwa kecelakaan KM. Kirana I tersebut, serta

pihak-pihak yang memiliki pengetahuan tentang kebijakan dan prosedur keselamatan pelayaran di Pelabuhan Tanjung Emas. Beberapa sumber data tersebut diantaranya:

Tabel 3.1. Sumber Data Penelitian

Sumber: (Data Pribadi, 2024)

No	Sumber	Teknik	Keterangan
1	Tempat Kejadian	Observasi	Penulis melakukan observasi langsung di lokasi guna mengamati kondisi lapangan serta mengidentifikasi faktor-faktor yang berkaitan dengan keselamatan pelayaran.
2	Kasie Keselamatan Berlayar	Wawancara	Alasan penulis memilih beliau sebagai Narasumber 1 adalah beliau merupakan salah satu pihak yang terlibat langsung dalam peristiwa tersebut, khususnya dalam membantu koordinasi evakuasi dan upaya penyelamatan. Selain itu, beliau juga memiliki otoritas formal dalam kejadian tersebut, ditunjukkan dengan perannya sebagai salah satu penandatangan dalam laporan kejadian atas peristiwa yang terjadi.
3	Staff Bidang Penjagaan, Patroli dan Penyidikan (Pengolah Data B3 dan Tertib Bandar Auditor ISPS Code)	Wawancara	Penulis memilih beliau sebagai Narasumber 2 karena beliau bertugas sebagai salah satu Auditor ISPS Code di KSOP Kelas I Tanjung Emas, sehingga memiliki pemahaman yang mendalam terkait regulasi keselamatan pelayaran serta penerapannya di lingkungan Pelabuhan Tanjung Emas.
4	Staff Bidang Penjagaan, Patroli dan Penyidikan	Wawancara	Penulis memilih beliau sebagai Narasumber 3 karena beliau memiliki tanggung jawab dalam mengelola seluruh administrasi di Bidang Penjagaan, Patroli dan Penyidikan. Oleh karena itu, semua informasi terkait kegiatan seperti sosialisasi dan <i>Focus Group Discussion</i> (FGD) yang diselenggarakan oleh bidayng tersebut diperoleh penulis dari beliau, termasuk datamengenai laporan kejadian kecelakaan KM. Kirana I.
5	Staff Bidang Status Hukum dan Sertifikasi Kapal (<i>Marine Inspector</i>)	Wawancara	Penulis memilih beliau sebagai Narasumber 4 karena MI memiliki tugas sebagai Auditor ISM Code serta melakukan pemeriksaan terhadap sertifikat dan kelengkapan perlengkapan keselamatan kapal untuk memastikan kapal memenuhi kelaik laut dan layak diberi izin berlayar. Dalam penelitian ini, penulis menggali informasi mengenai peran MI dalam proses pemeriksaan kapal guna memastikan kelaikannya dan meminimalkan terjadinya kecelakaan kapal.

No	Sumber	Teknik	Keterangan
6	Staff Bidang Status Hukum dan Sertifikasi Kapal	Wawancara	Penulis memilih beliau sebagai Narasumber 5 karena beliau bertugas di Bidang Status Hukum dan Sertifikasi Kapal, khususnya Seksi Sertifikasi Kapal, dengan tanggung jawab dalam proses penerbitan sertifikat kapal. Dalam konteks kasus ini, peran beliau berkaitan dengan peningkatan keselamatan pelayaran melalui pengurusan kelengkapan sertifikat kapal yang akan berlayar, guna memastikan kapal tersebut telah memenuhi persyaratan untuk memperoleh izin berlayar.
7	Staff Humas KSOP Kelas I Tanjung Emas	Wawancara	Penulis memilih beliau sebagai Narasumber 6 karena beliau merupakan anggota tim Humas sekaligus bertanggung jawab mengelola akun Instagram dari KSOP Kelas I Tanjung Emas. Dengan begitu, beliau memiliki akses terhadap berbagai informasi terbaru dan resmi yang dirilis oleh instansi, termasuk perkembangan kasus KM. Kirana I. Oleh karena itu, penulis menjadikan beliau sebagai salah satu narasumber untuk memperoleh data dan informasi yang akurat, terkini, serta bersumber langsung dari institusi resmi, guna mendukung keabsahan dan kelengkapan dalam penelitian.
8	KSOP Kelas I Tanjung Emas	Dokumentasi	Laporan Kejadian KM. Kirana I, Artikel Berita Kecelakaan KM. Kirana I, Dokumen Prosedur Operasional KSOP, Peraturan dan Kebijakan Keselamatan Pelayaran.

