



Analisis Peran KSOP Kelas I Tanjung Emas dalam Meningkatkan Keselamatan Pelayaran di Pelabuhan Tanjung Emas (Studi Kasus Kecelakaan KM. Kirana I)

Yulia Rahmawati ^{1*}, Dian Junita Arisusanty ², Femmy Asdiana³, Intan Sianturi ⁴

¹⁻⁴ Politeknik Pelayaran Surabaya, Indonesia

Jl. Gunung Anyar Boulevard No.1, Gn. Anyar, Kec. Gn. Anyar,
Surabaya, Jawa Timur 60294

Korespondensi penulis: rahmawati.yulia1072@gmail.com

Abstract. *This research aims to analyze the causes of the KM ship accident. Kirana I and the role of the Tanjung Emas Class I Harbormaster and Port Authority Office (KSOP) in improving shipping safety. Using a qualitative approach, data was collected through observation, interviews and documentation. The research results show that accidents are caused by human negligence, especially from ship crews who ignore safety procedures, even though the ship has met all safety certification requirements. Weather factors also contributed to the incident. KSOP Class I Tanjung Emas plays an important role in monitoring shipping safety through routine inspections and issuing Sailing Approval Letters (SPB). This research recommends increasing regular shipping safety training and outreach to ship crews and port officers, as well as strengthening coordination between agencies to create a better safety culture in the shipping environment.*

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

Abstrak. Penelitian ini 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

1. LATAR BELAKANG

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 vinyl 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.

2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode studi kasus, yang bertujuan untuk memperoleh pemahaman mendalam terhadap peran KSOP Kelas I Tanjung Emas dalam meningkatkan keselamatan pelayaran, khususnya terkait kasus kecelakaan KM. Kirana I. Penelitian dilaksanakan di KSOP Kelas I Tanjung Emas, Semarang pada periode Agustus 2023 hingga Agustus 2024. Sumber data diperoleh dari berbagai pihak terkait, termasuk petugas KSOP, auditor keselamatan pelayaran, serta dokumen-dokumen resmi. Teknik pengumpulan data meliputi observasi langsung, wawancara mendalam, dan dokumentasi. Observasi dilakukan di lokasi kejadian untuk mengetahui kondisi aktual, wawancara dilakukan dengan enam narasumber kunci dari berbagai bidang di KSOP, serta dokumentasi digunakan untuk memperoleh data sekunder dari laporan, foto, dan dokumen kebijakan. Analisis data menggunakan teknik kualitatif yang mencakup: (1) pengumpulan data melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi; (2) reduksi data untuk menyaring informasi relevan; (3) penyajian data dalam bentuk naratif dan kutipan; serta (4) penarikan kesimpulan yang bersifat terbuka, dengan mengaitkan temuan lapangan dan teori guna memberikan pemahaman serta rekomendasi terkait keselamatan pelayaran.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil

Berdasarkan data yang telah disajikan sebelumnya, peneliti akan melakukan interpretasi dan merumuskan hasil analisis dalam bentuk yang lebih ringkas dan sistematis guna mempermudah pemahaman terhadap temuan-temuan yang diperoleh. Proses ini merupakan bagian dari tahap analisis data, di mana seluruh informasi yang dikumpulkan akan dikaji secara mendalam untuk menjawab rumusan masalah dan mencapai tujuan penelitian.

Melalui kombinasi 3 (tiga) metode pengumpulan data yang digunakan oleh peneliti, metode observasi, metode wawancara, dan metode dokumentasi, peneliti memperoleh data yang saling melengkapi dan membentuk pemahaman yang utuh terhadap kasus yang diteliti. Hasil dari analisis ini akan menjadi dasar dalam menarik kesimpulan dan memberikan rekomendasi yang tepat sesuai dengan konteks permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini. Berikut hasil penjabaran dari analisis data yang dilakukan oleh penulis:

Hasil Observasi

Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan di KSOP Kelas I Tanjung Emas dan Pelabuhan Tanjung Emas, peneliti menemukan bahwa pengawasan terhadap keselamatan pelayaran telah dijalankan secara rutin dan sistematis oleh petugas di lapangan. Setiap kapal yang akan berlayar diwajibkan untuk melalui proses pemeriksaan menyeluruh, yang mencakup pengecekan kelengkapan alat keselamatan, kelaikan teknis kapal, serta validitas sertifikat keselamatan kapal. Prosedur ini merupakan tahapan penting sebelum kapal memperoleh Surat Persetujuan Berlayar (SPB) sebagai izin resmi untuk melaut.

