E-ISSN : 3025-1311
https://journal.cib.institute/index.php/kohesi

Kohesi: Jurnal Multidisiplin Saintek
Volume 11 No 3 Tahun 2026

PEMENUHAN ASPEK KESELAMATAN BERLAYAR PADA KAPAL-KAPAL KEAGENAN PT BARRU SAMUDERA TIMUR DI BANYUWANGI

Sutrisno Kerinci[1], Muhamad Alfi Khoiruman[2], Fandi Ahmad[3], Janoko[4]

[1-4] Akademi Kelautan Banyuwangi, Indonesia
[1]sutrisnokerinci7@gmail.com, [2]malfikhoiruman@gmail.com, [3]fandi.akaba@gmail.com, [4]janoko55bwi@gmail.com

ABSTRACT

The fulfillment of sailing safety requirements is an essential element in ensuring safe and lawful ship operations before departure. This study aims to analyze the fulfillment of sailing safety aspects on vessels handled by PT Barru Samudera Timur in Banyuwangi. A qualitative descriptive approach was employed. Data were collected through observation, interviews, documentation, and triangulation involving seven informants consisting of representatives from the Harbormaster and Port Authority Office (KSOP), PT Barru Samudera Timur, and ship personnel. The findings indicate that the fulfillment of sailing safety aspects is primarily carried out through administrative Qverification before vessel departure. The process includes the examination of ship documents, crew documents, cargo documents, pollution prevention certificates, the signing of the Master Sailing Declaration, submission of departure reports through the SSM Pengangkut system, document verification via Inaportnet, and the issuance of the Sailing Approval Letter (Surat Persetujuan Berlayar/SPB). PT Barru Samudera Timur plays an important role in coordinating with ship owners, masters, and KSOP to ensure all administrative requirements are complete and valid before departure. These findings indicate that effective administrative coordination supports compliance with sailing safety standards and facilitates the issuance of the SPB prior to vessel departure.

***Keywords**: sailing safety, ship agency, Surat Persetujuan Berlayar, ship documents, port administration*

ABSTRAK

Pemenuhan aspek keselamatan berlayar merupakan salah satu persyaratan utama untuk menjamin kapal dapat beroperasi secara aman dan sesuai dengan ketentuan sebelum melakukan pelayaran. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pemenuhan aspek keselamatan berlayar pada kapal-kapal keagenan PT Barru Samudera Timur di Banyuwangi. Penelitian menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Data diperoleh melalui observasi, wawancara, dokumentasi, dan triangulasi dengan melibatkan tujuh informan yang terdiri atas pihak Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (*KSOP*), PT Barru Samudera Timur, serta pihak kapal. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pemenuhan aspek keselamatan berlayar dilakukan melalui pemeriksaan administrasi sebelum kapal diberangkatkan, meliputi pemeriksaan dokumen kapal, dokumen

Article History
Received: Agustus 2026
Reviewed:Agustus 2026
Published: Agustus 2026

Plagiarism Checker No 237.u873247.fh8374

Copyright : Author
Publish by : Kohesi

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License

awak kapal, dokumen muatan, dokumen pencegahan pencemaran, penandatanganan *Master Sailing Declaration*, pengajuan Warta Keberangkatan melalui Sistem SSM Pengangkut, verifikasi dokumen melalui *Inaportnet*, hingga penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB). PT Barru Samudera Timur berperan dalam memastikan kelengkapan dokumen serta melakukan koordinasi dengan *ship owner*, nahkoda, dan *KSOP* sehingga seluruh persyaratan keselamatan dapat dipenuhi sebelum kapal memperoleh izin berlayar.

Kata kunci: keselamatan berlayar, keagenan kapal, Surat Persetujuan Berlayar, dokumen kapal, administrasi pelabuhan

1. PENDAHULUAN

Transportasi merupakan sistem pemindahan orang atau barang dari satu lokasi ke lokasi lain yang berperan penting dalam mendukung mobilitas, distribusi logistik, dan pertumbuhan ekonomi. Bagi Indonesia sebagai negara kepulauan, transportasi laut menjadi moda utama yang menghubungkan antarpulau serta memperkuat konektivitas wilayah. Ketersediaan sistem transportasi laut yang efektif dan efisien mampu mempercepat arus distribusi barang, menekan biaya logistik, serta meningkatkan pemerataan pembangunan nasional (Asmawati et al., 2023). Kinerja transportasi laut tidak hanya ditentukan oleh kelancaran operasional, tetapi juga oleh terpenuhinya aspek keselamatan dan keamanan pelayaran sebagai prasyarat utama dalam penyelenggaraan angkutan laut (Madani & Sahara, 2023).

Keselamatan pelayaran merupakan unsur fundamental yang harus dipenuhi sebelum kapal melakukan pelayaran. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 117 ayat (1) menyatakan bahwa keselamatan dan keamanan angkutan perairan terpenuhi apabila unsur kelaiklautan kapal dan kenavigasian telah dipenuhi. Ketentuan tersebut diperkuat dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 7 Tahun 2024 Pasal 1 ayat (4) yang menjelaskan bahwa keselamatan kapal berkaitan dengan terpenuhinya persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan, perlistrikan, stabilitas, tata susunan, perlengkapan keselamatan, serta perlengkapan radio dan elektronika kapal yang dibuktikan melalui pemeriksaan, pengujian, dan sertifikasi sebelum kapal diizinkan berlayar (Syukri, 2025). Pemenuhan persyaratan tersebut menjadi dasar untuk meminimalkan risiko kecelakaan, kerugian material, pencemaran lingkungan, maupun korban jiwa dalam kegiatan pelayaran (Naib & Ginting, 2024).

Pentingnya pemenuhan aspek keselamatan tercermin dari masih terjadinya kecelakaan kapal di Indonesia. Tenggelamnya KMP Tunu Pratama Jaya di Selat Bali pada 2 Juli 2025 menunjukkan bahwa ketidaksesuaian terhadap persyaratan keselamatan dapat menimbulkan dampak yang sangat serius. Berdasarkan keterangan Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi (*KNKT*) yang diberitakan ANTARA (2025), salah satu faktor yang diduga berkontribusi terhadap kecelakaan tersebut adalah kelebihan muatan (*overload*). Kondisi tersebut menunjukkan bahwa pengawasan terhadap pemenuhan persyaratan keselamatan sebelum keberangkatan kapal masih menjadi aspek yang memerlukan perhatian. Pemerintah telah menetapkan berbagai regulasi, termasuk Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 dan Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021, sebagai dasar penyelenggaraan keselamatan pelayaran yang harus dipatuhi oleh pemilik kapal, *ship owner*, nakhoda, perusahaan keagenan, serta instansi pelabuhan.