2. Teknik Pengumpulan Data

Secara umum terdapat 4 (empat) macam teknik pengumpulan data, yaitu observasi, wawancara, dokumentasi, dan gabungan/trigulasi (Sugiyono, 2016). Metode pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan beberapa cara, sebagai berikut:

a. Observasi (pengamatan)

Observasi adalah suatu teknik yang digunakan untuk mengumpulkan data dengan cara melihat langsung dan merekam kejadian atau fenomena yang berlangsung di lapangan (Sutopo, 2002). Berikut adalah jenis observasi menurut Sutopo (Sutopo, 2002):

- 1) Observasi Partisipatif, yang artinya peneliti ikut serta dalam kegiatan yang diamati, sehingga bisa mendapatkan pemahaman

yang lebih mendalam.

- 2) Observasi Non-Participatif, yang artinya peneliti hanya mengamati tanpa terlibat dalam kegiatan yang sedang terjadi.
- 3) Observasi Terstruktur, yang artinya observasi yang dilakukan dengan panduan atau format yang telah disiapkan sebelumnya, misalnya dengan menggunakan daftar cek (*checklist*).
- 4) Observasi Tidak Terstruktur, yang artinya observasi yang lebih bebas dan terbuka, di mana peneliti hanya mencatat hal-hal yang relevan dengan penelitian tanpa mengikuti format yang ketat.

Pada penelitian ini, penulis terlibat langsung dalam proses observasi, dengan menyiapkan pertanyaan-pertanyaan yang akan diamati. Observasi langsung dilakukan di KSOP Kelas I Tanjung Emas agar dapat mengetahui kondisi usaha KSOP sebenarnya dalam meningkatkan keselamatan pelayaran, khususnya di Pelabuhan Tanjung Emas.

b. Wawancara (interview)

Wawancara digunakan sebagai teknik pengumpulan data jika peneliti ingin melakukan studi pendahuluan untuk mengetahui hal-hal dari responden yang lebih mendalam (Sugiyono, 2016).

Melalui wawancara, penulis memiliki kesempatan mendapatkan informasi lebih mendalam mengenai kasus yang sedang diteliti. Dalam penelitian ini, penulis melakukan wawancara untuk mengumpulkan informasi secara lengkap dan menyeluruh untuk kebutuhan penelitian.

c. Dokumentasi

Metode dokumentasi adalah teknik pengumpulan data dengan cara mencatat dan menelaah dokumen yang berkaitan dengan topik penelitian. Dokumentasi ini bisa meliputi berbagai jenis sumber, baik yang bersifat tertulis (misalnya surat, catatan, laporan), audio (rekaman suara), maupun visual (foto, gambar, atau video) (Sugiyono, 2016).

Metode dokumentasi umumnya digunakan untuk mendapatkan data sekunder, yaitu informasi yang sudah ada dan dapat membantu peneliti memahami lebih dalam tentang konteks atau latar belakang masalah yang sedang diteliti (Sugiyono, 2016).

Pada penelitian ini, penulis juga melakukan pengumpulan data dengan teknik dokumentasi diantaranya, pengambilan informasi dari berbagai dokumen, catatan, atau materi tertulis lainnya. Dalam penelitian ini, dokumen yang digunakan berupa foto dan beberapa dokumen lain mendukung hasil observasi dan wawancara, sehingga data yang diperoleh penulis menjadi lebih lengkap dan dapat dipercaya.

D. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan penulis dalam membuat penelitian ini adalah analisis kualitatif. Alasan penulis memilih teknik analisis kualitatif adalah untuk memperoleh pemahaman dan pengertian tentang masalah atau gejala yang diteliti guna menjelaskan dan mengungkap kebenaran atas kasus kecelakaan KM. Kirana I di Pelabuhan Tanjung Emas. Analisis data merupakan proses yang sangat penting dalam penelitian kualitatif, yang

bertujuan untuk memahami, mengorganisir, dan menginterpretasi data yang telah dikumpulkan (Rijali, 2011).

