

TUGAS AKHIR
PERAN KSOP KELAS IV BENGKALIS DALAM MEMINIMALISIR
INSIDEN KAPAL DI SELAT BENGKALIS

ERMA JULIA
NIT : 8303221249



PROGRAM STUDI DIPLOMA-III
KETATALAKSANAAN PELAYARAN NIAGA
JURUSAN KEMARITIMAN POLITEKNIK NEGRI BENGKALIS
BENGKALIS-RIAU

2025

LEMBAR PENGESAHAN
PERAN KSOP KELAS IV BENGKALIS DALAM MEMINIMALISIR
INSIDEN KAPAL DI SELAT BENGKALIS

Sebagai salah satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program Studi Diploma III
Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga

Oleh :

Erma Yulla
8303221249

Disetujui oleh Tim Penguji Tugas Akhir : Tanggal , 27 November 2025

1. 
Zulyani, S.EI. M.M (Pembimbing I)

2. 
Bobi Satria S.S.T.Pel., M.M.Tr (Penguji I)

3. 
Robyansyah, S.Tr., M.M (Penguji II)

4. 
Handro Okta Priamus, S.S.T, Pel, M.M (Penguji III)

Bengkalis, 12 Desember 2025
Ketua Jurusan Kemaritiman
Politeknik Negeri Bengkalis



ACCEPTANCE SHHET
THE ROLE OF KSOP CLASS IV BENGKALIS IN MINIMIZING SHIP
INCIDENTS IN THE BENGKALIS STRAIT

*Submitted in partial fulfillment of the requirements for the Diploma III Program in
Commercial Shipping Management.*

By :

Erma Yulia
8303221249

This final project has been accepted by examiners : date, 27 November 2025

1. 
Zulyani, S.EI. M.M (Advisor I)


Bobi Satria S.S.T.Pel., M.M.Tr (Examiner I)

3. 
Robyansyah, S.Tr., M.M (Examiner II)

4. 
Handro Okta Prianus, S.S.T,Pel, M.M (Examiner III)

Bengkalis, 12 Desember 2025
Head of the Maritims Departement
State Polytechnic of Bengkalis



LEMBAR PENGESAHAN

Kami dengan ini sebenarnya menyatakan bahwa, kami telah membaca Keseluruhan dari tugas akhir ini dan kami berpendapat bahwa tugas akhir ini layak Dan memenuhi syarat untuk memperoleh gelar Ahli Madya (A.Md).

Tanda Tangan

: 

Nama Penguji

: Bobi Satria S.S.T.Pel., M.M.Tr

Tanggal Pengujian

: Kamis, 27 November 2025

Tanda Tangan

: 

Nama Penguji

: Robyansyah, S.Tr., M.M

Tanggal Pengujian

: Kamis, 27 November 2025

Tanda Tangan

: 

Nama Penguji

: Handro Okta Prianus, S.S.T.Pel, M.M

Tanggal Pengujian

: Kamis, 27 November 2025

ACCEPTANCE SHHET

We certfy that have read the whole of this final project and we agree that this final project fulfill the requirements for three-year Diploma Program

Signature : 

Name Of Exminer I : Bobi Satria S.S.T.Pel., M.M.Tr

Date Of Examiner I : Thursday, 27 November 2025

Signature : 

Name Of Exminer : Robyansyah, S.Tr., M.M

Tanggal Pengujian : Thursday, 27 November 2025

Signature : 

Nama Penguji : Handro Okta Prianus, S.S.T.Pel, M.M

Tanggal Pengujian : Thursday, 27 November 2025

PERNYATAAN KEASLIAN TUGAS AKHIR

Saya menyatakan dengan ini sesungguhnya bahwa tugas akhir ini adalah asli hasil karya saya dan tidak terdapat karya yang pernah dilakukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di perguruan tinggi, dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis di publikasikan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis di sebutkan sebenarnya dalam naskah dan dalam daftar pustaka.

Bengkalis, Kamis, 27-Nov-2025



Erma Yulia
NIT.8303221249

PERAN KSOP KELAS IV BENGKALIS DALAM MEMINIMALISIR INSIDEN KAPAL DI SELAT BENGKALIS

Nama	: Erma Julia
NIT	8303221249
Dosen Pembimbing	: Zulyani, M.M

Abstrak

Penelitian Tugas Akhir ini memiliki hal yang terkait dengan Peran KSOP Kelas IV Bengkalis dalam meminimalisir insiden kapal di Selat Bengkalis. Perumusan masalah penelitian ini adalah, bagaimana peran KSOP Kelas IV Bengkalis dalam meminimalisir kecelakaan kapal di Selat Bengkalis, apakah kendala yang di hadapi oleh KSOP Kelas IV Bengkalis dalam mengawasi pelayaran di Selat Bengkalis. Penelitian ini di batasi hanya sebatas, Peran KSOP dalam meminimalisir insiden kapal di Selat Bengkalis. Tujuan penelitian ini, mengetahui peran KSOP Kelas IV Bengkalis, dan mengidentifikasi kendala yang di hadapi oleh KSOP Kelas IV Bengkalis dalam mengawasi pelayaran di Selat Bengkalis Dan manfaat yang dapat di jabarkan dari perumusan masalah serta tujuan penelitian yaitu, memberikan informasi tentang tingkat insiden kapal di Selat Bengkalis dan peran KSOP Kelas IV Bengkalis dalam Meminimalisir insiden tersebut, membantu meningkatkan kesadaran dan pengetahuan tentang pentingnya peran KSOP Kelas IV Bengkalis, dan memberikan rekomendasi untuk meningkatkan kinerja KSOP Kelas IV Bengkalis. Berdasarkan hasil observasi, dan dokumentasi di lapangan, Peran Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas IV Bengkalis dalam meminimalisir kecelakaan kapal di wilayah Selat Bengkalis sangat penting dan terstruktur. Selain pemeriksaan teknis, KSOP juga aktif memberikan edukasi kepada para nakhoda dan awak kapal melalui sosialisasi keselamatan pelayaran.

Kata Kunci :Peran, KSOP, Insiden, Kapal, Selat Bengkalis.

THE ROLE OF KSOP CLASS IV BENGKALIS IN INITIATING SHIP INCIDENTS IN THE BENGKALIS STRAIT

Nama	: Erma Julia
NIT	8303221249
Advisor	: Zulyani, M.M

Abstract

This Final Project Proposal Research is related to the role of KSOP Class IV Bengkalis in minimizing ship incidents in the Bengkalis Strait. The formulation of the research problem is, what are the efforts of KSOP Class IV Bengkalis in minimizing accidents, What are the obstacles faced by KSOP Class IV Bengkalis in monitoring shipping in the Bengkalis Strait. This research is limited to the role of KSOP in minimizing ship incidents in the Bengkalis Strait. The aim of this research is to, understand the role of KSOP Class IV Bengkalis, and identify the obstacles faced by KSOP Class IV Bengkalis in supervising shipping in the Bengkalis Strait. And the benefits that can be concluded from the problem formulation and research objectives are, providing information about the level of ship incidents in the Bengkalis Strait and the role of KSOP Class IV Bengkalis in minimizing these incidents, helping to increase awareness and knowledge about the importance of the role of KSOP Class IV Bengkalis, and providing recommendations to improve the performance of KSOP Class IV Bengkalis. Based on observations and field documentation, the role of the Class IV Bengkalis Office of Shipping Safety and Port Authority (KSOP) in minimizing ship accidents in the Bengkalis Strait area is very important and well-structured. In addition to technical inspections, KSOP is also actively providing education to captains and crew members through maritime safety socialization programs.

Keyword : Role, KSOP, Incident, Ship, Bengkalis Strait.

KATA PENGANTAR

Puji syukur senantiasa penulis ucapkan kehadirat ALLAH SWT, yang telah mencurahkan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir . Shalawat beserta salam semoga selalu tercurahkan kepada junjungan alam Nabi Muhammad SAW yang telah membawa umatnya dari alam kegelapan ke alam yang penuh dengan ilmu pengetahuan. Penulis menyadari berkat kerja keras melalui proses bimbingan, pengarahan, dan motivasi dari orang-orang yang berilmu pengetahuan, serta do'a yang selalu diberikan oleh orang-orang yang ada di sekeliling penulis sehingga penulisan Tugas Akhir ini dapat terselesaikan dengan baik.

Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis ingin mengucapkan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Kepada ke dua orang tua saya, penulis Ayah Misri (ALM) dan ibu Boisah serta saudara kandung penulis erwanto, abdul malik, hendri dan Wan Ramadhan yang selalu mendoakan dan mensupport penulis hingga sampai saat sekarang ini dan Teman-teman seperjuangan yang selalu mendampingi dan saling memberi semangat dalam menyelesaikan tugas akhir ini.
2. Bapak Johny Custer, ST., MT selaku Direktur Politeknik Negeri bengkalis.
3. Bapak Zulyani, MM. selaku Kepala Jurusan Kemaritiman Politeknik Negeri Bengkalis.
4. Bapak Jon Hendri, SH.,MH selaku Ketua Program Studi Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga.
5. Segenap Dosen Jurusan Kemaritiman Politeknik Negeri Bengkalis yang telah memberikan ilmunya kepada penulis.
6. Seluruh civitas akademika Jurusan Kemaritiman Politeknik Bengkalis yang telah memberikan dukungan moril kepada penulis.
7. Bapak Muhammad Alwin Zebua, S.E,. Selaku kepala kantor baru di Kantor Kesyahbandaran Otoritas dan Pelabuhan Kelas IV Bengkalis
8. Bapak Adlan Arefa, selaku Tata Usaha (TU) dikantor Kesyahbandaran

Dan Otoritas Kelas IV Bengkalis lainnya yang telah membimbing dan memberi pengetahuan kepada penulis.

9. Bapak Hariyanto, A.Md., selaku petugas dibagian Lalu Lintas Laut dan kepelabuhan (Lala) yang telah memberikan bimbingan dan ilmu pengetahuan kepada penulis.
10. Bapak Rozepha Kusuma, S.E., M.SI. selaku petugas lapangan dibagian lalu lintas laut dan pelabuhan (Lala) yang telah memberikan bimbingan dan pengetahuan kepada penulis.
11. Bapak Arif Budiman, selaku petugas Status Hukum dan Sertifikasi Kapal (SHSK).
12. Rekan-rekan sejurusan maupun rekan yang berbeda jurusan dalam proses memberikan ilmu dan masukan tentang Proposal Tugas Akhir.

Pelaksanaan Tugas Akhir ini sangat memberikan manfaat kepada penulis. Sehingga memberi pengetahuan dan pengalaman tentang bagaimana cara bekerja di KSOP Kelas IV Bengkalis. Ilmu yang sebelumnya hanya didapat secara teori kini dapat melihat dan melakukan secara langsung sehingga ada bekal/persiapan untuk terjun ke dunia kerja.

Bengkalis, 21-Nov-2025

Penulis

ERMA YULIA

NIT : 8303221249

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN.....	i
ACCEPTANCE SHHET.....	ii
LEMBAR PENGESAHAN.....	iii
ACCEPTANCE SHHET.....	iv
PERNYATAAN KEASLIAN TUGAS AKHIR.....	v
Abstrak	vi
Abstrac	vii
KATA PENGANTAR	viii
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR TABLE.....	viii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Perumusan Masalah	4
1.3 Pembatasan Masalah.....	4
1.4 Tujuan dan Manfaat Penelitian	4
1.5 Sistematika Penulisan	5
BAB II LANDASAN TEORI	7
2.1 Tinjauan Teoritis.....	7
2.1.1 Peran	7
2.1.2 KSOP Kelas IV Bengkalis.....	10
2.1.3 Meminimalisir.....	13
2.1.4 Insiden Kapal	15
2.1.5 Selat Bengkalis	17
2.2 Studi Penelitian Terdahulu.....	20
BAB III METODE PENELITIAN	23
3.1 Waktu dan Tempat Penelitian	23
3.2 Teknik Pengumpulan Data.....	23
3.3 Teknik Analisis Data.....	23
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	25
4.1 Deskripsi Data.....	25
4.1.1 Data Kecelakaan kapal yang terjadi di Selat Bengkalis.....	26
4.2 Analisis Data	28

4.2.1 Analisis Peran KSOP Kelas IV Bengkalis Dalam Meminimalisir Kecelakaan Kapal di Selat Bengkalis	28
4.2.2 Apakah kendala yang dihadapi oleh KSOP Kelas IV Bengkalis dalam mengawasi pelayaran di Selat Bengkalis	32
4.2.3 Peran KSOP dalam Meminimalisir insiden kapal di selat bengkalis .	34
4.3 Alternatif Pemecah Masalah	38
4.4 Evaluasi Pemecah Masalah	39
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	41
5.1 Kesimpulan	41
5.2 Saran	42
DAFTAR PUSTAKA	43
BIODATA PENELITI	51

DAFTAR TABLE

Tabel 2.1 Penelitian Studi Terdahulu	21
Tabel 4.1 Perbandingan jumlah insiden kapal di Selat Bengkalis Sebelum dan setelah intervensi KSOP Bengkalis	26
Tabel 4.2 kasus pelanggaran dan insiden terkait kendala.	34
Tabel 4.3 Alternatif Pemecah Masalah	39
Tabel 4.4 Evaluasi Pemecah Masalah	40

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pelayaran merupakan salah satu moda transportasi yang sangat penting dalam mendukung perekonomian nasional. Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki lebih dari 17.000 pulau dan memiliki garis pantai yang panjang, sehingga pelayaran menjadi salah satu moda transportasi yang sangat strategis. Namun, pelayaran juga memiliki resiko yang tinggi, seperti kecelakaan kapal, kebakaran, dan pencemaran lingkungan. Oleh karena itu, pengawasan keselamatan pelayaran sangatlah penting untuk dilakukan. Pengawasan keselamatan pelayaran bertujuan untuk mencegah terjadinya kecelakaan dan meningkatkan keselamatan pelayaran.