Perusahaan keagenan memiliki peran penting dalam mendukung pemenuhan aspek keselamatan berlayar melalui pelayanan administrasi, koordinasi, serta pengurusan dokumen kapal. Produk utama yang ditawarkan oleh perusahaan keagenan adalah layanan *ship husbanding*, yang meliputi kegiatan *clearance in/out* kapal, pergantian kru (*crew change*), pembaruan dokumen kapal, serta koordinasi dengan berbagai instansi pelabuhan (Ahmad & Rohman, 2025). Keagenan bertugas membantu memastikan kelengkapan dan masa berlaku dokumen serta sertifikat kapal, berkoordinasi dengan *ship owner*, Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (*KSOP*), serta nahkoda agar seluruh persyaratan administrasi dapat dipenuhi sebelum penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (*SPB*). Peran tersebut tidak berkaitan dengan pemeriksaan teknis kelaiklautan kapal, melainkan memastikan seluruh persyaratan administratif telah terpenuhi sehingga proses keberangkatan kapal dapat berlangsung sesuai ketentuan yang berlaku.

PT Barru Samudera Timur merupakan perusahaan keagenan yang menjalankan fungsi pelayanan administrasi dan koordinasi keselamatan kapal di Pelabuhan Banyuwangi. Data perusahaan menunjukkan bahwa selama periode Februari hingga Maret 2026 telah ditangani 28 kegiatan keagenan kapal yang terdiri atas berbagai jenis kapal dan muatan, meliputi *general cargo*, *Marine Fuel Oil* (*MFO*), *Bio Solar*, Pertalite, *Copper Slag*, *Fatty Acid Methyl Ester* (*FAME*), dan aspal. Seluruh kapal dalam periode tersebut dinyatakan telah memenuhi persyaratan administrasi sebelum keberangkatan. Pemenuhan tersebut juga didukung oleh dokumentasi pada Sistem SSM Pengangkut yang mencatat proses administrasi keberangkatan kapal sebagai bagian dari pelaksanaan aspek keselamatan berlayar.

Penelitian terdahulu menunjukkan bahwa perusahaan keagenan memiliki kontribusi strategis dalam mendukung keselamatan pelayaran. Penelitian Redho Karunia (2023) menjelaskan bahwa keagenan berperan sebagai penghubung antara pemilik kapal dan *KSOP* dalam proses pemenuhan persyaratan keselamatan melalui pengurusan dokumen, koordinasi, serta pendampingan pemeriksaan kapal. Penelitian Fransiskus Xaverius Pasaribu dkk. (2026) juga menunjukkan bahwa perusahaan keagenan berperan penting dalam proses perpanjangan sertifikat keselamatan konstruksi kapal barang melalui penyusunan dokumen administrasi, koordinasi dengan instansi terkait, dan pendampingan proses pemeriksaan sehingga kapal tetap memenuhi standar keselamatan dan kelaiklautan. Hasil penelitian tersebut memperlihatkan bahwa pelayanan keagenan menjadi salah satu faktor pendukung kelancaran pemenuhan aspek keselamatan sebelum kapal memperoleh izin berlayar.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pemenuhan aspek keselamatan berlayar pada kapal-kapal keagenan PT Barru Samudera Timur di Banyuwangi. Fokus penelitian diarahkan pada pelaksanaan pemenuhan aspek keselamatan dari perspektif pelayanan keagenan, khususnya dalam proses administrasi, kelengkapan dokumen dan sertifikat, koordinasi dengan instansi terkait, serta dukungan terhadap penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (*SPB*). Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi pengembangan pelayanan keagenan kapal serta menjadi referensi dalam upaya meningkatkan kepatuhan terhadap standar keselamatan pelayaran.

2. METODE

2.1 Jenis dan Lokasi Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Menurut Sugiyono (2025) penelitian kualitatif merupakan metode yang digunakan untuk meneliti kondisi objek yang alamiah dengan peneliti sebagai instrumen utama, teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi, analisis data bersifat induktif, serta menghasilkan temuan yang bersifat deskriptif. Strauss dan Corbin dalam Sujarweni (2025:19) menjelaskan bahwa penelitian kualitatif menghasilkan temuan yang tidak diperoleh melalui prosedur statistik, melainkan melalui pemahaman yang mendalam terhadap suatu fenomena. Penelitian ini bertujuan menganalisis pemenuhan aspek keselamatan berlayar pada kapal-kapal keagenan PT Barru Samudera Timur di Banyuwangi. Penelitian dilaksanakan di PT Barru Samudera Timur Banyuwangi, Jawa Timur, selama periode 1 Februari sampai dengan 30 Juni 2026 karena perusahaan tersebut secara langsung melaksanakan kegiatan pelayanan keagenan kapal yang berkaitan dengan pemenuhan aspek keselamatan berlayar.

2.2 Sumber Data dan Teknik Pengumpulan Data

Sumber data dalam penelitian ini terdiri atas data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi terhadap pihak-pihak yang terlibat langsung dalam proses pelayanan keagenan kapal, sedangkan data sekunder diperoleh dari dokumen perusahaan, peraturan perundang-undangan, literatur, serta penelitian terdahulu yang relevan (Sujarweni, 2025). Informan penelitian dipilih menggunakan teknik *purposive sampling* sebagaimana dijelaskan oleh Sugiyono (2025), yaitu berdasarkan pertimbangan bahwa informan memiliki pengetahuan dan keterlibatan langsung terhadap fokus penelitian. Informan terdiri atas tiga orang dari Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (*KSOP*), satu orang dari PT Barru Samudera Timur, dan tiga orang dari pihak kapal. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui observasi, wawancara, dokumentasi, serta triangulasi sumber dan triangulasi teknik untuk memperoleh data yang lengkap dan kredibel (Sugiyono, 2025).

2.3 Teknik Analisis Data dan Keabsahan Data

Analisis data dilakukan secara interaktif mengikuti model Miles dan Huberman dalam Sugiyono (2025) yang meliputi reduksi data, penyajian data, serta penarikan kesimpulan dan verifikasi. Reduksi data dilakukan dengan memilih, menyederhanakan, dan memfokuskan data yang sesuai dengan tujuan penelitian, kemudian data disajikan dalam bentuk uraian naratif agar mudah dipahami sebelum dilakukan penarikan kesimpulan berdasarkan bukti yang diperoleh selama penelitian. Keabsahan data dijaga melalui perpanjangan pengamatan, peningkatan ketekunan dalam proses pengumpulan data, penggunaan bahan referensi sebagai pendukung hasil penelitian, serta penerapan triangulasi sumber dan triangulasi teknik sehingga data yang diperoleh memiliki tingkat kredibilitas yang tinggi (Sugiyono, 2025).