Dalam pelaksanaannya, *Marine Inspector* dari KSOP Kelas I Tanjung Emas bertanggung jawab atas pemeriksaan teknis kapal, yang meliputi peninjauan kondisi konstruksi kapal, peralatan keselamatan seperti jaket pelampung, *liferaft*, APAR (Alat Pemadam Api Ringan), serta perlengkapan radio komunikasi. Tidak hanya itu, seluruh dokumen pendukung seperti Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal, Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal, dan Sertifikat Keselamatan Radio Kapal juga diverifikasi untuk memastikan kesesuaiannya dengan regulasi yang berlaku.

Lebih lanjut, observasi juga mengungkapkan bahwa KSOP Kelas I Tanjung Emas tidak hanya berfokus pada aspek teknis dan administrative, tetapi juga menaruh perhatian serius pada penguatan Sumber Daya Manusia (SDM) dalam mendukung keselamatan pelayaran. Hal ini berkaitan erat dengan insiden kebakaran kapal KM. Kirana I, yang diketahui disebabkan oleh kelalaian manusia (*human error*). Kasus tersebut menjadi titik evaluasi penting yang mendorong KSOP Kelas I Tanjung Emas untuk meningkatkan edukasi dan pelatihan kepada awak kapal maupun petugas pelabuhan, agar lebih memahami dan mematuhi aturan keselamatan berlaku.

Sebagai langkah preventif, KSOP Kelas I Tanjung Emas juga secara rutin mengadakan *Focus Group Discussion* (FGD) yang melibatkan berbagai Lembaga terkait dan Badan Usaha Pelabuhan (BUP). Forum ini digunakan sebagai sarana untuk memperkuat koordinasi antar-instansi, menyamakan persepsi tentang pentingnya keselamatan pelayaran, serta mendorong kepatuhan terhadap regulasi yang telah ditetapkan. Dalam FGD tersebut, KSOP turut menyampaikan Kembali urgensi dari pelaksanaan keselamatan pelayaran secara konsisten, baik dalam situasi normal maupun saat kondisi darurat. Melalui hasil observasi ini, terlihat bahwa KSOP Kelas I Tanjung Emas berperan aktif dalam membangun budaya keselamatan pelayaran yang tidak hanya berorientasi pada prosedur, tetapi juga pada pembinaan sikap dan kesadaran pelaku pelayaran.

Hasil Wawancara

Wawancara dilakukan dengan 6 (enam) narasumber yang memiliki tanggung jawab di bidang keselamatan pelayaran, hukum dan sertifikasi kapal, serta patroli pengawasan. Dari hasil wawancara, diketahui bahwa salah satu kendala utama dalam meningkatkan keselamatan pelayaran adalah faktor kelalalian manusia (*human error*), baik dari awak kapal maupun dari pengguna jasa pelabuhan. Narasumber menyebutkan bahwa KSOP Kelas I Tanjung Emas telah berupaya mengatasi hal ini dengan melakukan sosialisasi, pelatihan, dan diskusi kelompok terarah (*Focus Group Discussion*) secara berkala kepada *stakeholder* Pelabuhan. Salah satu narasumber dari Bidang Sertifikasi Kapal menyatakan:

“Kami selalu pastikan semua kapal memenuhi persyaratan sertifikasi keselamatan sebelum SPB diterbitkan. Tapi perlu kerja sama semua pihak agar prosedur yang sudah baik ini tidak hanya formalitas, tapi benar-benar diterapkan.”

Pernyataan ini menegaskan bahwa aspek administratif saja tidak cukup untuk menjamin keselamatan pelayaran. Diperlukan kesadaran, kepatuhan, dan tanggung jawab Bersama dari seluruh pihak yang terlibat, mulai dari awak kapal hingga instansi pengawas. Tanpa penerapan nyata di lapangan, prosedur keselamatan hanya menjadi formalitas. Oleh karena itu, budaya keselamatan harus dibangun dan dijalankan secara konsisten dalam setiap operasional pelayaran.