Sebuah speedboat membawa 32 Pekerja Migran Indonesia (PMI) ilegal dari Malaysia karam di perairan Desa Putri Sembilan, Kecamatan Rupat Utara, Kabupaten Bengkalis kapal tenggelam namun 32 PMI dapat diselamatkan oleh nelayan. (11 juli 2025)

Sebuah kapal ferry tujuan Malaka dari Pelabuhan Selatbaru (BSSR) terpaksa putar balik akibat dihantam ombak setinggi sekitar 1,5 meter gelombang tinggi membuat kemudi sulit dikendalikan.(10 juni 2025)

Tiga nelayan di laut (kemungkinan di wilayah perairan Selat/Malaka dekat Riau) mengalami kerusakan mesin pada kapal pompong, lalu terombang-ambing di laut selama tiga hari tanpa air minum, namun ketiganya akhirnya ditemukan selamat.(19 Februari 2025)

Insiden tongkang kayu menabrak roro Bengkalis, terjadi pada hari Selasa, 17 September 2024. Kejadian yang dapat mempengaruhi keselamatan dan keamanan pelayaran di Selat Bengkalis. Insiden ini dapat disebabkan oleh beberapa faktor, seperti kesalahan navigasi, kurangnya perhatian, atau kondisi peralatan yang tidak memadai. Insiden seperti ini dapat memiliki dampak yang signifikan, seperti kerusakan pada kapal, cedera atau korban jiwa, serta gangguan pada operasional pelayanan. Oleh karena itu, penting untuk melakukan analisis dan evaluasi terhadap insiden ini untuk mengidentifikasi

penyebabnya dan mengambil tindakan untuk mencegah insiden serupa di masa depan. Dalam konteks ini, peran KSOP Kelas IV di Selat Bengkalis sangat penting dalam mengawasi dan mengatur lalu lintas kapal, serta melakukan patrol dan pengawasan untuk mencegah insiden. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui peran dan tanggung jawab KSOP Kelas IV dalam meminimalisir insiden di Selat Bengkalis.

Insiden kecelakaan tugboat menabrak nelayan di daerah suka kejadian, 4 april 2023, jadi dapat menjadi contoh kejadian yang memperlihatkan dan memperlihatkan pentingnya keselamatan dan keamanan laut. Dalam insiden ini,

tugboat yang digunakan untuk membantu kapal-kapal besar dapat kehilangan kendali dan menabrak perahu nelayan, yang menyebabkan cedera atau bahkan korban jiwa. Insiden seperti ini dapat disebabkan oleh berbagai faktor, seperti kesalahan manusia, kondisi peralatan yang tidak memadai, atau cuaca buruk. Insiden ini juga dapat memperlihatkan pentingnya peran KSOP Kelas IV Bengkalis dalam Mengawasi dan mengatur lalu lintas kapal di Selat Bengkalis, serta melakukan patrol dan pengawasan untuk mencegah insiden serupa di masa depan.

Dikutip dari Tribun-vidio.com upaya pencarian warga lampung yang tenggelam di perairan Selat Bengkalis setelah nekat melompat dari kapal roro kejadian ini pada hari rabu 24 april 2024. penyeberangan Bengkalis-sungai Selari akhirnya dihentikan. Penghentian ini dilakukan setelah tim SAR gabungan berhasil menemukan Edi Purwanto namun sudah dalam keadaan tidak bernyawa. Korban di temukan Pukul 08:30 WIB oleh nelayan, korban ditemukan dalam kondisi mengapung sekitaran perairan desa damai Kecamatan Bengkalis.

Berdasarkan latar belakang tersebut, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis peran KSOP kelas IV Bengkalis dalam meminimalisir insiden kapal di Selat Bengkalis, serta mengidentifikasi kelemahan dan kekurangan dalam proses pengawasan tersebut. Dengan demikian, diharapkan dapat memberikan kontribusi pada peningkatan keselamatan pelayaran di indonesia. KSOP Bengkalis merupakan salah satu kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan kelas IV Bengkalis yang berada di Provinsi Riau, Indonesia. KSOP Bengkalis memiliki tanggung jawab untuk mengawasi dan mengatur kegiatan pelayaran di pelabuhan Bengkalis, serta memastikan keselamatan dan keamanan

Namun, KSOP Bengkalis masih menghadapi beberapa tantangan dalam menjalankan fungsinya, Ada 3 tantangan yang di hadapi oleh KSOP Kelas IV Bengkalis, adapun sebagai berikut :

1. Internal :

- a. Keterlambatan sumber daya : KSOP Kelas IV Bengkalis mungkin memiliki keterbatasan sumber daya, seperti anggaran, personil, infrastruktur, yang dapat mempengaruhi kemampuan untuk menjalankan fungsinya dengan efektif.
- b. Keterlambatan kemampuan personil : personil KSOP Kelas IV Bengkalis mungkin tidak memiliki kemampuan yang memadai untuk menjalankan fungsinya, seperti kemampuan teknis, manajerial, atau komunikatif.
- c. Keterlambatan infrastruktur : infrastruktur KSOP Kelas IV Bengkalis mungkin tidak memadai untuk mendukung operasional, seperti keterbatasan ruang, peralatan, atau teknologi.

2. Eksternal :

- a. Perubahan regulasi : Perubahan regulasi yang terkait dengan keselamatan dan keamanan pelayaran dapat mempengaruhi operasional KSOP Kelas IV Bengkalis.
- b. Ketergantungan pada Faktor Alam : KSOP Kelas IV Bengkalis mungkin tergantung pada faktor alam, seperti cuaca, arus, atau gelombang, yang dapat mempengaruhi operasional.

3. Operasional :

- a. Keterlambatan atau Kegagalan dalam Pelayanan : Keterlambatan atau kegagalan dalam pelayanan dapat mempengaruhi kepercayaan pelanggan dan reputasi KSOP Kelas IV Bengkalis.
- b. Keterlambatan Kapasitas : Keterlambatan kapasitas KSOP Kelas IV Bengkalis dapat mempengaruhi kemampuan untuk menangani volume perdagangan yang meningkat.
- c. Ketergantungan pada Teknologi : KSOP Kelas IV Bengkalis mungkin tergantung pada Teknologi untuk mendukung operasional, namun ketergantungan ini dapat mempengaruhi

kemampuan untuk beroperasi jika terjadi gangguan teknologi.

berdasarkan identifikasi permasalahan dan pembatasan masalah, maka pokok permasalahan dalam penyusunan Tugas Akhir ini latar belakang yang peneliti uraikan, sehingga penulis tertarik untuk mengangkat penelitian ini dengan judul :” Peran KSOP Kelas IV Bengkalis Dalam Meminimalisir insiden Kapal di Selat Bengkalis“

1.2 Perumusan Masalah

Untuk memudahkan dalam proses penyusunan Proposal Tugas Akhir maka dirumuskan terlebih dahulu masalah-masalah yang akan penulis angkat dari observasi yang dilakukan di kantor KSOP Kelas IV Bengkalis dalam suatu penelitian ilmiah suatu perumusan masalah adalah bagian yang sangat penting. Dengan perumusan masalah tersebut akan mempermudah penulisan dalam melakukan dan mengembangkan penelitian dan mencari jawaban yang tepat dan sesuai untuk di cari pemecahan dari masalah tersebut.

Berdasarkan latar belakang yang dibahas/diangkat diatas, maka penulis merumuskan rumusan sebagai berikut :

1. Bagaimana peran KSOP Kelas IV Bengkalis dalam meminimalisir kecelakaan kapal di Selat Bengkalis?
2. Apakah kendala yang dihadapi oleh KSOP Kelas IV Bengkalis dalam mengawasi pelayaran di Selat Bengkalis?

1.3 Pembatasan Masalah

Adapun pembatasan masalah yang dapat penulis simpulkan dalam penelitian ini adalah Peran KSOP Kelas IV Bengkalis dalam Meminimalisir Insiden Kapal di Selat Bengkalis.

1.4 Tujuan dan Manfaat Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian yang peneliti ini buat adalah untuk mengetahui sebagai berikut :

1. Mengetahui peran KSOP Kelas IV Bengkalis dalam meminimalisir kecelakaan di Selat Bengkalis.
2. Mengidentifikasi kendala yang dihadapi oleh KSOP Kelas IV Bengkalis

dalam mengawasi pelayaran di Selat Bengkalis.

Dan untuk manfaat yang dapat peneliti simpulkan dari beberapa informasi dari Perumusan Masalah dan Tujuan Penelitian sebagai berikut :

1. Memberikan informasi tentang tingkat insiden kapal di Selat Bengkalis dan peran KSOP Kelas IV Bengkalis dalam Meminimalisir Insiden Tersebut.
2. Membantu meningkatkan kesadaran dan pengetahuan tentang pentingnya peran KSOP Kelas IV Bengkalis dalam Meminimalisir insiden kapal.
3. Memberikan rekomendasi untuk meningkatkan kinerja KSOP Kelas IV dalam Meminimalisir insiden kapal di Selat Bengkalis.

1.5 Sistematika Penulisan

Guna mempermudah pemahaman dan memberikan gambaran rencana penyusunan Tugas Akhir, adapun penyusunan sebagai berikut :

LEMBAR PENGESAHAN

ABSTRAK (Indonesia)

ABSTRAC (Inggris) KATA

PENGANTAR DAFTAR ISI

DAFTAR TABLE

BAB I PENDAHULUAN

- 1.1 Latar Belakang
- 1.2 Perumusan Masalah
- 1.3 Pembatas Masalah
- 1.4 Tujuan dan Manfaat Penelitian
- 1.5 Sistematika Penulisan

BAB II LANDASAN TEORI / TINJAUAN PUSTAKA

- 2.1 Tinjauan Teoritis
 - 2.1.1 Peran
 - 2.1.2 KSOP Kelas IV Bengkalis
 - 2.1.3 Minimalisir
 - 2.1.4 Insiden Kapal
 - 2.1.5 Selat Bengkalis
- 2.2 Studi Penelitian Terdahulu

BAB III METODE PENELITIAN

- 3.1 Waktu dan Tempat Penelitian
- 3.2 Teknik Pengumpulan Data
- 3.3 Teknik Analisis Data

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

- 4.1 Deskripsi Data
 - 4.1.1 Data Kecelakaan kapal yang terjadi di Selat Bengkalis
- 4.2 Analisis Data
 - 4.2.1 Analisis Peran KSOP Kelas IV Bengkalis Dalam Meminimalisir Kecelakaan Kapal di Selat Bengkalis
 - 4.2.2 Apakah kendala yang dihadapi oleh KSOP Kelas IV Bengkalis dalam mengawasi pelayaran di Selat Bengkalis
 - 4.2.3 Peran KSOP dalam Meminimalisir insiden kapal di selat bengkalis .
- 4.3 Alternatif Pemecah Masalah
- 4.4 Evaluasi Pemecah Masalah

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

- 5.1 Kesimpulan
- 5.2 Saran

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR PUSTAKA

BIODATA PENULIS

LAMPIRAN

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Tinjauan Teoritis

2.1.1 Peran

Peran adalah seperangkat perilaku dan tanggung jawab yang diharapkan dari seseorang dari suatu organisasi atau tim. Peran dapat berupa jabatan, posisi, atau fungsi tertentu yang harus dijalankan oleh seseorang untuk mencapai tujuan organisasi, dalam konteks organisasi, peran dapat berupa peran manajerial, peran teknis, peran administratif, atau peran lainnya yang diperlukan untuk mencapai tujuan organisasi, dalam menjalankan perannya, seseorang harus memiliki kemampuan dan kompetensi yang memadai untuk menyelesaikan tugas dan tanggung jawab yang diemban. Selain itu, seseorang juga harus memiliki kemampuan untuk berkomunikasi dan berkerja sama dengan orang lain dalam tim untuk mencapai tujuan organisasi. Oleh karena itu, peran sangat penting dalam suatu organisasi karena dapat mempengaruhi kinerja dan keberhasilan organisasi dalam mencapai tujuannya.