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Hasil Observasi

Hasil observasi menunjukkan bahwa pemenuhan aspek keselamatan berlayar pada kapal-kapal keagenan PT Barru Samudera Timur dilaksanakan melalui serangkaian proses administrasi

sebelum penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Selama periode Februari–Maret 2026, setiap kapal yang ditangani wajib melalui tahapan pemeriksaan dokumen, verifikasi data, koordinasi dengan KSOP, hingga memperoleh persetujuan keberangkatan. Observasi difokuskan pada peran perusahaan keagenan dalam memastikan seluruh persyaratan administrasi keselamatan telah dipenuhi sesuai ketentuan.

Tahap pertama diawali dengan pemeriksaan dokumen kapal yang meliputi Surat Tanda Kebangsaan Kapal, Surat Ukur, sertifikat keselamatan kapal, sertifikat klasifikasi, sertifikat garis muat, sertifikat radio, *Safety Management Certificate*, *Document of Compliance*, dan *International Ship Security Certificate*. Agen memastikan seluruh dokumen masih berlaku dan sesuai dengan identitas kapal. Apabila ditemukan dokumen yang telah habis masa berlaku atau belum lengkap, agen segera berkoordinasi dengan *ship owner* maupun pihak kapal untuk melakukan perpanjangan sebelum proses keberangkatan dilanjutkan.

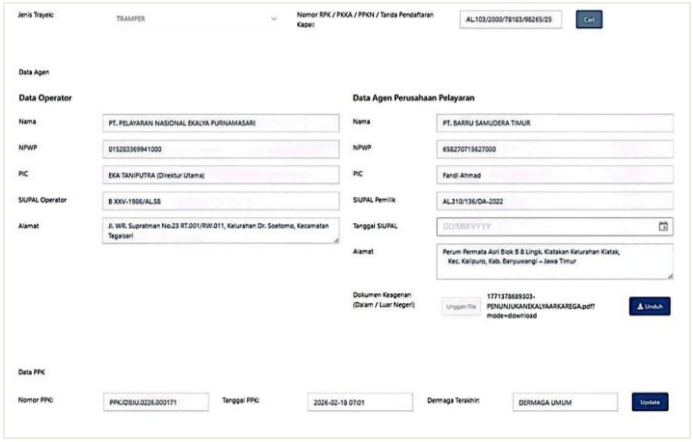
Pemeriksaan berikutnya dilakukan terhadap dokumen awak kapal yang meliputi *crew list*, buku pelaut, sertifikat keahlian (*Certificate of Competency*), sertifikat keterampilan (*Certificate of Proficiency*), buku sijil, serta kesesuaian jumlah awak kapal dengan *Minimum Safe Manning Certificate*. Apabila terjadi pergantian awak kapal (*sign on* maupun *sign off*), agen melakukan pembaruan administrasi sehingga data awak kapal selalu sesuai dengan kondisi aktual di atas kapal.

Observasi juga menunjukkan bahwa pemeriksaan dokumen muatan dilakukan setelah kegiatan bongkar muat selesai. Dokumen yang diperiksa meliputi *Cargo Manifest* dan *Bill of Lading* untuk memastikan kesesuaian jenis dan jumlah muatan dengan kondisi sebenarnya serta memastikan muatan tidak melebihi kapasitas kapal. Pemeriksaan dilakukan lebih ketat pada kapal tanker yang mengangkut *Marine Fuel Oil* (MFO), Bio Solar, Pertalite, *Fatty Acid Methyl Ester* (FAME), maupun aspal karena memiliki risiko keselamatan dan pencemaran yang lebih tinggi. Untuk muatan berbahaya, agen juga mengurus Persetujuan Bongkar Muat Barang Berbahaya kepada KSOP sebagai bagian dari persyaratan operasional.

Selain dokumen muatan, agen melakukan pemeriksaan administratif terhadap dokumen pencegahan pencemaran seperti Sertifikat Nasional Pencegahan Pencemaran, Sertifikat Nasional Jaminan Ganti Rugi Pencemaran Minyak, dan Sertifikat Anti Teritip. Pemeriksaan dilakukan untuk memastikan seluruh dokumen masih berlaku sebelum pengajuan keberangkatan, sedangkan pemeriksaan teknis terhadap peralatan pencegahan pencemaran menjadi kewenangan *Marine Inspector*.

Tahapan selanjutnya adalah penandatanganan *Master Sailing Declaration* (MSD). Dokumen ini ditandatangani oleh nahkoda dengan sepengetahuan KSOP sebagai pernyataan bahwa kapal, awak kapal, mesin, peralatan keselamatan, dan muatan telah siap untuk berlayar. Penandatanganan MSD menjadi salah satu persyaratan utama sebelum pengajuan SPB dilakukan.

Setelah MSD ditandatangani, agen mengajukan Warta Keberangkatan melalui Sistem SSM Pengangkut dengan mengisi identitas kapal, spesifikasi kapal, data awak kapal, data muatan, pelabuhan asal dan tujuan, serta mengunggah dokumen pendukung. Data yang telah diunggah pada Sistem SSM Pengangkut secara otomatis diteruskan ke sistem *Inaportnet* milik



Kementerian Perhubungan untuk proses verifikasi oleh KSOP.

Gambar 1. Tampilan pengisian data-data kapal di Sistem SSM Pengangkut
Sumber: dikelola oleh peneliti

Verifikasi dilakukan oleh KSOP secara administratif melalui sistem *Inaportnet* untuk memastikan seluruh dokumen kapal, dokumen pengawakan, dokumen muatan, dan dokumen keselamatan telah sesuai. Pemeriksaan fisik kapal hanya dilakukan apabila terdapat ketidaksesuaian data atau laporan tertentu yang memerlukan pemeriksaan langsung oleh *Marine Inspector*. Apabila seluruh persyaratan dinyatakan lengkap dan sesuai, KSOP menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) sebagai bukti bahwa kapal telah memenuhi aspek keselamatan dan diizinkan melakukan pelayaran.

3.2 Hasil Dokumentasi

Dokumentasi digunakan sebagai data pendukung untuk memverifikasi hasil observasi mengenai pemenuhan aspek keselamatan berlayar pada kapal-kapal keagenan PT Barru Samudera Timur. Dokumentasi diperoleh dari arsip perusahaan, dokumen administrasi kapal, dokumen awak kapal, dokumen muatan, serta dokumen pendukung penerbitan SPB.

Berdasarkan dokumentasi perusahaan, selama periode Februari–Maret 2026 PT Barru Samudera Timur menangani sembilan kapal dengan total 28 kegiatan keagenan, yaitu OSV Arkarega, MT Global Energy 168, MT Dawi Tanker, MT Energi Selatan, TB Daya Guna/BG Indo Darma 1235, MT Edricko 6, TB Royal TB 15/BG Royal 15, LCT Ayu 88, dan MT Iriani. Seluruh kapal memiliki status pemenuhan **terpenuhi**, yang menunjukkan bahwa setiap kapal telah memenuhi persyaratan administrasi sebelum keberangkatan.