Hasil Dokumentasi

Dokumen-dokumen yang diperoleh dari KSOP Kelas I Tanjung Emas menunjukkan bahwa terdapat sejumlah sertifikat keselamatan yang wajib dimiliki oleh setiap kapal yang melakukan pelayaran, antara lain:

- Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal
- Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal
- Sertifikat Keselamatan Radio Kapal

Selain itu, terdapat arsip kegiatan sosialisasi keselamatan pelayaran, laporan kejadian kecelakaan kapal (insiden kebakaran KM. Kirana I), dan dokumentasi foto kegiatan inspeksi kapal. Dokumen-dokumen ini menjadi bukti bahwa KSOP Kelas I Tanjung Emas menjalankan fungsi pembinaan dan pengawasan secara nyata.

Pembahasan

Peran KSOP Kelas I Tanjung Emas

Berdasarkan hasil penelitian yang diperoleh melalui wawancara dan observasi langsung di KSOP Kelas I Tanjung Emas, diketahui bahwa KSOP memiliki peran penting sebagai otoritas pelabuhan yang bertugas melakukan pengawasan dan pengendalian keselamatan

pelayaran. Pengawasan ini meliputi pemeriksaan alat keselamatan kapal, pengecekan dokumen sertifikasi keselamatan, serta kelayakan kapal sebelum diberi izin berlayar melalui penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB).

Petugas *Marine Inspector* dari KSOP Kelas I Tanjung Emas melakukan pengecekan teknis terhadap struktur dan perlengkapan kapal, termasuk alat pemadam kebakaran, alat pelampung, hingga sistem komunikasi radio. Kegiatan ini merupakan bagian dari penerapan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang bertujuan memastikan setiap kapal memenuhi standar keselamatan sebelum meninggalkan pelabuhan.

Kendala Dalam Implementasi Keselamatan Pelayaran

Namun dalam implementasinya, hasil wawancara menunjukkan bahwa faktor kelalaian manusia (*human error*) masih menjadi kendala utama dalam upaya peningkatan keselamatan pelayaran. Beberapa awak kapal maupun petugas pelabuhan masih kurang memahami atau mengabaikan pentingnya prosedur keselamatan, yang berisiko menimbulkan kecelakaan kapal. Kasus kebakaran kapal KM. Kirana I pada tanggal 11 Agustus 2024 menjadi contoh konkret bagaimana kurangnya kesadaran dan kepatuhan terhadap standar keselamatan menimbulkan kelalaian hingga memicu insiden serius.

Hal ini menunjukkan bahwa aspek administratif dan pemeriksaan teknis saja tidak cukup. Diperlukan kesadaran kolektif dan kedisiplinan dari semua pihak, baik internal KSOP Kelas I Tanjung Emas maupun eksternal seperti pemilik kapal dan operator pelayaran.

Upaya KSOP Kelas I Tanjung Emas Dalam Meningkatkan Keselamatan Pelayaran

Untuk mengatasi kendala tersebut, KSOP Kelas I Tanjung Emas telah melakukan berbagai upaya preventif dan edukatif, seperti:

- Mengadakan sosialisasi dan pelatihan keselamatan pelayaran kepada awak kapal dan petugas pelabuhan.
- Melaksanakan *Focus Group Discussion* (FGD) dengan Badan Usaha Pelabuhan (BUP) dan Lembaga terkait guna memperkuat koordinasi serta menyamakan persepsi tentang pentingnya keselamatan pelayaran.
- Menjalankan pemeriksaan rutin terhadap alat keselamatan dan dokumen kapal sebelum penerbitan SPB.
- Memberikan pembinaan internal kepada petugas KSOP Kelas I Tanjung Emas untuk meningkatkan profesionalisme dan ketelitian dalam melakukan pengawasan.