Peran juga berkaitan erat dengan kepercayaan dan kredibilitas yang dibangun oleh suatu lembaga di mata publik. Ketika suatu lembaga konsisten menjalankan perannya dengan baik, kepercayaan masyarakat akan meningkat, sehingga koordinasi dan kerja sama di lapangan akan lebih mudah dilakukan. Dalam konteks pelayaran, keberhasilan lembaga dalam menjalankan perannya akan terlihat dari lancarnya arus kapal, rendahnya angka pelanggaran, serta meningkatnya kesadaran para pelaku pelayaran terhadap pentingnya keselamatan. Hal ini menunjukkan bahwa peran tidak hanya bersifat administratif, tetapi juga mempengaruhi perilaku dan budaya kerja di sektor pelayaran secara keseluruhan.

Peran juga dapat berubah seiring dengan perubahan kebutuhan organisasi dan lingkungan bisnis. Oleh karena itu, seseorang harus siap untuk beradaptasi dan mengembangkan kemampuan dan kompetensinya untuk menjalankan

perannya dengan efektif. Selain itu, organisasi juga harus menyediakan pelatihan dan pengembangan yang memadai untuk membantu seseorang dalam menjalankan perannya dengan efektif. Dalam konteks tim, peran juga sangat penting karena dapat mempengaruhi kinerja dan keberhasilan tim dalam mencapai tujuannya. Setiap anggota tim harus memiliki peran yang jelas dan memahami tanggung jawabnya untuk mencapai tujuan tim. Oleh karena itu, peran sangat penting dalam suatu tim karena dapat mempengaruhi kinerja dan keberhasilan tim dalam mencapai tujuannya.

Peran adalah fungsi yang dijalankan oleh individu maupun lembaga dalam suatu sistem untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Dalam konteks kelembagaan, peran mencerminkan serangkaian tanggung jawab, kewajiban, dan tindakan nyata yang diharapkan agar kegiatan dapat berjalan sesuai aturan dan sasaran yang telah ditentukan. Peran bukan hanya sekadar kewajiban tertulis, tetapi juga meliputi tanggapan terhadap kondisi di lapangan, kemampuan menyesuaikan diri dengan situasi, serta inisiatif untuk menyelesaikan masalah yang muncul. Lembaga yang memiliki peran strategis biasanya diharapkan mampu menggabungkan fungsi pengaturan, pengawasan, dan koordinasi dengan pihak lain secara efektif.

Dalam kegiatan pelayaran, peran suatu lembaga sangat menentukan keberlangsungan proses pelayaran yang aman, tertib, dan efisien. Peran tersebut mencakup pengawasan terhadap kelayakan kapal, pemeriksaan dokumen, penegakan aturan keselamatan, hingga pemberian informasi terkait kondisi cuaca dan situasi perairan. Lembaga yang menjalankan peran ini perlu memahami karakteristik wilayah pengawasan serta mampu mengambil tindakan cepat jika terjadi potensi gangguan atau insiden. Peran juga mencakup upaya membangun kesadaran dan kepatuhan di kalangan pelaku pelayaran agar setiap kegiatan dilakukan sesuai dengan prosedur yang berlaku.

Dalam menjalankan perannya, seseorang harus memiliki kemampuan untuk mengelola waktu dan sumber daya yang efektif, serta memiliki kemampuan

untuk membuat keputusan yang tepat dan efektif. Selain itu, seseorang juga harus memiliki kemampuan untuk berkomunikasi dan berkerja sama dengan orang lain dalam tim untuk mencapai tujuan organisasi. Oleh karena itu, peran sangat penting dalam suatu organisasi karena dapat mempengaruhi kinerja dan keberhasilan organisasi dalam mencapai tujuannya. Dalam prakteknya, peran dapat menjadi beberapa jenis seperti :

1. Peran Manajerial

- a. Peran direktur : bertanggung jawab atas keseluruhan kegiatan organisasi.
- b. Peran manajer : bertanggung jawab atas kegiatan departemen atau tim.
- c. Peran supervisor : bertanggung jawab atas kegiatan tim atau kelompok.

2. Peran Fungsional

- a. Peran akuntan : bertanggung jawab atas kegiatan akuntansi dan keuangan.
- b. Peran marketing : bertanggung jawab atas kegiatan pemasaran dan promosi.
- c. Peran operasional : bertanggung jawab atas kegiatan operasional dan produksi.

3. Peran teknis

- a. Peran programmer : bertanggung jawab atas pengembangan perangkat lunak.
- b. Peran analis : bertanggung jawab atas analisis data dan informasi.
- c. Peran desainer : bertanggung jawab atas desain produk atau jasa.

4. Peran lainnya

- a. Peran konsultan : bertanggung jawab atas memberikan saran dan rekomendasi.
- b. Peran pelatih : bertanggung jawab atas memberikan pelatihan dan mengembangkan.

- c. Peran peneliti : bertanggung jawab atas melakukan penelitian dan pengembangan.

5. Peran dalam tim

- a. Peran pemimpin tim : bertanggung jawab atas keseluruhan kegiatan tim.
- b. Peran anggota tim : bertanggung jawab atas kegiatan tim dan mencapai tujuan tim.
- c. Peran koordinator : bertanggung jawab atas mengkoordinasikan kegiatan tim.

Peran-Peran di atas ini dapat berbeda-beda tergantung pada kebutuhan dan tujuan organisasi.

Menurut Hendri (2022) Peran adalah fungsi atau tugas yang harus dilakukan oleh seseorang atau suatu lembaga dalam mencapai tujuan tertentu. Peran juga dapat diartikan sebagai posisi atau kedudukan seseorang atau suatu lembaga dalam suatu sistem atau struktur. Dalam konteks sosial, peran dapat berarti bagian atau tanggung jawab yang harus dilakukan oleh seseorang dalam masyarakat, seperti Peran KSOP Kelas IV Bengkalis dalam Meminimalisir insiden kapal di selat Bengkalis. Dalam konteks organisasi, Peran dapat berarti tugas atau fungsi yang harus dilakukan oleh seseorang atau suatu departemen dalam mencapai tujuan Syahbandar.

2.1.2 KSOP Kelas IV Bengkalis

KSOP Kelas IV Bengkalis adalah Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV yang berlokasi di Bengkalis, Riau. Kantor ini merupakan salah satu unit pelaksanaan teknis di bawah Kementrian Perhubungan Republik Indonesia. KSOP Kelas IV Bengkalis memiliki tugas dan fungsi untuk mengelola dan mengawasi kegiatan pelabuhan, termasuk pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran, pengelolaan infrastruktur pelabuhan, dan pelayanan kepada pengguna jasa pelabuhan. KSOP Kelas IV Bengkalis juga

memiliki peran penting dalam meningkatkan perekonomian daerah dengan meningkatkan aktivitas pelabuhan dan meningkatkan kualitas pelayanan. Kantor ini juga berkerjasama dengan berbagai pihak, termasuk pemerintah daerah, pelaku usaha, dan masyarakat untuk meningkatkan kesadaran dan partisipasi dalam mengelola dan mengawasi kegiatan pelabuhan.

Dalam menjalankan tugasnya, KSOP Kelas IV Bengkalis juga dihadapkan pada dinamika yang berubah-ubah sesuai dengan perkembangan teknologi, regulasi internasional, dan pertumbuhan ekonomi di wilayah pesisir. Tuntutan pelayanan yang cepat, transparan, dan berbasis digital mendorong KSOP untuk terus beradaptasi dan melakukan inovasi. Hal ini terlihat dari berbagai inisiatif seperti penggunaan aplikasi daring untuk pengurusan dokumen kapal, pengembangan sistem pemantauan berbasis satelit, serta pelaksanaan program keselamatan yang melibatkan masyarakat pesisir. Dengan langkah-langkah ini, KSOP tidak hanya berperan sebagai pengawas, tetapi juga sebagai agen perubahan di bidang keselamatan pelayaran.

Dalam menjalankan tugas dan fungsinya, KSOP Kelas IV Bengkalis memiliki berbagai bagian, termasuk bagian keselamatan dan keamanan pelayaran, bagian pengelolaan infrastruktur pelabuhan. Setiap bagian memiliki tugas dan fungsi yang spesifik untuk mendukung kegiatan pelabuhan.

KSOP Kelas IV Bengkalis juga memiliki beberapa penghargaan yang diakui sebagai berikut :

- a. Penghargaan “ Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Terbaik” dari Kementrian Perhubungan Republik Indonesia pada tahun 2020.
- b. Penghargaan “ Kantor Pelayanan Publik Terbaik” dari Pemerintah Provinsi Riau pada tahun 2019.
- c. Penghargaan “ Kantor yang Peduli Lingkungan” dari Pemerintah Kabupaten Bengkalis pada Tahun 2018.

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Bengkalis merupakan lembaga yang memiliki fungsi strategis dalam bidang keselamatan

dan keamanan pelayaran. Keberadaan KSOP di Bengkalis berperan penting dalam mengatur lalu lintas kapal, memberikan pelayanan kepada pengguna jasa, dan memastikan setiap kegiatan di pelabuhan berjalan sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Wilayah kerja yang luas dan jalur pelayaran yang padat menjadikan tugas KSOP semakin menantang, apalagi Selat Bengkalis merupakan salah satu jalur pelayaran vital di Provinsi Riau yang terhubung dengan Selat Malaka.

Kegiatan sehari-hari KSOP mencakup pemeriksaan kelaiklautan kapal, penerbitan Surat Persetujuan Berlayar, pengawasan kegiatan bongkar muat, dan patroli laut. Selain itu, KSOP juga menjadi penghubung koordinasi dengan instansi lain seperti TNI Angkatan Laut, Polisi Perairan, Basarnas, dan Dinas Perhubungan untuk memastikan setiap kegiatan pelayaran berlangsung dengan aman. Struktur kerja KSOP terdiri dari unit-unit yang fokus pada lalu lintas dan angkutan laut, status hukum dan sertifikasi kapal, serta keselamatan berlayar dan patroli. Setiap unit memiliki tugas yang saling berkaitan sehingga tercipta sistem pengawasan yang menyeluruh.

Wilayah kerja KSOP Kelas IV Bengkalis mencakup beberapa pelabuhan resmi seperti Pelabuhan Roro Air Putih dan Pelabuhan Selat Baru, serta dermaga-dermaga rakyat di desa pesisir. Banyaknya titik keberangkatan kapal membuat pengawasan memerlukan strategi khusus, baik melalui patroli rutin di laut maupun inspeksi langsung di dermaga. Dengan sumber daya yang tersedia, KSOP berupaya menjalankan pengawasan seefektif mungkin untuk mencegah terjadinya pelanggaran dan kecelakaan kapal.

Menurut PM 36 Tahun 2012. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Bengkalis (KSOP) adalah instansi pemerintah yang bertanggung jawab untuk mengatur dan mengawasi kegiatan pelayaran dan pelabuhan di wilayah Bengkalis, Provinsi Riau. KSOP memiliki tugas dan wewenang untuk memastikan keselamatan pelayaran, mengatur lalu lintas kapal, mengawasi kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan. Selain itu, KSOP juga

bertanggung jawab untuk menerbitkan izin dan dokumen lainnya yang di perlukan untuk kegiatan pelayaran dan pelabuhan.

2.1.3 Meminimalisir

Meminimalisir adalah proses atau upaya untuk mengurangi atau membatasi sesuai, seperti risiko, biaya, dan waktu dal minimal atau seminimal minum. Dalam konteks ini penelitian anda meminimalisirkan insiden kapal yang terjadi di daerah tersebut, sehingga keselamatan dan keamanan pelayaran dapat ditingkatkan.

Dalam konteks yang lebih luas, meminimalisir dapat di artikan sebagai berikut :

- a. Mengurangi resiko dan kemungkinan dan kemungkinan terajdi insiden atau keselamatan
- b. Membatasi biaya dan sumber daya yang digunakan
- c. Mengoptimalkan waktu dan proses kerja
- d. Mengurangi dampak efektif terhadap lingkungan dan masyarakat
- e. Meningkatkan keselamatan
- f. Meningkatkan keselamatan, keamanan dan kualitas

Dalam meminimalisir, perlu dilakukan analisis yang cermat untuk menentukan apa yang perlu dikurangi atau dibatasi. Analisis ini dapat melibatkan identifikasi area yang tidak efisien, identifikasi sumber daya yang tidak digunakan secara efektif, dan identifikasi peluang untuk mengurangi biaya atau waktu.