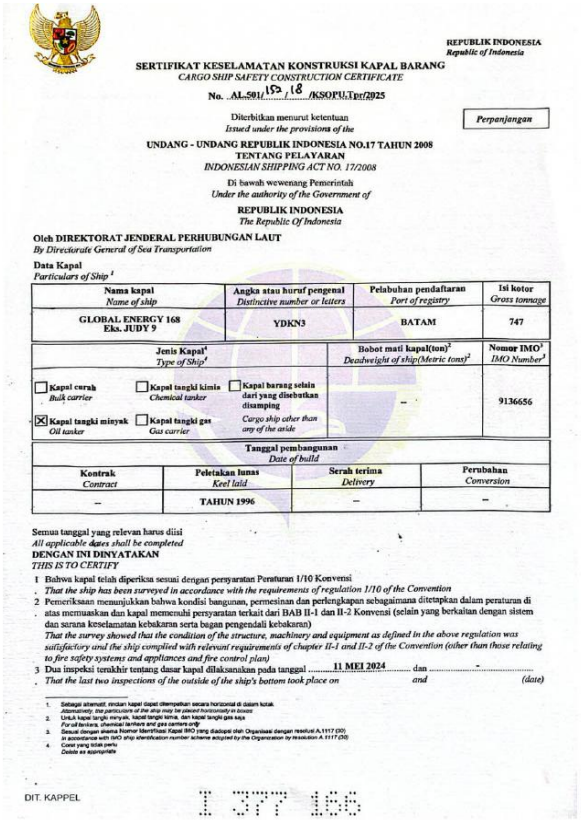
Tabel 1. Data Kedatangan Kapal Selama Bulan Februari-Maret

No	Nama Kapal	Frekuensi Kedatangan	Jenis Muatan	Status Pemenuhan
1.	OSV Arkarega	8 Kali	General Cargo	Terpenuhi

2.	Mt Global Energy 168	8 Kali	Marine Fuel Oil (MFO)	Terpenuhi
3.	MT Dawi Tanker	4 Kali	Marine Fuel Oil (MFO)	Terpenuhi
4.	MT Energi Selatan	3 Kali	Bio Solar dan Pertalite	Terpenuhi
5.	TB. Daya Guna / BG Indo Darma 1235	1 kali	Copper Slag	Terpenuhi
6.	MT Edricko 6	1 Kali	Asphalt	Terpenuhi
7.	TB Royal TB 15/ BG Royal 15	1 kali	Fatty Acid Methyl Ester (FAME)	Terpenuhi
8.	LCT Ayu 88	1 Kali	General Cargo	Terpenuhi
9.	MT Iriani	1 Kali	Marine Fuel Oil (MFO)	Terpenuhi

Sumber: Dikelola oleh peneliti

Dokumentasi sertifikat kapal menunjukkan bahwa seluruh kapal memiliki dokumen utama sebagai syarat keselamatan berlayar, antara lain Surat Tanda Kebangsaan Kapal, Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang, Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang, Sertifikat Radio Keselamatan Kapal Barang, Sertifikat Garis Muat, *Minimum Safe Manning Certificate*, Sertifikat Klasifikasi, *Safety Management Certificate*, *International Ship Security Certificate*, serta sertifikat pencegahan pencemaran. Kelengkapan dokumen tersebut menjadi dasar dalam proses verifikasi sebelum penerbitan SPB.



REPUBLIK INDONESIA
Republic of Indonesia

SERTIFIKAT KESELAMATAN KONSTRUKSI KAPAL BARANG
CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE

No. AL.501/ 152 / 18 /KSOPU.Tpr/2025

Diterbitkan menurut ketentuan
Issued under the provisions of the

Perpanjangan

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

Di bawah wewenang Pemerintah
Under the authority of the Government of
REPUBLIK INDONESIA
The Republic Of Indonesia

Oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
By Directorate General of Sea Transportation

Data Kapal
Particulars of Ship

Nama kapal *Name of ship*	Angka atau huruf pengenal *Distinctive number or letters*	Pelabuhan pendaftaran *Port of registry*	Isi kotor *Gross tonnage*
GLOBAL ENERGY 168 Eks. JUDY 9	YDKN3	BATAM	747

Jenis Kapal *Type of Ship*			Bobot mati kapal(ton) *Deadweight of ship(Metric tons)*	Nomor IMO *IMO Number*
☐ Kapal curah *Bulk carrier*	☐ Kapal tangki kimia *Chemical tanker*	☐ Kapal barang selain dari yang disebutkan disamping *Cargo ship other than any of the aside*	–	9136656
☒ Kapal tangki minyak *Oil tanker*	☐ Kapal tangki gas *Gas carrier*			

Tanggal pembangunan *Date of build*			
Kontrak *Contract*	Peletakan lunas *Keel laid*	Serah terima *Delivery*	Perubahan *Conversion*
–	TAHUN 1996	–	–

Semua tanggal yang relevan harus diisi
All applicable dates shall be completed
DENGAN INI DINYATAKAN
THIS IS TO CERTIFY

1 Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan persyaratan Peraturan I/10 Konvensi
That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation I/10 of the Convention
2 Pemeriksaan menunjukkan bahwa kondisi bangunan, permesinan dan perlengkapan sebagaimana ditetapkan dalam peraturan di atas memuaskan dan kapal memenuhi persyaratan terkait dari BAB II-1 dan II-2 Konvensi (selain yang berkaitan dengan sistem dan sarana keselamatan kebakaran serta bagan pengendali kebakaran)
That the survey showed that the condition of the structure, machinery and equipment as defined in the above regulation was satisfactory and the ship complied with relevant requirements of chapter II-1 and II-2 of the Convention (other than those relating to fire safety systems and appliances and fire control plan)
3 Dua inspeksi terakhir tentang dasar kapal dilaksanakan pada tanggal 11 MEI 2024 dan -
That the last two inspections of the outside of the ship's bottom took place on and (date)

DIT. KAPPEL

I 377 166

Gambar 2. Sertifikat Keselamatan Konstruksi

Sumber: Dikelola oleh peneliti

Dokumentasi awak kapal memperlihatkan bahwa seluruh kapal memiliki *crew list*, buku pelaut, sertifikat kompetensi, sertifikat keterampilan, buku sijil, serta Perjanjian Kerja Laut (PKL) yang digunakan sebagai dasar pemeriksaan pengawakan kapal sebelum keberangkatan.

Dokumentasi muatan berupa *Cargo Manifest* menunjukkan kesesuaian antara jenis dan jumlah muatan dengan data yang diinput dalam sistem keberangkatan. Dokumen ini menjadi salah satu persyaratan utama dalam proses pemeriksaan administrasi oleh agen dan KSOP.