1. Pengumpulan Data

Pengumpulan data adalah aktivitas yang dilakukan oleh peneliti untuk memperoleh informasi dari objek penelitian melalui berbagai teknik, seperti observasi, wawancara, kuesioner, atau dokumentasi (Hadi, 1987). Data yang diperoleh saat proses pengumpulan data terdiri dari dua bagian yaitu deskriptif dan reflektif.

Catatan deskriptif merupakan rekan informasi yang faktual tentang situasi yang terjadi, seperti apa yang dikatakan atau dilakukan oleh peserta penelitian, tempat, waktu, dan kondisi lingkungan yang diamati (Bogdan & Biklen, 2007). Sedangkan catatan reflektif sebagai bagian dari proses penelitian kualitatif berfungsi untuk merefleksikan sikap, perasaan, dan penafsiran peneliti terhadap data yang ada, serta untuk mengidentifikasi potensi bias atau asumsi yang mungkin muncul dalam proses penelitian (Moleong, 2017). Dalam penelitian ini penulis melakukan pengumpulan data secara observasi, wawancara, dokumentasi, dan diperkuat oleh data sekunder.

2. Reduksi Data

Reduksi data adalah proses yang terjadi sepanjang penelitian yang melibatkan pengelompokan, pemilahan, dan pengolahan data untuk menyaring informasi yang penting serta memiliki tujuan utama menghasilkan data yang lebih fokus dan memperjelas informasi yang relevan serta membuatnya lebih mudah untuk dianalisis (Moleong, 2017).

Dalam penelitian ini hanya data yang relevan dengan kasus penelitian yang akan disimpan, sementara data yang tidak berkaitan akan dihapus. Dengan menyaring data yang tidak relevan, peneliti dapat memperoleh pemahaman yang lebih jelas sehingga proses pengumpulan data berikutnya lebih terarah dan fokus. Dalam proses reduksi data ini penulis didukung oleh penggunaan berbagai alat yang diperlukan seperti laptop, *smart phone*, dan perangkat lainnya.

3. Penyajian Data

Penyajian data adalah langkah untuk menyajikan informasi yang telah dianalisis dalam bentuk yang dapat memudahkan pembaca dalam memahami konteks dan makna dari temuan-temuan yang ada. Dalam penyajian data kualitatif, peneliti sering menggunakan deskripsi naratif, kutipan langsung, dan kategori untuk menggambarkan temuan-temuan penelitian. Sedangkan tujuan utama penyajian data adalah untuk memberikan gambaran yang jelas tentang fenomena yang sedang diteliti serta menunjukkan bagaimana data tersebut mendukung kesimpulan penelitian (Creswell, 2012).

4. Penarikan Kesimpulan

Penarikan kesimpulan dalam penelitian kualitatif adalah proses untuk menafsirkan temuan berdasarkan data yang telah dianalisis. Penarikan kesimpulan dalam penelitian kualitatif cenderung lebih terbuka, karena peneliti dapat menghubungkan temuan-temuan dengan teori-teori yang ada serta memberikan pemahaman baru atau perspektif yang lebih mendalam tentang fenomena yang diteliti. Kesimpulan tidak hanya menjawab masalah

penelitian tetapi juga dapat mencakup rekomendasi untuk penelitian lebih lanjut atau implikasi praktis yang relevan dengan bidang yang diteliti (Creswell, 2012).

Dalam penelitian ini penulis menganalisis data berupa kata-kata, kalimat yang didapat selama wawancara, catatan lapangan, dan dokumen pendukung penelitian serta tulisan yang berisikan tentang paparan uraian yang didapatkan dari studi kepustakaan dan hasil pengamatan. Setelah memperoleh data dari hasil wawancara kemudian penulis melakukan observasi, selanjutnya dilakukan reduksi data, yaitu merangkum dan menganalisis hal-hal pokok dan memfokuskan pada hal-hal yang penting dari hasil saat wawancara.