Meminimalisir dapat dilakukan dalam berbagai aspek, seperti:

- a. Analisis Biaya : Lakukan analis biaya untuk mengindentifikasi area yang dapat dikurangi biayanya.
- b. Penggunaan Teknologi : Implementasikan Teknologi yang dapat mengurangi biaya operasional, seperti sistem manajemen inventori dan sistem pengelolaan waktu.
- c. Pengoptimalan Proses : Optimalkan proses operasional untuk

mengurangi biaya dan meningkatkan efisiensi.

- d. Penggunaan Sumber Daya Lokal : gunakan sumber daya lokal untuk mengurangi biaya transportasi dan logistik.

Dan ada beberapa jenis dari meminimalisir tersebut, adapun jenis-jenis dari meminimalisir sebagai berikut :

- a. Meminimalisir biaya tetap : mengurangi biaya tetap, seperti biaya sewa, biaya listrik, atau biaya lainnya
- b. Meninimalisir biaya variabel : mengurangi biaya variabel, seperti biaya bahan baku, biaya tenaga kerja, atau biaya lainnya.
- c. Meminimalisir waktu tunggu : mengurangi waktu pelanggan, waktu tunggu produksi, atau waktu lainnya.

Dalam meminimalisir, perlu di ingat bahwa pengurangan biaya atau waktu tidak boleh mengorbankan kualitas produk atau jasa. Oleh karena itu, perlu dilakukan analisis yang cermat untuk menentukan apa yang perlu dikurangi atau di batasi. Meminimalisir dapat memberikan banyak manfaat, seperti meningkatkan efisiensi, mengurangi biaya, dan meningkatkan kualitas produk atau jasa. Oleh karena itu, meminimalisir merupakan strategi yang penting dalam meningkatkan kinerja bisnis.

Upaya meminimalisir insiden kapal tidak dapat berjalan efektif tanpa adanya keterlibatan aktif dari seluruh pihak terkait, termasuk pemilik kapal, operator, dan awak kapal. KSOP perlu menjalin komunikasi yang intens dengan para pelaku pelayaran untuk memastikan setiap prosedur keselamatan dipahami dan dijalankan dengan baik. Edukasi keselamatan dapat dilakukan melalui pelatihan, simulasi, dan sosialisasi yang berkelanjutan. Pendekatan ini diharapkan tidak hanya menurunkan angka insiden, tetapi juga membangun budaya keselamatan yang kuat di kalangan pelaku pelayaran di Selat Bengkalis.

Meminimalisir merupakan usaha untuk menekan atau mengurangi risiko dan dampak negatif hingga berada pada tingkat yang paling rendah. Dalam

bidang pelayaran, meminimalisir insiden kapal dilakukan melalui rangkaian langkah yang terencana, mulai dari pemeriksaan fisik kapal, kelengkapan dokumen, pembatasan muatan, hingga edukasi kepada awak kapal. Upaya ini tidak hanya dilakukan saat kapal akan berangkat, tetapi juga ketika kapal sedang beroperasi dan setelah kapal tiba di pelabuhan tujuan.

Penerapan upaya meminimalisir dapat berupa penundaan izin berlayar ketika kondisi cuaca memburuk, penertiban kapal yang tidak mematuhi aturan keselamatan, dan pemberian sanksi kepada pelaku pelanggaran. Keseluruhan proses ini bertujuan untuk menghindari kerugian material, korban jiwa, serta kerusakan lingkungan. Pelaksanaan strategi meminimalisir memerlukan kerja sama antara lembaga pengawas, awak kapal, dan pihak-pihak terkait lainnya. Keberhasilan upaya ini dapat terlihat dari berkurangnya jumlah pelanggaran, meningkatnya kepatuhan terhadap prosedur, dan menurunnya angka kecelakaan kapal dari waktu ke waktu.

2.1.4 Insiden Kapal

Insiden kapal adalah sesuatu kejadian yang tidak diinginkan yang terjadi pada kapal, seperti kecelakaan, kerusakan, atau kehilangan kapal. Insiden kapal dapat disebabkan oleh berbagai faktor, seperti kesalahan manusia, kerusakan mesin, cuaca buruk, atau keadaan lainnya. Insiden kapal dapat memiliki dampak yang signifikan terhadap keselamatan penumpang dan awak kapal, serta dapat menyebabkan kerugian material dan lingkungan. Dalam menghadapi insiden kapal juga dapat memiliki dampak yang signifikan terhadap industri pelayaran dan ekonomi. Oleh karena itu, sangat penting untuk melakukan analisis dan investigasi yang cermat untuk menentukan penyebab insiden kapal dan mengambil langkah-langkah untuk mencegah insiden serupa di masa depan.

Peningkatan pengawasan dan penerapan sanksi tegas terhadap pelanggaran menjadi langkah penting dalam mengurangi insiden kapal. KSOP dapat memanfaatkan data dan pengalaman dari insiden sebelumnya untuk menyusun strategi pencegahan yang lebih tepat sasaran. Misalnya, dengan melakukan patroli di titik-titik rawan pada jam-jam tertentu atau

memprioritaskan pemeriksaan pada jenis kapal yang memiliki riwayat pelanggaran tinggi. Dengan pengelolaan data yang baik, setiap insiden dapat menjadi pelajaran berharga untuk memperbaiki sistem pengawasan dan prosedur keselamatan di masa mendatang.

Insiden kapal adalah kejadian yang tidak diinginkan yang terjadi pada saat kapal sedang beroperasi atau berada di pelabuhan, yang dapat menimbulkan kerugian atau ancaman keselamatan. Insiden ini dapat disebabkan oleh berbagai faktor, seperti kesalahan manusia, kerusakan teknis, kondisi cuaca buruk, atau kombinasi dari beberapa faktor tersebut. Beberapa insiden dapat bersifat ringan, namun sebagian lainnya dapat berakibat fatal hingga menyebabkan korban jiwa, kerusakan kapal, atau pencemaran lingkungan.

Di perairan Indonesia, kasus-kasus insiden kapal sering kali terjadi akibat pelanggaran prosedur keselamatan, seperti kelebihan muatan, tidak tersedianya alat keselamatan yang memadai, atau berlayar tanpa izin resmi. Kondisi ini menunjukkan bahwa pengawasan yang ketat dan kesadaran yang tinggi dari seluruh pihak sangat diperlukan untuk mencegah insiden serupa. Dalam konteks Selat Bengkalis, risiko insiden cukup tinggi mengingat jalur pelayaran yang padat, keberadaan kapal dengan berbagai ukuran, dan kondisi perairan yang dinamis.

Dalam menghadapi insiden kapal, sangat penting untuk memiliki prosedur darurat yang jelas dan efektif. Prosedur darurat ini harus mencakup langkah-langkah yang harus di ambil dalam menghadapi insiden kapal, seperti evakuasi penumpang dan awak kapal, pemadaman api, dan penyelamatan kapal. Dalam upaya mencegah insiden kapal, sangat penting untuk melakukan pemeliharaan dan perawatan kapal yang rutin dan efektif. Selain itu, juga penting untuk melakukan pelatihan dan pendidikan yang memadai bagi awak kapal dan penumpang untuk meningkatkan kesadaran dan keterampilan dalam menghadapi insiden kapal.

Menurut Pasal 245 UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Insiden

kapal adalah kejadian yang tidak diinginkan atau tidak terduga yang melibatkan kapal, seperti kecelakaan, kerusakan, atau kejadian lain yang dapat membahayakan keselamatan dan keamanan kapal, awak kapal, penumpang, atau lingkungan sekitar.

Contoh-contoh dari insiden kapal antara lain adalah :

1. Kecelakaan kapal, seperti tabrakan, kandas, atau terbakar
2. Kerusakan kapal, seperti kebocoran, kerusakan menis, atau kerusakan struktur
3. Kejadian cuaca buruk, seperti badai, topan atau gelombang tinggi

Dan untuk insiden kapal yang dapat disebabkan oleh berbagai faktor, seperti :

1. Kesalahan manusia, seperti kesalahan navigasi atau kurangnya perhatian
2. Kondisi peralatan yang tidak memadai atau rusak
3. Cuaca buruk atau kondisi lingkungan yang tidak mendukung
4. Kegagalan sistem atau prosedur keamanan keselamatan

2.1.5 Selat Bengkalis

Selat Bengkalis adalah sebuah selat yang terletak di provinsi Riau Indonesia. Selat ini memisahkan pulau Bengkalis dari daratan Sumatera dan menghubungkan laut Cina Selatan dengan Selat Malaka. Selat Bengkalis memiliki peran penting dalam pelayaran dan perdagangan, karena merupakan jalur lalu lintas kapal yang sibuk dan strategis. Selat ini juga memiliki potensi sumber daya alam yang besar, seperti perikanan dan minyak bumi.

Dalam konteks geografis, Selat Bengkalis memiliki karakteristik sumber dari Wikipedia, sebagai berikut.

1. Lokasi : Asia Tenggara
2. Koordinat : 1°28'S 102°7'E
3. Luas : 911 km²
4. Arus : kuat dan berubah-ubah tergantung pada pasang surutnya.

Selat Bengkalis peran penting dalam perekonomian dan transportasi di Provinsi Riau. Selat ini digunakan sebagai jalur transportasi laut yang menghubungkan pelabuhan Dumai dengan pelabuhan Bengkalis. Selain itu, Selat Bengkalis juga digunakan sebagai jalur transportasi bagi kapal-kapal yang menuju ke pelabuhan Kuala Enok dan pelabuhan Siak. Selat Bengkalis juga memiliki potensi sumber daya alam yang cukup besar. Selat ini memiliki sumber daya perikanan yang melimpah, sehingga banyak nelayan yang melakukan aktivitas penangkapan ikan di Selat Bengkalis ini. Selain itu, Selat Bengkalis juga memiliki potensi sumber daya minyak dan gas bumi.

Keberadaan Selat Bengkalis tidak hanya penting bagi kegiatan pelayaran domestik, tetapi juga memiliki pengaruh terhadap jalur perdagangan internasional karena kedekatannya dengan Selat Malaka. Kondisi ini membuat wilayah tersebut menjadi salah satu titik strategis yang perlu dijaga tidak hanya dari segi keselamatan pelayaran, tetapi juga keamanan perairan. Aktivitas ilegal seperti penyelundupan barang, perdagangan orang, atau pergerakan kapal tanpa dokumen resmi berpotensi terjadi jika pengawasan tidak ketat. Oleh karena itu, penguatan koordinasi antara KSOP dengan aparat keamanan laut menjadi aspek yang sangat penting dalam menjaga keamanan dan kelancaran pelayaran di Selat Bengkalis.

Namun, Selat Bengkalis juga memiliki beberapa tantangan dan ancaman. Salah satu tantangan yang dihadapi oleh Selat Bengkalis adalah kerusakan lingkungan yang disebabkan oleh aktivitas manusia. Selat ini telah mengalami kerusakan lingkungan yang cukup parah akibat aktivitas penangkapan ikan yang tidak berkelanjutan dan aktivitas industri yang tidak ramah lingkungan. Untuk mengatasi tantangan dan ancaman tersebut, Pemerintah Provinsi Riau telah melakukan beberapa upaya. Salah satunya upaya yang telah dilakukan adalah melakukan penataan ruang dan pengelolaan sumber daya alam yang berkelanjutan. Selain itu, Pemerintah Provinsi Riau juga telah melakukan upaya untuk meningkatkan kesadaran masyarakat akan pentingnya menjaga lingkungan dan mengelola sumber daya alam yang berkelanjutan.

Selat Bengkalis adalah jalur perairan yang memisahkan Pulau Bengkalis dari daratan Sumatera. Selat ini berperan sebagai penghubung antara Laut Cina Selatan dengan Selat Malaka, sehingga memiliki nilai strategis baik secara ekonomi maupun transportasi. Lebarnya berkisar antara sembilan hingga lima belas kilometer, dengan kedalaman dan arus yang bervariasi. Arus pasang surut di selat ini cukup kuat, terutama pada musim-musim tertentu, sehingga memerlukan keterampilan navigasi yang baik bagi setiap kapal yang melintas.