PT BARRU SAMUDERA TIMUR
BANYUWANGI

CARGO MANIFEST

Vessel Name : **MT. GLOBAL ENERGY 168**
Nakhoda : **Capt. Ari Susanto**
Nationality : **Indonesia 747 GT**
Load Port : **Pelabuhan Tanjung Wangi**
Next Port : **Pelabuhan Tanjung Perak**

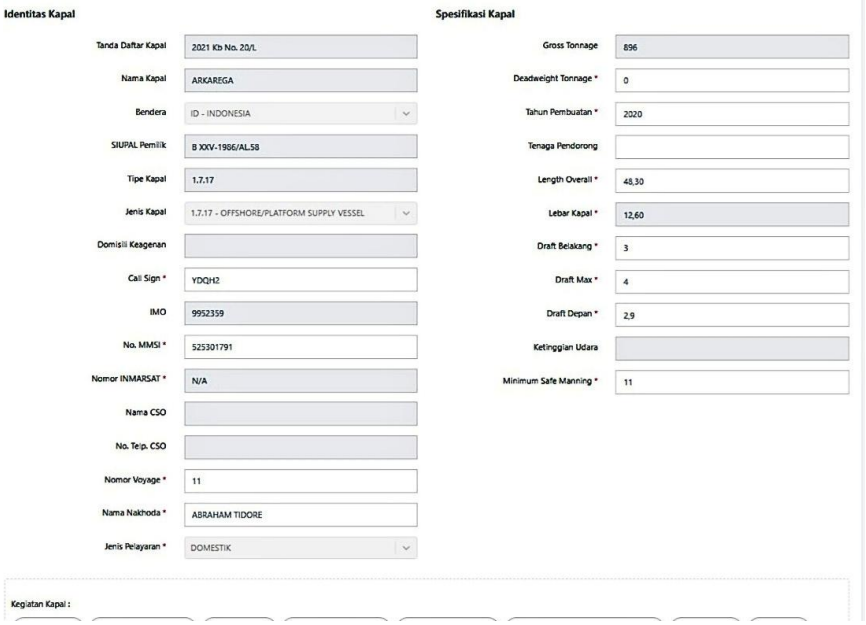
No	Shippers / Pengirim	Consignee / Penerima	Marks / Numbers	Quantity / Banyak	Description	Weight / Ton	Volume / (M³)	Remarks
052/BST-/GE/SBY/II-26	PT. Pertamina Patra Niaga	PT. Tanto Intim Line	-	1	MFO	900 KL	-	-

Note :
-

Banyuwangi, 13 Februari 2026
PT. BARRU SAMUDERA TIMUR

Gambar 3. Cargo Manifest
Sumber: Dikelola oleh peneliti

Dokumentasi proses pengajuan keberangkatan menunjukkan bahwa seluruh data kapal, awak kapal, muatan, dan dokumen pendukung diinput melalui Sistem SSM Pengangkut sebelum diverifikasi oleh KSOP. Tahapan tersebut meliputi pengisian identitas kapal, spesifikasi kapal, data awak kapal, data muatan, pengunggahan dokumen kewajiban, hingga pengiriman Warta Keberangkatan.



Identitas Kapal

Tanda Daftar Kapal	2021 Kb No. 20/L
Nama Kapal	ARKAREGA
Bendera	ID - INDONESIA
SIUPAL Pemilik	B XXV-1986/AL.58
Tipe Kapal	1.7.17
Jenis Kapal	1.7.17 - OFFSHORE/PLATFORM SUPPLY VESSEL
Domisili Keagenan	
Call Sign *	YDQH2
IMO	9952359
No. MMSI *	525301791
Nomor INMARSAT *	N/A
Nama CSO	
No. Telp. CSO	
Nomor Voyage *	11
Nama Nakhoda *	ABRAHAM TIDORE
Jenis Pelayaran *	DOMESTIK

Spesifikasi Kapal

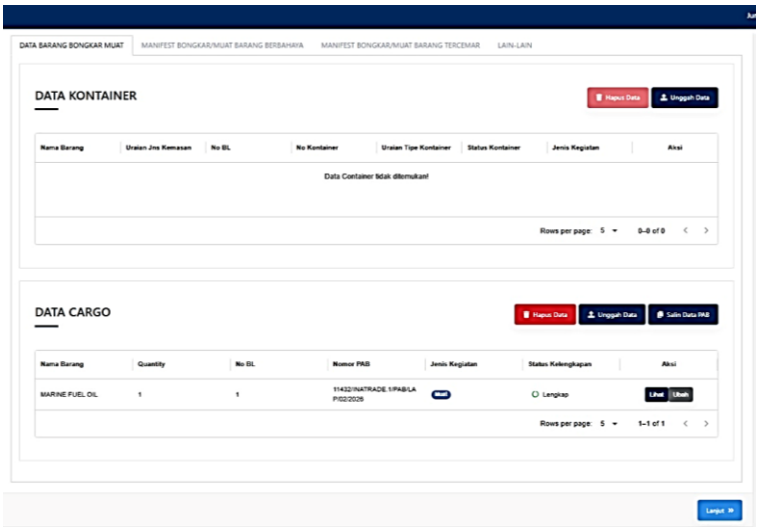
Gross Tonnage	896
Deadweight Tonnage *	0
Tahun Pembuatan *	2020
Tenaga Pendorong	
Length Overall *	48,30
Lebar Kapal *	12,60
Draft Belakang *	3
Draft Max *	4
Draft Depan *	2,9
Ketinggian Udara	
Minimum Safe Manning *	11

Kegiatan Kapal :

Gambar 4. Tampilan pengisian data kapal di Sistem SSM Pengangkut
Sumber: Dikelola oleh peneliti

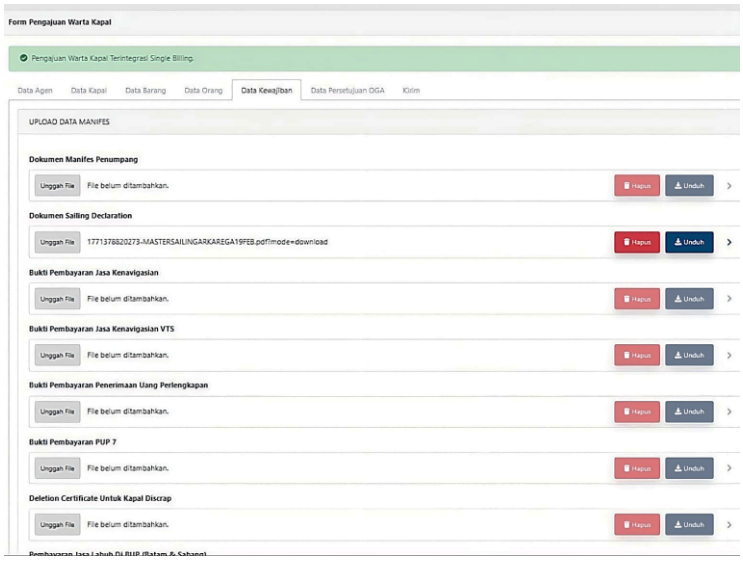
Gambar 5. Data orang – awak kapal melalui SSM Pengangkut