Langkah-langkah tersebut menunjukkan bahwa KSOP Kelas I Tanjung Emas tidak hanya bertindak sebagai regulator, tetapi juga sebagai fasilitator dan pembina dalam membangun budaya keselamatan pelayaran.

4. KESIMPULAN

Kecelakaan yang terjadi pada KM. Kirana I di Pelabuhan Tanjung Emas disebabkan oleh kelalaian manusia (*human error*), penyipingan dinding kapal oleh Awak Buah Kapal (ABK), yang hingga saat ini masih menjadi faktor utama dalam berbagai insiden kecelakaan pelayaran. Meskipun prosedur keselamatan telah dijalankan dan alat keselamatan telah diverifikasi oleh petugas, faktor kesalahan manusia tetap menjadi tantangan besar dalam implementasi keselamatan di lapangan. Kasus KM. Kirana I menjadi contoh nyata bahwa aspek teknis saja tidak cukup, tetapi diperlukan juga peningkatan kesadaran dan kompetensi personel kapal dalam menjalankan protokol keselamatan.

KSOP Kelas I Tanjung Emas memegang peran penting dan strategis dalam menjamin keselamatan pelayaran melalui kegiatan pengawasan operasional kapal, pembinaan kepada pihak terkait, serta penerbitan dokumen keselamatan, termasuk Surat Persetujuan Berlayar (SPB). KSOP juga melaksanakan pemeriksaan ketat oleh *Marine Inspector*, serta mengadakan pelatihan, sosialisasi, dan diskusi dengan pemilik kapal dan instansi terkait. Meski langkah preventif telah dilakukan, peningkatan kesadaran dan kepatuhan semua pihak masih diperlukan agar keselamatan pelayaran dapat terwujud secara menyeluruh dan berkelanjutan.

5. UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih kepada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas I Tanjung Emas atas kesempatan dan data yang telah diberikan, serta kepada para narasumber yang telah bersedia meluangkan waktu untuk berbagi informasi dan pengalaman. Ucapan terima kasih juga penulis tujukan kepada dosen pembimbing dan rekan-rekan yang turut memberikan masukan berharga demi kesempurnaan kajian ini. Semoga jurnal ini dapat memberikan manfaat dan kontribusi positif bagi pengembangan keselamatan pelayaran di Indonesia.

DAFTAR REFERENSI

- Abdul Rahman. (2024). Upaya peningkatan keselamatan pelayaran dari aspek peralatan dan manajemen keselamatan kapal. *ILTEK: Jurnal Teknologi*, 19(1), 28–33. <https://doi.org/10.47398/iltek.v19i01.153>
- Bogdan, R. C., & Biklen, S. K. (2007). *Qualitative research for education: An introduction to theory and methods*. Pearson Education.
- Creswell, J. W. (2012). *Qualitative inquiry and research design: Choosing among five approaches* (3rd ed.). SAGE Publications.
- Hadi, S. (1987). *Metodologi research*. Penerbit Andi.

- Moleong, L. J. (2017). *Metodologi penelitian kualitatif*. Remaja Rosdakarya.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia. (2012). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012 tentang organisasi dan tata kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan*.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia. (2015). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 20 Tahun 2015 tentang standar keselamatan pelayaran*.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia. (2001). *Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 2001 tentang kepelabuhanan*.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia. (2009). *Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang kepelabuhanan*.
- Rijali. (2011). *Metode penelitian kualitatif*. Rajawali Pers.
- Satriyo, G., Ningrum, N. L., Catrin, S., & Kalipuro Banyuwangi, K. (2023). Implementasi pemeriksaan kapal marine inspector dalam menciptakan keselamatan KSOP Kelas III Tanjung Wangi. *Discovery: Jurnal Kemaritiman dan Transportasi*, 5(1). <https://ejournal1.akaba-bwi.ac.id/ojs/index.php/discovery>
- Sugiyono. (2016). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Suryani, D., Pratiwi, A. Y., & Hendrawan. (2018). Peran syahbandar dalam keselamatan pelayaran. *Jurnal Saintara*, 2(2).
- Sutopo. (2002). *Metodologi penelitian kualitatif*. Penerbit Universitas Sebelas Maret.
- Undang-Undang Republik Indonesia. (2008). *Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*.