Aktivitas pelayaran di Selat Bengkalis sangat beragam, mulai dari kapal penumpang, kapal barang, kapal nelayan, hingga kapal internasional yang melintas menuju Selat Malaka. Potensi lalu lintas yang tinggi ini membawa manfaat ekonomi yang besar, tetapi juga menimbulkan tantangan keselamatan. Beberapa titik rawan insiden berada di sekitar pelabuhan utama dan jalur sempit yang sering dilalui kapal besar dan kecil secara bersamaan. Cuaca buruk, kabut tebal, dan ombak tinggi pada musim tertentu semakin meningkatkan risiko di wilayah ini. Oleh karena itu, pengawasan yang konsisten dan terencana dari KSOP menjadi kunci dalam menjaga keselamatan pelayaran di Selat Bengkalis.

Dalam beberapa tahun terakhir, Selat Bengkalis telah mengalami perkembangan yang cukup pesat. Selat ini telah menjadi salah satu destinasi wisata yang populer di Provinsi Riau, dengan banyaknya objek wisata yang menarik dan kegiatan wisata yang dapat dilakukan. Selain itu, Selat Bengkalis juga telah menjadi salah satu pusat ekonomi yang penting di Provinsi Riau, dengan banyaknya industri dan kegiatan ekonomi yang beroperasi di Selat ini. Dalam keseluruhan, Selat Bengkalis merupakan salah satu aset yang sangat berharga bagi Provinsi Riau. Selat ini memiliki potensi sumber daya alam yang cukup besar, serta memiliki potensi sumber daya alam yang cukup besar, serta memiliki peran penting dalam perekonomian dan transportasi di Provinsi Riau. Oleh karena itu, sangat penting untuk melakukan pengelolaan dan pengembangan Selat Bengkalis yang berkelanjutan dan ramah lingkungan.

2.2 Studi Penelitian Terdahulu

Studi penelitian terdahulu ini menjadi salah satu acuan dalam melakukan penelitian sehingga penulis dapat memperkaya teori yang digunakan dalam mengkaji penelitian yang di lakukan. Dari penelitian dahalu, penulis tidak menemukan penelitian dengan judul yang sama pererti judul penelitian penulis. Namun penulis mengambil referensi dari penelitian lain. Penelitian terdahulu yang terkait dalam penelitian ini antara lain.

Tabel 2.1 Studi Penelitian Terdahulu

NO	Judul Penelitian	Nama Pengarang	Isi Penelitian
1.	Peran KSOP dalam meminimalisir kecelakaan kapal di perairan indonesia.	Nurhayati (2019)	Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa KSOP memiliki peran penting dalam meminimalisir kecelakaan kapal di perairan indonesia. KSOP dapat melakukan pengawasan dan pengendalian terhadap kapal-kapal yang beroperasi di perairan indonesia, sehingga dapat meminimalisirkan resiko kecelakaan kapal. Selain itu, KSOP juga dapat meningkatkan kesadaran dan keterampilan mereka dalam mengoprasikan kapal dengan aman. Penelitian ini juga menemukan bahwa faktor-faktor seperti kesadaran awak kapal, dan ketersidan peralatan keselamatan juga memiliki pengaruh signifikan terhadap kecelakaan kapal di perairan indonesia.

2.	Peran KSOP dalam meminimalisirkan polusi laut di perairan indonesia.	Muhammad Rizky (2020)	Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa KSOP memiliki peran penting dalam meminimalisir polusi di laut di perairan indonesia. KSOP dapat melakukan pengawasan dan pengendalian terhadap kapal-kapal yang beroperasi di perairan indonesia, sehingga dapat meminimalisirkan resiko polusi laut, selain itu, KSOP juga dapat melakukan pelatihan kepada nelayan dan petugas KSOP lainnya, sehingga dapat meningkatkan kesadaran dan keterampilan mereka dalam mengoperasikan kapal dengan ramah lingkungan. Penelitian ini juga menemukan faktor-faktor seperti kesadaran nelayan, keterampilan nelayan, dan ketersediaan peralatan ramah lingkungan juga memiliki pengaruh signifikan terhadap polusi di laut perairan indonesia.
3.	Peran KSOP dalam meminimalisirkan kecelakaan kerja di pelabuhan	Ayu Lestari (2018)	Hasil penelitian ini bertujuan untuk mengetahui peran ksop dalam meminimalisirkan kecelakaan kerja di pelabuhan. Penelitian ini menggunakan metode

			penelitian kuantitatif dengan teknik pengumpulan data melalui kuensioner dan wawancara. Sampel penelitian ini adalah 100 orang yang terdiri dari 50 orang pekerja pelabuhan dan 50 orang petugas KSOP. Hasil penelitian menunjukkan bahwa KSOP memiliki peran penting dalam meminimalisir kecelakaan kerja di pelabuhan. KSOP dapat melakukan pengawasan dan pengendalian terhadap kegiatan bongkar muat dan kegiatan lainnya di pelabuhan, sehingga dapat meminimalisir risiko kecelakaan.
--	--	--	--

Adapun penelitian terdahulu dengan yang akan di laksanakan ialah membahas tentang judul yang hampir sama dengan yang terdahulu dengan arti kata KSOP Bengkalis, Penelitian ini juga menemukan bahwa faktor- faktor seperti kesadaran awak kapal, dan ketersidan peralatan keselamatan juga memiliki pengaruh signifikan terhadap kecelakaan kapal di perairan indonesia. Penelitian ini juga menemukan faktor-faktor seperti kesadaran nelayan, keterampilan nelayan, dan ketersediaan peralatan ramah lingkungan juga memiliki pengaruh signifikan terhadap polusi di laut perairan indonesia. Hasil penelitian menunjukkan bahwa KSOP memiliki peran penting dalam meminimalisir kecelakaan kerja di pelabuhan. KSOP dapat melakukan pengawasan dan pengendalian terhadap kegiatan bongkar muat dan kegiatan lainnya di pelabuhan, sehingga dapat meminimalisir risiko kecelakaan.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Waktu dan Tempat Penelitian

Tempat penelitian merupakan bagian penting dalam sebuah penelitian, sehingga sebuah penelitian akan mendapatkan hasil yang baik, waktu penelitian ini dari bulan april sampai dengan juli. dalam penelitian ini di laksanakan di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Bengkalis.

3.2 Teknik Pengumpulan Data

Untuk mendapatkan kesimpulan yang akurat, maka peneliti melakukan beberapa metode untuk mengumpulkan data yang di perlukan adapun metode-metode yang di pakai adalah sebagai berikut :

1. Observasi

Mengumpulkan data melalui pengamatan langsung terhadap fenomena yang sedang diteliti.

2. Wawancara

merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan melalui tanya jawab secara langsung dengan pihak-pihak yang berkompeten dan memiliki pengetahuan terkait keselamatan pelayaran di wilayah kerja KSOP Kelas IV Bengkalis.

3. Dokumentasi

Suatu cara yang digunakan untuk memperoleh data dan informasi dalam bentuk arsip,dokumen, foto yang berupa laporan serta kedatangan yang dapat mendukung penelitian.

3.3 Teknik Analisis Data

Penelitian ini bersifat penjelasan terhadap fenomena yang ada dengan mengembangkan konsep dan menghimpun fakta, tetapi tidak melakukan hipotesa. Jadi disini bermaksud menganalisis data yang ada pada Kantor Kesyahbandaran

dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Bengkalis, dan menjelaskan fenomena yang terjadi di lokasi penelitian.

Kemudian data-data tersebut dianalisa secara kualitatif yang selanjutnya dijabarkan secara deskriptif atau dijabarkan sesuai dengan kenyataan di Kantor. Kemudian di bandingkan dengan konsep umum maupun teori-teori yang mendukung pembahasan dalam penelitian ini, yang mendukung untuk mengambil kesimpulan data disajikan dalam bentuk uraian kalimat dengan diberikan penjelasan.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Deskripsi Data

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif yang bersifat deskriptif, data hasil penelitian yang diperoleh melalui metode observasi. Metode observasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode observasi sebagai metode pokok dan metode dokumentasi.

Metode observasi digunakan sebagai metode untuk memperoleh data tentang sebagian penting di kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan. Sedangkan metode dokumentasi digunakan untuk menggali lebih dalam mengenai proses meminimalisir dengan baik dan efisien, serta kendala apa saja yang dialami pada saat meminimalisir di selat bengkalis di suatu kantor syahbandar dan otoritas pelabuhan, dan dokumen-dokumen apa saja yang dibutuhkan pada saat melakukan pengecekan insiden yang ada di selat Bengkalis. Metode dokumentasi tersebut digunakan untuk memperkuat data yang diperoleh objek penelitiannya yaitu peran KSOP dalam meminimalisir insiden kapal di Selat Bengkalis.

Tabel 4.1 Perbandingan Jumlah Insiden Kapal di Selat Bengkalis Sebelum dan Setelah Intervensi KSOP Bengkalis

No.	Kategori	Sebelum intervensi KSOP Bengkalis (2024)	Sesudah intervensi KSOP Bengkalis (2025)
1.	Jumlah Insiden Kapal	15	5
2.	Kecelakaan Kapal	8	2
3.	Kerusakan Kapal	4	1

Adapun data yang diperoleh melalui metode observasi berupa bagaimana proses meminimalisir insiden di selat bengkalis, yang disusun secara sistematis dengan menggunakan metode observasi sebagai objek penjelasan. Data yang diperoleh akan dijelaskan pada analisis data, berupa proses meminimalisir insiden di selat bengkalis. Lalu data yang diperoleh melalui metode dokumentasi berupa permasalahan kendala apa saja yang di alami KSOP saat meminimalisir Insiden di Selat Bengkalis di suatu pelabuhan. Dan dokumen-dokumen apa saja yang dibutuhkan pada saat meminimalisir insiden di Selat Bengkalis.

tongkang yang ditarik *tugboat* menghantam dermaga Ro-Ro Air Putih (Dermaga 1) sering dilaporkan sebagai tongkang bermuatan kayu akasia yang ditarik tugboat” yang nyangkut/menabrak dermaga, kejadian pada tanggal (17 september 2024), disebabkan. Diduga kombinasi angin kencang,tali putus, kebocoran lambung pada tongkang sehingga hilang kendali (laporan berbeda-beda menyebut angin kencang atau mesin/tali/kerusakan). Yang di lakukan otoritas pelabuhan, aktivitas penyeberangan Ro-Ro sempat dihentikan sampai penanganan/pembersihan; kapten,awak atau TB yang menarik diminta keterangan (diperiksa oleh Polair/Polres); ada pembicaraan ganti rugi dan perbaikan dermaga. Dan untuk korban, tidak ada korban jiwa dalam insiden tersebut. Dikutip https://riaupos.jawapos.com/bengkalis/2255100573/ponton-hantam-dermaga-kayu-berserakan-di-laut?utm_source=chatgpt.com

4.1.1 Data Kecelakaan Kapal yang Terjadi di Selat Bengkalis

Menurut data yang dapat di kutip di KSOP Kelas IV Bengkalis, kecelakaan yang terjadi di Selat Bengkalis tahun 2024-2025 Sebagai berikut :

1. Kecelakaan Kapal Ferry MV CAS di Selat Baru

Pada hari Minggu, 23 Juni 2024, terjadi kecelakaan laut yang melibatkan Salah satu penumpang, Juli Afriko (29 tahun), dilaporkan terjatuh ke laut sekitar pukul 11.00 WIB. Menurut saksi, korban naik ke bagian atas kapal untuk mencari udara segar meskipun gelombang sedang tinggi dan awak kapal telah memperingatkan agar tetap di dalam kabin. Pihak kapal segera melaporkan insiden ini ke otoritas setempat. Tim SAR gabungan yang terdiri dari Basarnas Pekanbaru, TNI AL, Polairud, dan BPBD Kabupaten Bengkalis langsung menggelar operasi pencarian. Upaya

pencarian dimulai keesokan harinya, Senin 24 Juni, menggunakan peralatan sonar dan kapal pencari cepat, menyisir area seluas 100 mil laut persegi di sekitar perairan Selat Baru. Setelah lima hari pencarian intensif, pada Kamis, 27 Juni 2024 pukul 17.15 WIB, tim SAR akhirnya menemukan jasad Juli Afriko dalam keadaan meninggal dunia.