Sumber: dikelola oleh peneliti



Gambar 6. Pengisian data cargo melalui SSM Pengangkut

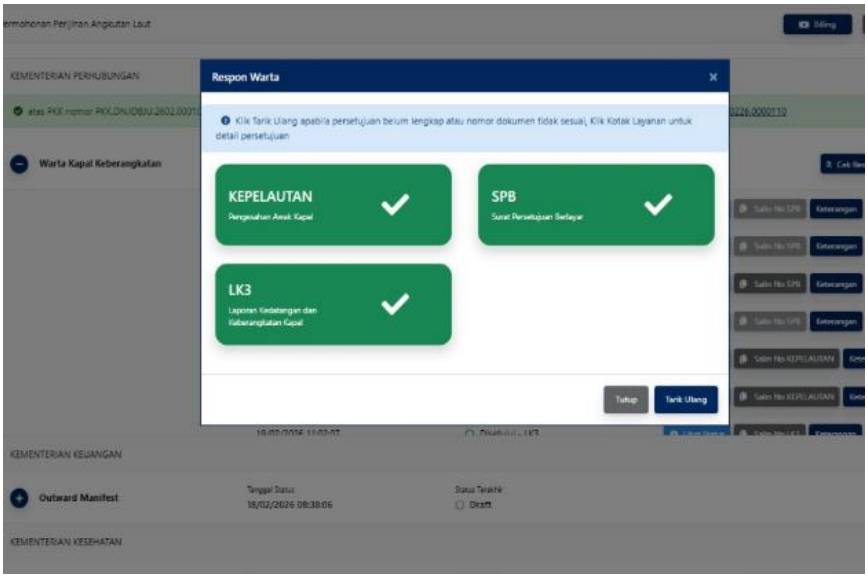
Sumber: dikelola oleh peneliti



Gambar 7. Pengisian data kewajiban

Sumber: dikelola oleh peneliti

Dokumentasi akhir menunjukkan bahwa setelah seluruh data diverifikasi dan dinyatakan sesuai oleh KSOP, sistem memberikan persetujuan sehingga Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dapat diterbitkan. Dokumen tersebut menjadi bukti bahwa kapal telah memenuhi seluruh persyaratan administrasi keselamatan sebelum meninggalkan pelabuhan.



Gambar 8. Respon Warta Keberangkatan
Sumber: dikelola oleh peneliti

4.3 Hasil Wawancara

Wawancara dilakukan terhadap tujuh informan yang terdiri atas petugas Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP), pihak PT Barru Samudera Timur, serta nahkoda dan awak kapal. Wawancara difokuskan pada pemenuhan aspek keselamatan berlayar, prosedur pemeriksaan, pihak yang terlibat, waktu pemenuhan persyaratan, serta hubungan antara pemenuhan aspek keselamatan dengan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB).

Seluruh informan menjelaskan bahwa keselamatan berlayar merupakan kondisi ketika kapal telah memenuhi seluruh persyaratan sebelum melakukan pelayaran. Persyaratan tersebut meliputi kelaiklautan kapal, kelengkapan dokumen dan sertifikat, pengawakan, pemuatan dan garis muat, pencegahan pencemaran, navigasi, komunikasi, serta kesiapan operasional kapal. Informan 1 menyatakan:

> *"Sebelum kapal diberangkatkan kami memastikan semua persyaratan telah terpenuhi, baik kondisi kapal, dokumen, maupun kesiapan operasionalnya."* (Informan 1)

Pernyataan tersebut diperkuat oleh Informan 2 yang menyampaikan:

> *"Sebelum kapal melaksanakan pelayaran harus memenuhi aspek keselamatan meliputi kelaiklautan kapal, keselamatan kapal, pencegahan pencemaran, pengawakan, serta garis muat dan pemuatan."* (Informan 2)

Informan 3 juga menambahkan bahwa aspek keselamatan mencakup kelaiklautan kapal, peralatan keselamatan, navigasi dan komunikasi, kompetensi awak kapal, pencegahan pencemaran, serta manajemen keselamatan yang harus dipenuhi sebelum kapal berlayar.

Hasil wawancara menunjukkan bahwa prosedur pemeriksaan keselamatan berlayar diawali dengan pengajuan permohonan keberangkatan oleh agen kapal, kemudian dilanjutkan dengan pemeriksaan administratif terhadap dokumen kapal, dokumen awak kapal, dokumen muatan, serta dokumen keselamatan lainnya. Pemeriksaan fisik kapal tidak dilakukan secara rutin, tetapi hanya apabila terdapat laporan atau indikasi ketidaksesuaian dokumen.

Informan 2 menjelaskan:

> *"Pemeriksaan hanya dilakukan secara administratif. Jika terdapat laporan atau indikasi ketidaksesuaian, Syahbandar dapat melakukan pemeriksaan di atas kapal."* (Informan 2)

Sementara itu, Informan 6 menjelaskan bahwa sebelum pengajuan SPB dilakukan, pihak kapal terlebih dahulu memastikan kondisi mesin, alat keselamatan, alat navigasi, radio, serta kondisi muatan telah sesuai sebelum dikonfirmasi kepada agen untuk diproses lebih lanjut.

Seluruh informan menyampaikan bahwa pemenuhan aspek keselamatan berlayar melibatkan beberapa pihak, yaitu agen kapal, *ship owner*, nahkoda, awak kapal, dan KSOP. Agen bertugas mengurus administrasi dan koordinasi, nahkoda bersama awak kapal memastikan kesiapan operasional kapal, *ship owner* bertanggung jawab terhadap penyediaan kapal beserta sertifikatnya, sedangkan KSOP melakukan verifikasi dokumen dan menerbitkan SPB.

Informan 2 menyatakan:

> *"Agen bertanggung jawab atas pengajuan SPB dan memastikan kelengkapan dokumen, sedangkan Syahbandar bertanggung jawab atas penerbitan SPB dan pengawasan keselamatan."* (Informan 2)

Informan 4 juga menegaskan bahwa keberhasilan pemenuhan aspek keselamatan bergantung pada koordinasi seluruh pihak sehingga seluruh persyaratan dapat dipenuhi sebelum kapal diberangkatkan.

Berdasarkan hasil wawancara, seluruh informan sepakat bahwa aspek keselamatan harus dipenuhi sebelum kapal meninggalkan pelabuhan. Semua persyaratan administrasi maupun operasional harus dinyatakan lengkap sebelum pengajuan SPB kepada KSOP.

Informan 1 menyampaikan:

> *"Semua persyaratan keselamatan harus sudah selesai sebelum kapal diajukan memperoleh SPB. Kalau masih ada dokumen yang belum lengkap, kapal belum boleh diberangkatkan."* (Informan 1)

Informan 4 juga menjelaskan bahwa penerbitan SPB hanya dapat dilakukan setelah seluruh persyaratan dinyatakan lengkap dan sah sesuai ketentuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Seluruh informan memiliki pandangan yang sama bahwa pemenuhan aspek keselamatan merupakan syarat utama penerbitan Surat Persetujuan Berlayar. SPB hanya diterbitkan apabila seluruh dokumen kapal, dokumen awak kapal, dokumen muatan, serta data operasional telah diverifikasi dan dinyatakan sesuai oleh KSOP.

Informan 1 menyatakan:

> *"Kalau aspek keselamatan berlayar belum terpenuhi, maka SPB belum bisa diterbitkan."* (Informan 1)

Pernyataan tersebut diperkuat oleh Informan 3 yang menjelaskan:

> *"SPB diberikan kepada kapal yang sudah memenuhi aspek keselamatan kapal sebagai bukti bahwa kapal aman melakukan pelayaran."* (Informan 3)

Informan 5 juga menambahkan bahwa apabila data operasional kapal pada sistem belum lengkap, rekomendasi tidak dapat diberikan sehingga proses penerbitan SPB belum dapat dilanjutkan.

Secara keseluruhan, hasil wawancara menunjukkan bahwa pemenuhan aspek keselamatan berlayar dilaksanakan melalui pemeriksaan administrasi, verifikasi dokumen, serta koordinasi antara agen kapal, *ship owner*, nahkoda, awak kapal, dan KSOP. Pemenuhan seluruh persyaratan tersebut menjadi dasar penerbitan Surat Persetujuan Berlayar sebagai bukti bahwa kapal telah memenuhi ketentuan keselamatan dan layak untuk melakukan pelayaran.

4.2 Pembahasan Pemenuhan Aspek Keselamatan Berlayar pada PT Barru Samudera Timur di Banyuwangi

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pemenuhan aspek keselamatan berlayar pada PT Barru Samudera Timur di Banyuwangi dilakukan melalui pemeriksaan administrasi sebelum kapal diberangkatkan. Proses tersebut melibatkan agen, *ship owner*, nahkoda, awak kapal, dan KSOP dalam memastikan seluruh persyaratan keselamatan telah dipenuhi sebelum penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Tahapan yang dilakukan meliputi pemeriksaan dokumen kapal, dokumen awak kapal, dokumen muatan, dokumen pencegahan pencemaran, penandatanganan *Master Sailing Declaration*, pengajuan Warta Keberangkatan melalui Sistem SSM Pengangkut, verifikasi melalui *Inaportnet*, hingga penerbitan SPB.

Pemeriksaan dokumen kapal dilakukan untuk memastikan legalitas dan kelaiklautan kapal melalui pengecekan surat kebangsaan, surat ukur, sertifikat keselamatan, sertifikat klasifikasi, sertifikat garis muat, sertifikat pencegahan pencemaran, serta sertifikat manajemen keselamatan. Apabila ditemukan dokumen yang belum lengkap atau telah habis masa berlakunya, agen berkoordinasi dengan *ship owner* untuk melakukan pembaruan sebelum proses keberangkatan dilanjutkan. Temuan ini sejalan dengan penelitian Fransiskus Xaverius Pasaribu, Suratni Ginting, dan Muhammad Sahid (2026) yang menyatakan bahwa perusahaan keagenan berperan penting dalam pengurusan dokumen dan koordinasi dengan KSOP untuk memenuhi persyaratan keselamatan kapal.

Pemenuhan aspek pengawakan dilakukan melalui pemeriksaan *crew list*, buku pelaut, sertifikat kompetensi, sertifikat keterampilan, buku sijil, Perjanjian Kerja Laut, serta kesesuaian jumlah awak kapal dengan *Minimum Safe Manning Certificate*. Agen juga memperbarui data apabila terjadi *sign on* atau *sign off* awak kapal sehingga data pengawakan selalu sesuai dengan kondisi aktual. Hasil ini mendukung penelitian Tri Agus dkk. (2025) yang menegaskan bahwa kompetensi dan kesiapan awak kapal merupakan bagian penting dalam mendukung keselamatan pelayaran.

Pemenuhan aspek pemuatan dan garis muat dilakukan melalui pemeriksaan Sertifikat Garis Muat serta dokumen muatan seperti *Cargo Manifest* dan *Bill of Lading*. Pemeriksaan dilakukan lebih teliti pada kapal tanker yang mengangkut *Marine Fuel Oil*, Bio Solar, Pertalite, *Asphalt*, dan *Fatty Acid Methyl Ester* karena memiliki risiko keselamatan dan pencemaran yang lebih tinggi. Agen juga mengurus Persetujuan Bongkar Muat Barang Berbahaya kepada KSOP apabila kapal mengangkut muatan berbahaya. Temuan tersebut sejalan dengan penelitian Redho Karunia (2023) yang menekankan pentingnya pemenuhan persyaratan keselamatan sebelum kapal diberangkatkan.

Aspek pencegahan pencemaran dipenuhi melalui pemeriksaan sertifikat pencegahan pencemaran, jaminan ganti rugi pencemaran minyak, serta sertifikat anti-teritip. Pemeriksaan yang dilakukan agen terbatas pada aspek administrasi, sedangkan pemeriksaan teknis terhadap kondisi kapal tetap menjadi kewenangan *Marine Inspector*. Setelah seluruh dokumen dinyatakan lengkap, nahkoda menandatangani *Master Sailing Declaration* sebagai pernyataan bahwa kapal beserta awak, mesin, peralatan, dan muatan telah siap melakukan pelayaran.

Tahap selanjutnya adalah pengajuan Warta Keberangkatan melalui Sistem SSM Pengangkut yang kemudian diverifikasi oleh KSOP melalui *Inaportnet*. Verifikasi dilakukan terhadap dokumen kapal, data pengawakan, data muatan, serta kelengkapan administrasi lainnya. Pemeriksaan fisik kapal hanya dilakukan apabila ditemukan ketidaksesuaian dokumen atau adanya laporan tertentu. Apabila seluruh persyaratan telah dinyatakan sesuai, Syahbandar menerbitkan SPB sebagai bukti bahwa kapal telah memenuhi persyaratan keselamatan berlayar.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pemenuhan aspek keselamatan berlayar dalam kegiatan keagenan lebih dominan dilakukan melalui pemeriksaan administrasi. Kondisi tersebut sesuai dengan fungsi perusahaan keagenan yang berperan dalam pengurusan dokumen dan koordinasi dengan instansi terkait, sedangkan pemeriksaan teknis merupakan kewenangan KSOP. Temuan ini mendukung penelitian Herman Wahyudi (2023) yang menyatakan bahwa kelengkapan dokumen dan sertifikat keselamatan merupakan bagian penting dalam proses keberangkatan kapal. Ketentuan tersebut juga sejalan dengan Pasal 117 ayat (3) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menegaskan bahwa sertifikat dan dokumen kapal menjadi bukti pemenuhan persyaratan kelaiklautan. Secara keseluruhan, pemenuhan aspek keselamatan berlayar pada PT Barru Samudera Timur telah dilaksanakan melalui pemeriksaan administrasi secara sistematis sebelum kapal memperoleh SPB dan melakukan pelayaran.