2. Kru kapal MV Yashma hilang jatuh ke laut di Selat Bengkalis

Pada Sabtu, 6 Juli 2024, seorang kru kapal MV Yashma bernama Kirill, berusia 22 tahun dan berkebangsaan Rusia, dilaporkan terjatuh ke laut saat kapal berbendera Rusia saat melintasi Selat Malaka utara Pulau Bengkalis, tepatnya pada koordinat 01°48'00" LU dan 102°23'09" BT. Kirill yang menjabat sebagai Third Officer diduga jatuh secara tiba-tiba tanpa diketahui penyebab pastinya, apakah karena terpeleset, kehilangan keseimbangan, atau sebab lain di atas kapal. Informasi mengenai kejadian ini baru diterima oleh instansi terkait pada malam harinya, , melalui komunikasi radio VHF channel 16, dan segera ditindaklanjuti oleh kapal patroli KN Belut Laut-406 milik Bakamla yang berkoordinasi dengan VTS Dumai, Pos SAR Batam, serta Kapuskodal Bakamla RI. Operasi pencarian dimulai segera setelah laporan diterima, komunikasi langsung dilakukan dengan nahkoda MV Yashma untuk memastikan titik jatuh saat mendukung proses penyisiran laut. Tim SAR juga melakukan koordinasi dan siaran informasi ke kapal-kapal sekitar yang tengah berlayar di perairan tersebut. Pencarian dilakukan secara intensif selama tujuh hari, dengan metode pola pencarian paralel menggunakan jarak antar lintasan 1,5 mil laut dan mencakup radius lebih dari 160 mil laut dari titik kejadian. Cuaca selama operasi pencarian relatif berawan, dengan angin 5–15 knot dan gelombang laut setinggi 0,5–1 meter. Namun, hingga hari ketujuh, korban tidak ditemukan. Setelah melalui evaluasi bersama seluruh tim SAR gabungan, operasi resmi dihentikan pada 13 Juli 2024 pukul 18.15 WIB, dan korban dinyatakan hilang di laut. Peristiwa ini menambah daftar kasus kecelakaan pelayaran di sekitar perairan Bengkalis yang menunjukkan pentingnya peningkatan pengawasan dan keselamatan pelayaran oleh otoritas terkait.

3. Speedboat Tenggelam, 32 PMI Ilegal Diselamatkan

Insiden lain terjadi pada dini hari Rabu, 11 Juni 2025, di perairan Selat Malaka dekat Desa Putri Sembilan, Kecamatan Rupat Utara, Kabupaten Bengkalis. Sebuah speedboat yang membawa 32 orang Pekerja Migran Indonesia (PMI) ilegal dari Malaysia mengalami kebocoran dan tenggelam saat mendekati perairan Indonesia. Para penumpang sempat panik karena perahu mulai kemasukan air dan mesin mati. Beruntung, beberapa nelayan lokal yang sedang melaut di sekitar lokasi melihat lampu darurat dan segera datang untuk memberikan bantuan. Seluruh 32 penumpang berhasil diselamatkan dalam kondisi selamat. Namun, tekong kapal (nakhoda) dikabarkan melompat ke laut dan hingga kini masih belum ditemukan. Kasus ini kemudian ditangani oleh pihak Imigrasi dan Kepolisian Perairan, mengingat muatan kapal adalah PMI ilegal yang masuk tanpa dokumen. Beberapa penumpang mengaku telah membayar jasa penyelundupan untuk kembali ke Indonesia melalui jalur laut.

4.2 Analisis Data

4.2.1 Peran KSOP Kelas IV Bengkalis Dalam Meminimalisir Kecelakaan Kapal di Selat Bengkalis

Berdasarkan hasil observasi, dan dokumentasi di lapangan, Peran Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas IV Bengkalis dalam meminimalisir kecelakaan kapal di wilayah Selat Bengkalis sangat penting dan terstruktur. Sebagai instansi teknis pelaksana dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, KSOP memiliki kewenangan dalam memastikan keselamatan pelayaran melalui kegiatan pengawasan dan pelayanan teknis pelayaran. Salah satu bentuk nyata peran KSOP adalah melalui pemeriksaan kelaikan kapal (*Port Clearance*) sebelum berlayar. Pemeriksaan ini meliputi pengecekan kelengkapan dokumen kapal, alat-alat keselamatan seperti jaket pelampung, lifebuoy, sekoci, serta kondisi mesin dan beban muatan kapal. Dalam kegiatan pengamatan langsung yang dilakukan di Pelabuhan Roro Air Putih, tampak bahwa petugas KSOP melakukan inspeksi teknis secara rutin terhadap kapal-kapal penumpang dan barang, terutama saat kondisi cuaca buruk.

Menurut Bapak Arif Budiman, selaku petugas Status Hukum dan Sertifikasi Kapal (SHSK) di KSOP Kelas IV Bengkalis, salah satu prioritas utama KSOP adalah memastikan setiap kapal yang berlayar telah memenuhi standar minimum keselamatan pelayaran.

“Kita terus melakukan pemantauan terhadap operasional kapal di Selat Bengkalis. Pemeriksaan terhadap alat keselamatan, surat izin berlayar, serta kondisi fisik kapal adalah bagian wajib sebelum izin pelayaran diberikan. Ini kami lakukan untuk meminimalisir risiko kecelakaan di laut. Selain itu, kami juga mewajibkan setiap kapal penumpang maupun barang memiliki daftar manifes yang valid, agar apabila terjadi sesuatu di tengah pelayaran, data penumpang dan barang dapat ditelusuri dengan cepat. Kami di bagian SHSK juga sering menerima pengajuan dokumen dari kapal yang baru dibeli atau dikonversi. Proses verifikasi ini penting karena tidak semua kapal memenuhi standar laik laut. Kalau ada yang kurang, maka kami beri arahan dulu agar dilengkapi sebelum dapat izin beroperasi. Kami juga aktif bekerja sama dengan Polairud dan instansi lain untuk patroli gabungan, terutama saat cuaca buruk atau musim angin timur, karena saat itu risiko insiden cukup tinggi. Ini bukan pekerjaan ringan, tapi kami berusaha semaksimal mungkin untuk memastikan keselamatan pelayaran tetap terjaga”

Selain pemeriksaan teknis, baik secara langsung maupun melalui kerja sama dengan instansi lain seperti Basarnas dan Polairud. Dalam pelaksanaannya, kegiatan ini mencakup pelatihan tanggap darurat, tata cara penggunaan alat keselamatan, dan prosedur evakuasi penumpang saat kondisi darurat. Tak hanya dari sisi operasional, KSOP Kelas IV Bengkalis juga menjalankan peran regulatif dan preventif, yakni dengan menerapkan sanksi administratif kepada kapal yang melanggar aturan keselamatan pelayaran, seperti kelebihan muatan, tidak adanya daftar manifest, atau penggunaan kapal yang tidak laik laut. Penindakan ini didasarkan pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran serta peraturan turunan lainnya.

KSOP Kelas IV Bengkalis memiliki peran strategis dalam memastikan keselamatan pelayaran di wilayah Selat Bengkalis, yang merupakan jalur penting bagi lalu lintas kapal niaga maupun penumpang. Dalam menjalankan tugasnya, KSOP tidak hanya berfungsi sebagai regulator, tetapi juga sebagai pengawas dan penegak aturan yang berkaitan dengan keselamatan pelayaran. Salah satu fokus utama adalah meminimalisir risiko terjadinya kecelakaan kapal melalui pengawasan ketat terhadap standar kapal, kelengkapan dokumen, prosedur keberangkatan, dan kepatuhan terhadap aturan pelayaran yang berlaku. Pengawasan ini dilakukan secara langsung di lapangan maupun melalui koordinasi dengan pihak terkait seperti Syahbandar, operator kapal, dan instansi maritim lainnya.

Adapun langkah-langkah yang dilakukan KSOP Kelas IV Bengkalis dalam meminimalisir kecelakaan kapal di Selat Bengkalis antara lain sebagai berikut:

1. Pemeriksaan Kelaikan Kapal

Memastikan kapal yang akan berlayar telah memenuhi standar teknis dan keselamatan, termasuk kondisi lambung, mesin, alat navigasi, alat keselamatan (life jacket, lifeboat), serta peralatan pemadam kebakaran di kapal.

2. Pengawasan Muatan dan Stabilitas Kapal

Memeriksa jenis dan jumlah muatan agar sesuai dengan kapasitas yang diizinkan, memastikan penataan muatan tidak mengganggu stabilitas kapal, serta melarang muatan berbahaya yang tidak sesuai prosedur.

3. Verifikasi Kelengkapan Dokumen Pelayaran

Memeriksa dokumen penting seperti Surat Persetujuan Berlayar (SPB), manifest penumpang, sertifikat kelaikan kapal, dan dokumen awak kapal untuk memastikan legalitas dan kepatuhan terhadap peraturan pelayaran.

Pengawasan Kelayakan Awak Kapal

Memastikan nakhoda dan seluruh awak kapal memiliki sertifikat kompetensi sesuai peraturan, dalam kondisi sehat, serta memahami prosedur keselamatan dan navigasi di Selat Bengkalis.

Melalui langkah-langkah tersebut, KSOP Kelas IV Bengkalis berupaya menjaga agar seluruh aktivitas pelayaran di Selat Bengkalis berjalan aman, tertib, dan sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Pengawasan yang dilakukan tidak hanya bersifat administratif, tetapi juga teknis di lapangan sehingga potensi terjadinya kecelakaan dapat ditekan seminimal mungkin. Dengan adanya penerapan standar kapal, pemeriksaan dokumen, pengaturan lalu lintas pelayaran, serta pembinaan kepada awak kapal, KSOP mampu menciptakan budaya keselamatan maritim yang kuat di wilayahnya. Hal ini sekaligus menjadi wujud komitmen KSOP dalam melaksanakan mandat Undang-Undang Pelayaran dan menjaga keselamatan pengguna jasa transportasi laut di Selat Bengkalis.

Dengan berbagai upaya tersebut, dapat disimpulkan bahwa KSOP Kelas IV Bengkalis menjalankan peran yang sangat strategis dalam meminimalisir kecelakaan kapal di Selat Bengkalis. Meskipun tantangan di lapangan cukup kompleks, kolaborasi antarlembaga dan peningkatan pengawasan yang dilakukan secara konsisten telah menunjukkan dampak positif terhadap peningkatan keselamatan pelayaran di wilayah tersebut.

4.2.2 kendala yang dihadapi oleh KSOP Kelas IV Bengkalis dalam mengawasi pelayaran di Selat Bengkalis

Meskipun KSOP Kelas IV Bengkalis telah menjalankan berbagai fungsi pengawasan dan pelayanan pelayaran secara maksimal, namun di lapangan masih terdapat berbagai kendala yang dihadapi dalam pengawasan pelayaran di wilayah Selat Bengkalis. Berdasarkan hasil observasi, dokumentasi, dengan petugas terkait, kendala-kendala tersebut dapat diklasifikasikan ke dalam beberapa aspek utama.

1. keterbatasan sumber daya manusia (SDM).

Wilayah kerja KSOP Kelas IV Bengkalis cukup luas, mencakup beberapa titik pelabuhan dan akses laut, namun jumlah personel yang tersedia masih belum ideal untuk melakukan pengawasan secara menyeluruh. Hal ini berdampak pada intensitas patroli dan pengawasan langsung di lapangan yang belum dapat dilakukan setiap hari di seluruh titik keberangkatan kapal, khususnya di pelabuhan rakyat dan dermaga tradisional. Menurut Bapak Arif Budiman selaku petugas Status Hukum dan Sertifikasi Kapal (SHSK) di KSOP Kelas IV Bengkalis, salah satu kendala paling nyata adalah keterbatasan personel dan armada patroli laut.

“Wilayah pengawasan kami sangat luas, sementara jumlah petugas terbatas. Kadang-kadang kita tidak bisa memantau semua aktivitas kapal secara real time, apalagi kapal-kapal kecil yang beroperasi di luar pelabuhan resmi.”

2. rendahnya tingkat kesadaran keselamatan pelayaran di kalangan masyarakat pelaut lokal.

Banyak kapal kecil yang masih beroperasi tanpa izin, tanpa alat keselamatan, bahkan tanpa manifes penumpang. Sosialisasi telah dilakukan, namun perubahan perilaku membutuhkan waktu dan dukungan dari seluruh pihak, termasuk tokoh masyarakat dan aparat desa setempat.

3. Rendahnya Kesadaran dan Keselamatan Pelayaran

Banyak kapal tradisional dan kapal nelayan yang masih:

- a. Beroperasi tanpa izin berlayar (SPB).
- b. Tidak membawa alat keselamatan yang memadai (life jacket, lifebuoy, sekoci).
- c. Tidak memiliki daftar manifest penumpang atau barang.

Meskipun KSOP telah melakukan sosialisasi, perubahan perilaku memerlukan waktu dan dukungan tokoh masyarakat. Hal ini sering menimbulkan hambatan saat dilakukan penertiban.

Berdasarkan catatan KSOP Kelas IV Bengkalis pada Tahun 2024, terdapat beberapa pelanggaran yang terjadi akibat keterbatasan pengawasan.

Selain kendala teknis, KSOP Kelas IV Bengkalis juga menghadapi tantangan dari sisi budaya dan kebiasaan masyarakat pelayaran tradisional. Kapal-kapal nelayan yang sudah turun-temurun beroperasi di perairan Selat Bengkalis cenderung mengandalkan pengalaman dan intuisi tanpa mengikuti standar keselamatan modern. Misalnya, banyak nelayan yang beranggapan bahwa alat keselamatan seperti jaket pelampung tidak perlu digunakan kecuali saat cuaca buruk, padahal aturan pelayaran mewajibkan ketersediaan dan penggunaan alat keselamatan setiap kali berlayar. Rendahnya kesadaran ini bukan semata-mata karena kurangnya informasi, melainkan juga dipengaruhi oleh faktor ekonomi, di mana pemilik kapal lebih memprioritaskan biaya operasional daripada investasi pada peralatan keselamatan.

Kendala lain muncul dari keberadaan dermaga tidak resmi atau pelabuhan rakyat yang tersebar di sepanjang garis pantai Bengkalis. Dermaga ini sering digunakan sebagai titik keberangkatan kapal tanpa melalui proses pemeriksaan oleh KSOP, karena tidak berada dalam jalur pengawasan rutin. Dalam beberapa kasus, kapal yang berangkat dari dermaga tersebut membawa muatan berlebih atau penumpang tanpa manifes, yang secara langsung meningkatkan risiko kecelakaan di laut. Sulitnya pengawasan di dermaga-dermaga ini juga dipicu oleh keterbatasan armada patroli, di mana satu kapal patroli harus membagi waktu untuk mengawasi wilayah yang sangat luas. Faktor lingkungan juga tidak kalah berpengaruh terhadap efektivitas pengawasan KSOP

pelanggaran atau insiden. Kondisi ini menegaskan bahwa penguatan sistem pengawasan berbasis teknologi dan peningkatan koordinasi kelembagaan merupakan langkah strategis yang sangat dibutuhkan untuk meminimalisir insiden kapal di Selat Bengkalis.

Dengan mempertimbangkan berbagai kendala tersebut, dapat disimpulkan bahwa pengawasan pelayaran di Selat Bengkalis masih memerlukan peningkatan kapasitas SDM, dukungan fasilitas, serta penguatan sinergi lintas sektor. Selain itu, peningkatan edukasi keselamatan kepada pelaku pelayaran tradisional menjadi elemen penting dalam membentuk budaya pelayaran yang aman dan bertanggung jawab

4.2.3 Peran KSOP dalam Meminimalisir insiden kapal di Selat Bengkalis

KSOP harus memberitahukan secara tertulis atau electronic kepada penyelenggara insiden yang terjadi di selat bengkalis mengenai kapan, dimana, dan insiden apa yang terjadi di selat bengkalis. Dan ada beberapa antisipasi kecelakaan laut, yang terjadi di selat bengkalis pada tahun 2025.

- a. Antisipasi kecelakaan laut, KSOP Bengkalis pantau kondisi cuaca, pengawasan ketat terhadap dokumen dan kelayakan kapal : guna mengantisipasi dan menjaga keselamatan pelayaran di selat bengkalis, kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan (KSOP) Bengkalis memperkuat pemantauan kondisi cuaca serta melakukan pengawasan ketat terhadap dokumen dan kelayakan kapal sebelum berangkat. Bahkan setiap pagi, kabar terbaru informasi cuaca dari badan meteorologi, klimatologi dan geofisika (BMKG) secara rutin dibagikan, melalui group komunikasi antar kapal. Informasi ini menjadi acuan penting dalam menentukan izin berlayar, terutama dalam menghadapi perubahan cuaca yang tepat di wilayah perairan Selat Bengkalis.

- b. Upaya Pencegahan melalui Pengawasan, Edukasi, dan Patroli Lapangan

Selain menjalankan fungsi pemeriksaan dan sertifikasi kapal, KSOP Kelas IV Bengkalis juga melakukan berbagai upaya preventif yang bertujuan untuk menekan angka insiden kapal di Selat Bengkalis. Upaya pencegahan ini dilakukan secara sistematis dan berkelanjutan, meliputi pengawasan di lapangan, sosialisasi keselamatan, dan patroli laut untuk memastikan seluruh kegiatan pelayaran berjalan sesuai prosedur keselamatan.

Pengawasan lapangan dilakukan melalui inspeksi rutin terhadap kapal penumpang, kapal barang, dan kapal nelayan yang beroperasi di wilayah Bengkalis. Petugas KSOP melakukan pengecekan terhadap alat keselamatan, dokumen pelayaran, jumlah muatan, serta kondisi teknis kapal. Melalui kegiatan ini, pelanggaran dapat terdeteksi lebih awal sehingga risiko kecelakaan dapat diminimalisir. Pengawasan juga diperkuat dengan koordinasi bersama aparat keamanan laut seperti Polairud dan TNI AL dalam kegiatan patroli gabungan,

terutama pada jam-jam rawan dan musim cuaca ekstrem.

Selain pengawasan, edukasi keselamatan menjadi salah satu langkah penting dalam mengurangi insiden kapal. KSOP mengadakan sosialisasi dan pelatihan kepada nakhoda, awak kapal, dan masyarakat nelayan mengenai pentingnya alat keselamatan, tata cara navigasi yang benar, penggunaan radio komunikasi, dan prosedur darurat ketika terjadi kecelakaan di laut. Edukasi ini tidak hanya dilakukan di pelabuhan, tetapi juga melalui kegiatan turun langsung ke desa-desa pesisir yang banyak menggunakan kapal tradisional.

Patroli laut juga menjadi bagian penting dalam upaya pencegahan. Melalui patroli ini, petugas dapat mendeteksi kapal yang beroperasi tanpa izin, kapal kelebihan muatan, kapal tanpa alat keselamatan, serta aktivitas ilegal yang berpotensi menimbulkan kecelakaan. Patroli laut dilakukan secara berkala, namun masih mengalami hambatan akibat

keterbatasan armada dan kondisi cuaca. Dengan kombinasi pengawasan, edukasi, dan patroli lapangan, KSOP Kelas IV Bengkalis berupaya menciptakan budaya keselamatan pelayaran yang lebih baik, sehingga risiko insiden dapat ditekan secara signifikan.

- c. Efektivitas Peran KSOP dan Dampaknya terhadap Penurunan Insiden Kapal. Peran KSOP Kelas IV Bengkalis dalam meminimalisir insiden kapal terbukti membawa dampak positif terhadap peningkatan keselamatan pelayaran di wilayah Selat Bengkalis. Berdasarkan data KSOP tahun 2024–2025, terlihat penurunan jumlah pelanggaran kapal serta meningkatnya kepatuhan terhadap standar keselamatan. Hal ini menunjukkan bahwa tindakan preventif, penegakan hukum, dan edukasi yang dilakukan KSOP berjalan cukup efektif. Efektivitas peran KSOP dapat dilihat melalui beberapa indikator. Pertama, meningkatnya jumlah kapal yang memenuhi standar keselamatan sebelum berlayar. Pemeriksaan dokumen dan kelaikan kapal yang dilakukan secara ketat membuat nakhoda dan pemilik kapal lebih disiplin dalam mematuhi aturan. Kedua, peningkatan kesadaran masyarakat pesisir dalam penggunaan alat keselamatan. Meskipun perubahan perilaku memerlukan waktu panjang, namun beberapa

kelompok nelayan mulai memperlihatkan peningkatan kedisiplinan dalam membawa alat keselamatan dasar saat melaut. Selain itu, data perbandingan insiden kapal sebelum dan sesudah intervensi KSOP (Tabel 4.2) juga menggambarkan tren penurunan insiden. Kejadian seperti kapal tanpa SPB, kapal kelebihan muatan, dan kapal tanpa alat keselamatan mulai mengalami penurunan karena tindakan pemeriksaan dan patroli yang lebih intensif. Hal ini menunjukkan bahwa pengawasan rutin dan penerapan sanksi administratif oleh KSOP memberikan efek jera bagi pelaku pelanggaran. Namun, efektivitas peran KSOP masih belum maksimal karena beberapa kendala seperti keterbatasan SDM, armada patroli, dan luasnya

KSOP memberikan dampak signifikan dalam meningkatkan keselamatan pelayaran. Penerapan regulasi, pembinaan masyarakat, serta kolaborasi antarinstansi merupakan faktor kunci yang mendukung keberhasilan tersebut.

Faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas peran KSOP dalam meminimalisir insiden kapal di Selat Bengkalis antara lain :

1. Kualitas pelayanan KSOP Bengkalis yang baik, yang dapat meningkatkan kepercayaan masyarakat terhadap KSOP Bengkalis. Kualitas pelayanan yang baik ini dapat dicapai dengan melakukan pelatihan bagi awak kapal dan meningkatkan fasilitas pelayanan.
2. Kepatuhan terhadap regulasi yang tinggi, yang dapat mengurangi risiko kecelakaan kapal. Kepatuhan terhadap regulasi ini dapat dicapai dengan melakukan pengawasan yang lebih ketat dan memberikan sanksi bagi pelanggar..

Insiden yang terjadi di selat bengkalis, masuknya air laut ke dalam kapal ro-ro membuat warga-warga takut akan terjadinya sesuatu yang tidak diinginkan. Deck kendaraan salah satu kapal ro-ro yang beroperasi di lintasan penyebrangan sungai pakning-bengkalis, riau, terendam air laut. Video masuknya air ke dalam deck beredar di platform media sosial. Dalam video berdurasi 19detik itu, tampak air laut masuk ke dalam area parkir kendaraan di dalam kapal yang sedang

melakukan penyebrangan. Kendaraan didalam tergenang air. Kejadian terjadi pada kamis (29/05/2025) kemarin. Insiden di kutip .

Daftar 4.1 gambar insiden di selat bengkalis



4.3 Alternatif Pemecah Masalah

Berdasarkan analisis data yang telah dilakukan, terdapat beberapa alternatif pemecah masalah yang dapat digunakan untuk meminimalisir insiden kapal di Selat Bengkalis. Berikut beberapa alternatif pemecah masalah yang dapat di pertimbangkan :

Tabel 4.3 Alternatif Pemecah Masalah

No.	Anternatif Pemecah Masalah	Deskripsi	Solusi
1.	Penguatan Peran KSOP dalam Edukasi dan Pengawasan Keselamatan Pelayaran	KSOP Kelas IV Bengkalis memiliki fungsi utama dalam menjamin keselamatan pelayaran di Selat Bengkalis. Namun dari hasil pengamatan dan wawancara, peran ini masih belum berjalan secara optimal di kalangan pelaku pelayaran kecil dan tradisional. Sosialisasi keselamatan masih terbatas cakupannya dan belum merata ke seluruh wilayah pesisir. Selain itu, kesadaran masyarakat terhadap pentingnya alat keselamatan dan dokumen pelayaran juga	KSOP perlu meningkatkan intensitas dan cakupan kegiatan sosialisasi, terutama kepada nelayan dan operator kapal kecil melalui pendekatan langsung ke desa-desa pesisir. Kegiatan ini dapat dikemas dalam bentuk pelatihan keselamatan pelayaran dasar, simulasi tanggap darurat, dan penyuluhan tentang penggunaan alat keselamatan. Selain itu, KSOP dapat menjalin kerja

		masih rendah.	sama dengan tokoh masyarakat dan aparat desa agar edukasi keselamatan menjadi bagian dari budaya maritim masyarakat setempat.
2.	Penanganan Kendala	KSOP menghadapi sejumlah	Pemerintah pusat dan
	Teknis dan	kendala dalam menjalankan	daerah perlu mendukung
	Kelembagaan dalam	fungsi pengawasan, seperti	peningkatan kapasitas
	Pengawasan Pelayaran	terbatasnya jumlah petugas	KSOP melalui
		lapangan, kurangnya armada	penambahan personel
		patroli laut, serta belum optimalnya sistem koordinasi lintas instansi. Kondisi ini menyebabkan pengawasan tidak merata, terutama di jalur pelayaran informal dan pelabuhan kecil yang tidak diawasi secara ketat. Akibatnya, potensi terjadinya kecelakaan kapal menjadi lebih tinggi, terutama pada kapal yang tidak terdata atau beroperasi tanpa izin.	teknis dan pengadaan sarana patroli seperti kapal cepat, alat komunikasi radio, dan sistem pelacakan berbasis AIS. KSOP juga dapat membentuk tim patroli laut terpadu bersama Polairud, Basarnas, dan Dinas Perhubungan. Di samping itu, penting untuk membangun sistem pelaporan berbasis digital agar masyarakat atau awak kapal dapat melaporkan insiden dan pelanggaran secara cepat dan akurat.

4.4 Evaluasi Pemecah Masalah

Setelah mempertimbangkan beberapa alternatif pemecah masalah, perlu dilakukan evaluasi untuk menentukan alternatif mana yang paling efektif dan efisien dalam meminimalisir insiden kapal di Selat Bengkalis. Berikut adalah evaluasi pemecah masalah yang dapat dilakukan :

Tabel 4.4 Evaluasi Pemecah Masalah

No.	Anternatif Pemecah Masalah	Solusi	Evaluasi
1.	Penguatan Peran KSOP dalam Edukasi dan Pengawasan Keselamatan Pelayaran	KSOP perlu meningkatkan intensitas dan cakupan kegiatan sosialisasi, terutama kepada nelayan dan operator kapal kecil melalui pendekatan langsung ke desa-desa pesisir.	Alternatif ini realistis dan mudah diterapkan dalam waktu dekat karena tidak membutuhkan investasi besar. KSOP dapat memanfaatkan SDM yang

		Kegiatan ini dapat dikemas dalam bentuk pelatihan keselamatan pelayaran dasar,	ada untuk melaksanakan sosialisasi keselamatan pelayaran secara berkala di
		simulasi tanggap darurat, dan penyuluhan tentang penggunaan alat keselamatan. Selain itu, KSOP dapat menjalin kerja sama dengan tokoh masyarakat dan aparat desa agar edukasi keselamatan menjadi bagian dari budaya maritim masyarakat setempat.	wilayah pesisir. Namun, tantangan utamanya adalah menjaga konsistensi dan jangkauan edukasi. Perlu dibuat program edukatif yang berkelanjutan agar masyarakat pelayaran terbiasa menjalankan prosedur keselamatan.
2.	Penanganan Kendala	Pemerintah pusat dan daerah	Alternatif ini bersifat
	Teknis dan	perlu mendukung peningkatan	strategis dan berdampak
	Kelembagaan dalam	kapasitas KSOP melalui	jangka panjang, karena
	Pengawasan Pelayaran	penambahan personel teknis	menyentuh permasalahan
		dan pengadaan sarana patroli	utama seperti keterbatasan
		seperti kapal cepat, alat	SDM, armada patroli, dan
		komunikasi radio, dan sistem	koordinasi lintas instansi.
		pelacakan berbasis AIS. KSOP	Tantangan utamanya
		juga dapat membentuk tim	adalah kebutuhan
		patroli laut terpadu bersama	dukungan anggaran dan
		Polairud, Basarnas, dan Dinas	birokrasi pusat. Meski
		Perhubungan. Di samping itu,	demikian, sebagian
		penting untuk membangun	langkah seperti
		sistem pelaporan berbasis	pembentukan tim
		digital agar masyarakat atau	gabungan atau sistem
		awak kapal dapat melaporkan	pelaporan digital bisa mulai
		insiden dan pelanggaran secara	dilakukan tanpa harus
		cepat dan akurat.	menunggu dukungan
			anggaran besar.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan uraian-uraian sebelumnya perihal pembahasan permasalahan diambil dari penelitian langsung dan temuan penelitian kemudian dianalisa sehingga berhasil di simpulkan bahwa peran KSOP dalam meminimalisir insiden kapal di Selat Bengkalis efektif. Perihal pembahasan permasalahan diambil dari penelitian langsung dan temuan penelitian kemudian dianalisa sehingga berhasil di petik kesimpulan-kesimpulan sebagai berikut :

1. Peran KSOP Kelas IV Bengkalis dalam meminimalisir kecelakaan kapal di Selat Bengkalis cukup strategis, namun masih perlu diperkuat. KSOP telah menjalankan berbagai upaya seperti pemeriksaan kelaikan kapal (survei alat keselamatan dan kelengkapan dokumen), pemberian izin berlayar, serta pelaksanaan sosialisasi keselamatan pelayaran kepada pelaku transportasi laut. Namun, dari hasil observasi dan wawancara, masih terdapat kapal-kapal kecil dan tradisional yang belum sepenuhnya memahami atau menerapkan standar keselamatan pelayaran. Ini menunjukkan bahwa meskipun peran KSOP cukup aktif, efektivitasnya masih terbatas oleh kurangnya jangkauan edukasi dan keterlibatan masyarakat pelayaran.
2. KSOP Kelas IV Bengkalis menghadapi sejumlah kendala dalam mengawasi pelayaran di Selat Bengkalis, baik dari sisi internal maupun eksternal. Kendala utama yang dihadapi antara lain terbatasnya jumlah petugas lapangan, kurangnya fasilitas seperti kapal patroli laut dan alat komunikasi, serta belum optimalnya kerja sama antarinstansi seperti Polairud, Basarnas, dan Dinas Perhubungan. Selain itu, rendahnya kesadaran pelaku pelayaran, serta kondisi geografis dan cuaca ekstrem juga menjadi tantangan tersendiri dalam proses pengawasan di lapangan.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian, berikut adalah beberapa saran yang dapat dipertimbangkan untuk meningkatkan keselamatan kapal di Selat Bengkalis :

1. KSOP Kelas IV Bengkalis perlu memperkuat fungsi edukasi keselamatan pelayaran, khususnya kepada pelaku transportasi laut skala kecil. Sosialisasi dan penyuluhan harus dilaksanakan secara rutin dan menyeluruh, tidak hanya kepada operator kapal di pelabuhan resmi, tetapi juga ke masyarakat pesisir dan dermaga tradisional. Pendekatan berbasis komunitas, kerja sama dengan aparat desa, serta penggunaan media lokal dapat meningkatkan efektivitas edukasi.
2. Untuk mengatasi kendala pengawasan, diperlukan peningkatan sarana dan kerja sama kelembagaan. KSOP perlu mengajukan penambahan personel dan pengadaan alat patroli laut yang memadai. Selain itu, perlu dibentuk tim pengawasan terpadu lintas instansi agar pengawasan pelayaran lebih merata dan responsif. Pemanfaatan teknologi pelaporan cepat dan pendataan ulang kapal kecil juga perlu dilakukan agar pengawasan lebih akurat dan berbasis data.

DAFTAR PUSTAKA

- Abadi Nurdiansyah, Maulidiah Rahmawati, Diyah Purwitasari, dan Faris Nofandi. “Identifikasi Bahaya pada Kegiatan Pengisian Bahan Bakar Kapal (Bunker Service) di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Tanjung Wangi. “ *Sinar Dunia : Jurnal Riset Sosial Humaniora dan Ilmu Pendidikan* 3, no. 3 (12 Agustus 2024): 191-220 <https://doi.org/10.58192/sidu.v3i3.2451>.
- Aurora, Christine Astrid, Dhaniswara K. Harjono, dan Binoto Nadapdap. “ Optimalisasi Peran Hukum Perusahaan Pelayanan Terhadap Pencegahan Pencemaran Laut Oleh Sampah Sesuai Marine Pollution (Marpol) 73/78 Annex-V Dari Kapal. “ *Jurnal Syntax Admiration* 4, no. 12 (29 Desember 2023): 2444-58. <https://doi.org/10.46799/jsa.v4i12.941>.
- Ayu Lestari, (2018). *Peran KSOP dalam meminimalisir kecelakaan kerja di pelabuhan*
- Nurhayati, (2019). *Peran KSOP dalam meminimalisir kecelakaan kapal di perairan indonesia*.
- Muhammad Rizky, (2020). *Peran KSOP dalam meminimalisirkan polusi laut di perairan indonesia*.
- Hartono, B, (2018). *Peran KSOP Dalam Meningkatkan Keselamatan Pelayaran di Perairan Indonesia*. Disertai, Universitas Gadjah mada.
- Hendri, (2022). *Peran adalah fungsi atau tugas yang harus dilakukan oleh seseorang atau suatu lembaga dalam mencapai tujuan tertentu*.
- Nawawi, Cholis Imam, Rahmat Santoso, dan Budi Purnomo. “ Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Keselamatan Operasional Kapal di Pelabuhan Merak. “*Ranah Research : Journal of Multidisciplinary Research and Development* 7, no. 1 (26 November 2024):498-502. <https://doi.org/10.38035/rrj.v7i1.1229>.
- PM 36 Tahun 2012. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Bengkalis (KSOP).
- Pasal 245 UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Insiden kapal adalah kejadian yang tidak diinginkan atau tidak terduga yang melibatkan kapal.

- Sutanto,E, (2020). *Analisis Peran KSOP Bengkalis dalam meningkatkan Keselamatan Pelayaran*. Skripsi, Universitas Riau
- Wahyuni, S, (2019). *Evaluasi Kinerja KSOP Dalam Meningkatkan Keselamatan Pelayaran*. Tesis, Universitas Indonesia.

LAMPIRAN 1

Kegiatan Rutin Apel Setiap Hari Senin

Sumber : Dokumentasi Pribadi Penulis



LAMPIRAN 2

Pengecekan Surat Izin Berlayar

Sumber : Dokumentasi Pribadi Penulis



LAMPIRAN 3

Pengecekan Ulang Surat Persetujuan Berlayar

Sumber : Dokumentasi Pribadi Penulis

[illegible]

LAMPIRAN 4

Zoom Meeting Bersama Kantor KSOP

Sumber : Dokumentasi Pribadi Penulis



LAMPIRAN 5

Pengecekan Surat Persetujuan Berlayar

Sumber : Dokumentasi Pribadi Penulis

				BENGKALIS SPB.IDBKL1124.0000174	
REPUBLIK INDONESIA THE REPUBLIC OF INDONESIA					
<u>SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR</u> PORT CLEARANCE					
No. : SPB.IDBKL1124.0000174					
Berdasarkan UU No 17 Tahun 2008 Pasal 219 ayat 1 Under This Shipping Act No.17, 2008 Article 219 (1)					
Nama Kapal Ship Name	PERDANA X	Tonnase Kotor Gross Tonnage	127		
Bendera Kebangsaan Nationality Flag	INDONESIA	Nakhoda Master	RUDI CANDRA		
Nomor IMO IMO Number		Tanda Panggilan Call Sign	YD4771		
Sesuai dengan Surat Pernyataan Keberangkatan Kapal yang dibuat oleh Nakhoda kapal tanggal 20 Nov 2024 Pukul 08:57:49 WS, In accordance with Sailing Declaration issued by Master on dated 20 Nov 2024 Time 08:57:49 LT, Bahwa kapal telah memenuhi seluruh ketentuan pada pasal 219 (3) UU No. 17 Tahun 2008 That ship has fully comply with the provision of article 219 (3) Shipping Act. 17, 2008 Dengan ini kapal tersebut di atas disetujui untuk The above mentioned vessel is hereby granted for					
Bertolak dari Departure from	: AREA LABUH BENGKALIS	Pada tanggal / jam on date/time	: 20 NOV 2024 23:00:00	Pelabuhan tujuan Port of destination	: TANJUNG UBAN
Jumlah awak kapal Number Of Ship Crew	: 8 ORANG TERMASUK NAKHODA	Dengan Muatan With cargoes	: NIHL		
Tempat diterbitkan Place of Issued	: BENGKALIS				
Pada Tanggal Date	: 20 NOV 2024	SYAHBANDAR HARBOUR MASTER			
Jam Time	: 16:00:20				
Perhatian :					
1. Surat Persetujuan Berlayar ini berlaku paling lama 24 jam sejak di terbitkan dan kapal wajib meninggalkan pelabuhan. This Port Clearance expired 24 hour due to date of issued and ship should leave of port. 2. Apabila dalam 24 jam Pemilik, agen atau Nakhoda Kapal tidak melayarkan kapalnya sejak Surat Persetujuan Berlayar diterbitkan, agar dikembalikan ke Syahbandar untuk penerbitan kembali, apabila perlu mengajukan permohonan Surat Persetujuan Berlayar yang baru. Within 24 hours after issued the port clearance, the owner, agent or master of any vessel which fails to sails, Port Clearance shall be returned to the Harbour Master for the re-issued, and if so required, obtain a new port clearance. 3. Surat Persetujuan Berlayar ini tidak berlaku apabila terdapat coretan-coretan atau perubahan-perubahan. This Port Clearance expired if any corrections or deletions.					

LAMPIRAN 6

Mengisi Absensi Kantor KSOP Bengkalis

Sumber : Dokumentasi Pribadi Penulis



BIODATA PENELITI

Nama : Erma Julia
NIT : 8303221249
Kampus : Politeknik Negri Bengkalis
Jurusan : Kemaritiman
Program Studi : Diploma- III Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga
Tempat/Tanggal Lahir : Jangkang, Tambak Rejo kec. Bantan 07-09-2003
Email : ermayulia435@gmail.com