4. KESIMPULAN DAN SARAN

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pemenuhan aspek keselamatan berlayar pada kapal-kapal keagenan PT Barru Samudera Timur di Banyuwangi telah dilaksanakan melalui serangkaian pemeriksaan administrasi sebelum kapal diberangkatkan. Proses tersebut diawali dengan pemeriksaan dokumen kapal, dokumen awak kapal, dokumen muatan, serta dokumen pencegahan pencemaran untuk memastikan seluruh persyaratan telah lengkap, sah, dan masih berlaku. Tahapan berikutnya meliputi penandatanganan *Master Sailing Declaration* (MSD), pengajuan Warta Keberangkatan melalui Sistem SSM Pengangkut, verifikasi dokumen oleh KSOP melalui *Inaportnet*, hingga penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Hasil penelitian juga menunjukkan bahwa PT Barru Samudera Timur berperan sebagai perusahaan keagenan yang membantu pengurusan administrasi dan melakukan koordinasi dengan *ship owner*, nahkoda,

awak kapal, serta KSOP apabila ditemukan kekurangan dokumen atau data yang perlu dilengkapi. Pemeriksaan yang dilakukan oleh perusahaan keagenan lebih berfokus pada aspek administrasi, sedangkan pemeriksaan teknis terhadap kondisi fisik kapal merupakan kewenangan KSOP melalui *Marine Inspector*. Temuan ini menunjukkan bahwa pemenuhan aspek keselamatan berlayar pada PT Barru Samudera Timur telah dilaksanakan sesuai dengan ketentuan yang berlaku dan menjadi dasar dalam penerbitan SPB sebagai izin resmi kapal untuk melakukan pelayaran.

Berdasarkan hasil penelitian, perusahaan keagenan diharapkan terus meningkatkan ketelitian dalam melakukan pemeriksaan kelengkapan dokumen kapal, dokumen awak kapal, dokumen muatan, serta memastikan seluruh data yang diajukan melalui Sistem SSM Pengangkut sesuai dengan kondisi aktual kapal agar proses penerbitan SPB dapat berjalan lebih efektif. *Ship owner* dan nahkoda juga diharapkan menjaga masa berlaku sertifikat kapal, meningkatkan kesiapan operasional kapal, serta memastikan seluruh awak kapal memenuhi persyaratan kompetensi dan pengawakan sesuai ketentuan. KSOP diharapkan tetap mempertahankan kualitas verifikasi administrasi dan pengawasan terhadap pemenuhan aspek keselamatan sebelum menerbitkan SPB sehingga standar keselamatan pelayaran dapat terus terjaga. Penelitian selanjutnya disarankan untuk memperluas ruang lingkup penelitian dengan melibatkan lebih banyak perusahaan keagenan atau pelabuhan sehingga dapat diperoleh perbandingan mengenai penerapan aspek keselamatan berlayar pada berbagai karakteristik operasional pelayaran di Indonesia.

REFERENSI

Buku

Ahmad, F. (2026). Buku ajar manajemen pelayaran niaga. Yayasan Putra Adi Dharma

Janoko. (2026). Buku ajar pengantar ilmu hukum dalam perspektif hukum laut. Yayasan Putra Adi Dharma

Jaya, I. M. L. M. (2024). Metode penelitian kuantitatif dan kualitatif: Teori, penerapan, dan riset nyata. Quadrant.

Sugiyono. (2025). Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D (Edisi ke-2). Alfabeta.

Sujarweni, V. W. (2025). Metodologi penelitian. Pustaka Baru Press.

Jurnal

Ahmad, F., & Rohman, S. (2025). Implementasi Teori Bauran Pemasaran dalam Usaha Jasa Keagenan Kapal di Banyuwangi pada Era Digital Marketing. *Jurnal Ilmiah Feasible, 1(7)*, 9-17. https://doi.org/10.32493/fb.v7i1.2025.9-17.49130

As'at, R. K. (2023). Peran kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan kelas II Tanjungpinang dalam rangka pelaksanaan penanganan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran di wilayah perairan Tanjungpinang. Jurnal Kemaritiman: Indonesian Journal of Maritime, 4(2), 69–74

Asmawati, A., Sumantri, A. S., Sulistyowati, S., & Sutini, S. (2023). Analisa faktor operasional, tarif, fasilitas dan keselamatan terhadap pelayanan pemanduan di PT Pelabuhan Indonesia

(Persero) IV Bitung Sulawesi Utara. Ocean Engineering: Jurnal Ilmu Teknik dan Teknologi Maritim, 2(2), 160–168.

Madani, F. R. S., & Sahara, S. (2023). Analisis efisiensi perbandingan penggunaan transportasi laut dan transportasi udara dalam pengiriman barang antarprovinsi. EKONOMIKA45: Jurnal Ilmiah Manajemen, Ekonomi Bisnis, Kewirausahaan, 10(2), 569–574,

Naib, N. O., & Ginting, D. (2024). Peran keagenan dalam kegiatan kedatangan dan keberangkatan kapal pada PT Naval Global Trans Belawan. Jurnal Review Pendidikan dan Pengajaran, 7(4),

Pasaribu, F. X., Ginting, S., & Sahid, M. (2026). Peranan keagenan dalam perpanjangan sertifikat keselamatan konstruksi kapal barang pada KSOP Merak Banten oleh PT. Vinci Samudera Agencies Cabang Merak Banten. Jurnal Transformasi Bisnis Digital, 3(1), 69–83.

Syukri, M. (2025). Analisis hukum normatif tentang regulasi jasa pelayaran keagenan kapal di Indonesia menurut UU No. 66 Tahun 2024. *Jurnal Pendidikan Tambusai, 9(2)

Skripsi

Wahyudi, H. (2023). Analisis keterlambatan penerbitan sertifikat keselamatan Kapal Tug Boat Mandiri 5 pada proses clearance out oleh PT Kalandara Indah Lautindo Semarang [Tugas akhir, Akademi Kelautan Banyuwangi.

Dasar Hukum

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2024). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 7 Tahun 2024 tentang Keselamatan Kapal. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2023). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 11 Tahun 2023 tentang pelaksanaan Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut beserta amandemennya. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2022). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 12 Tahun 2022 tentang Kelaiklautan Kapal. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2022). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 28 Tahun 2022 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar dan Persetujuan Kegiatan Kapal di Pelabuhan. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

UU No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran