

Koordinasi Antar Pemangku Kepentingan Dalam Implementasi Hukum Keselamatan Pelayaran: Studi Kualitatif Pada Penyelenggaraan Kepelabuhanan Di Kota Makassar

Alfian¹, Mariani Loise², Andi Suryani³

Politeknik Maritim Ami Makassar
Alfianumar54@gmail.com

Abstract

Maritime safety is determined not only by the existence of regulations but also by the effectiveness of coordination among stakeholders during their implementation. This study aims to analyze stakeholder coordination in the implementation of maritime safety laws within port operations in Makassar City. A qualitative approach with a case study design was employed. Data were gathered through semi-structured interviews with stakeholders involved in port activities and analyzed thematically. The study yielded four key findings: the division of roles and authority among actors; coordination through administrative, operational, and emergency mechanisms; the use of digital systems such as Inaportnet to facilitate information exchange; and persistent obstacles, including varying bureaucratic paces, system technical issues, and information delays. The study concludes that the effective implementation of maritime safety laws depends not only on regulatory clarity but also on the stakeholders' ability to coordinate authority, information, and actions in an integrated manner. Strengthening information system integration and inter-institutional coordination is essential to improving maritime safety governance.

Keywords: Maritime Safety Law; Stakeholder Coordination; Port Operations; Inaportnet; Makassar.

Abstrak

Keselamatan pelayaran tidak hanya ditentukan oleh keberadaan regulasi, tetapi juga oleh efektivitas koordinasi antar-pemangku kepentingan dalam implementasinya. Penelitian ini bertujuan menganalisis koordinasi antar-pemangku kepentingan dalam implementasi hukum keselamatan pelayaran pada penyelenggaraan kepelabuhanan di Kota Makassar. Penelitian menggunakan pendekatan kualitatif dengan desain studi kasus. Data diperoleh melalui wawancara semi terstruktur dengan pemangku kepentingan yang terlibat dalam aktivitas kepelabuhanan dan dianalisis secara tematik. Hasil penelitian menunjukkan empat temuan utama, yaitu adanya pembagian peran dan kewenangan antaraktor, koordinasi melalui mekanisme administratif, operasional, dan kedaruratan, pemanfaatan sistem digital seperti Inaportnet dalam mendukung pertukaran informasi, serta masih adanya hambatan berupa perbedaan kecepatan birokrasi, gangguan teknis sistem, dan keterlambatan informasi. Penelitian menyimpulkan bahwa efektivitas implementasi hukum keselamatan pelayaran tidak hanya bergantung pada kejelasan regulasi, tetapi juga pada kemampuan pemangku kepentingan mengoordinasikan kewenangan, informasi, dan tindakan secara terpadu. Penguatan integrasi sistem informasi dan koordinasi lintas institusi diperlukan untuk meningkatkan tata kelola keselamatan pelayaran.

Kata kunci: Hukum Keselamatan Pelayaran; Koordinasi Pemangku Kepentingan; Kepelabuhanan; Inaportnet; Makassar.

Copyright (c) 2026 Alfian, Mariani Loise, Andi Suryani

✉Corresponding author: Alfian

Email Address: Alfianumar54@gmail.com (Politeknik Maritim Ami Makassar)

Received 4 Juni 2026, Accepted 14 August 2026, Published 26 August 2026

PENDAHULUAN

Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki tingkat ketergantungan yang tinggi terhadap transportasi laut dalam mendukung mobilitas penduduk, distribusi barang, konektivitas antarpulau, dan aktivitas perekonomian nasional. Dalam konteks tersebut, pelayaran tidak hanya dipahami sebagai aktivitas pengangkutan melalui laut, tetapi sebagai satu kesatuan sistem yang mencakup angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim (Republik

Indonesia, 2024). Posisi strategis transportasi laut tersebut menjadikan keselamatan pelayaran sebagai salah satu aspek fundamental dalam penyelenggaraan sistem transportasi nasional.

Pelabuhan mempunyai posisi penting dalam sistem tersebut karena menjadi ruang bertemunya aktivitas kapal, barang, penumpang, pelayanan kepelabuhanan, serta berbagai institusi yang mempunyai kewenangan dan tanggung jawab berbeda. Keselamatan pelayaran karena itu tidak semata-mata merupakan persoalan teknis mengenai kondisi kapal, tetapi berkaitan pula dengan kelembagaan, pengawasan, penegakan hukum, pelayanan kepelabuhanan, dan koordinasi berbagai pihak yang terlibat dalam penyelenggaraan pelayaran. Nugraha dan Krishendratna (2025), misalnya, menunjukkan pentingnya sistem pelayanan KSOP dalam mendukung keselamatan dan keamanan kapal di pelabuhan. Temuan tersebut memperlihatkan bahwa dimensi kelembagaan mempunyai posisi penting dalam menjamin keselamatan aktivitas pelayaran.

Secara normatif, Indonesia telah memiliki kerangka hukum yang mengatur penyelenggaraan pelayaran. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran telah mengalami beberapa perubahan dan terakhir diubah melalui Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Republik Indonesia, 2024). Perubahan tersebut antara lain diarahkan pada peningkatan tata kelola kepelabuhanan yang lebih efektif dan efisien serta optimalisasi peran kelembagaan dalam penyelenggaraan pelayaran. Selain itu, Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran mengatur berbagai aspek yang mencakup pembinaan pelayaran, angkutan di perairan, kepelabuhanan, perkapalan, kenavigasian, dokumen kapal, manajemen keamanan kapal, dan konsesi (Republik Indonesia, 2021). Kerangka tersebut menunjukkan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran ditempatkan sebagai bagian dari suatu sistem hukum dan tata kelola yang melibatkan berbagai fungsi dan institusi.

Namun demikian, keberadaan regulasi yang relatif komprehensif belum dengan sendirinya menjamin efektivitas implementasinya. Penyelenggaraan keselamatan pelayaran merupakan proses yang melibatkan berbagai aktor, seperti Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP), badan usaha pelabuhan, perusahaan dan agen pelayaran, nakhoda dan awak kapal, penyelenggara navigasi, serta instansi pemerintah terkait. Masing-masing aktor mempunyai kewenangan dan tanggung jawab yang berbeda tetapi saling berkaitan. Oleh karena itu, efektivitas implementasi hukum keselamatan pelayaran sangat dipengaruhi oleh kemampuan para pemangku kepentingan untuk membangun pembagian peran, komunikasi, pertukaran informasi, pengawasan, dan koordinasi yang efektif.

Kebutuhan akan koordinasi tersebut juga terlihat dalam konteks penyelenggaraan pelayaran di Makassar. Rencana Strategis Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama Makassar menempatkan pembangunan kerja sama yang harmonis antara instansi vertikal, horizontal, dan pemangku kepentingan sebagai salah satu kebutuhan dalam penyelenggaraan pemerintahan dan transportasi laut. Dokumen tersebut juga menekankan pentingnya pembinaan terhadap keselamatan dan keamanan pelayaran serta akuntabilitas penyelenggaraan transportasi laut di lingkungan Pelabuhan

Makassar (KSOP Utama Makassar, 2023). Kondisi ini menunjukkan bahwa koordinasi bukan sekadar aktivitas administratif, tetapi merupakan bagian penting dari tata kelola keselamatan pelayaran.

Dalam praktiknya, koordinasi lintas institusi juga terus dibutuhkan. Pada kegiatan pengawasan pelaksanaan Undang-Undang Pelayaran yang melibatkan pemangku kepentingan maritim di Sulawesi Selatan pada tahun 2026, unsur Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, KSOP Makassar, perusahaan pelayaran, organisasi pelayaran rakyat, dan unsur pendidikan maritim terlibat dalam pembahasan implementasi regulasi pelayaran. Pengawasan keselamatan pelayaran di daerah juga dilaksanakan melalui posko terpadu bersama KSOP serta koordinasi lintas kabupaten/kota pada kondisi tertentu (Rakyat Sulsel, 2026). Fenomena tersebut memperlihatkan bahwa implementasi keselamatan pelayaran pada tingkat daerah pada praktiknya berlangsung melalui hubungan lintas institusi dan tidak hanya bergantung pada tindakan satu lembaga.

Penelitian terdahulu mengenai keselamatan pelayaran masih banyak memberikan perhatian pada peran Syahbandar atau KSOP, kelaiklautan kapal, pengawasan, pelayanan keselamatan, dan kepatuhan terhadap ketentuan pelayaran. Nugraha dan Krishendratna (2025), misalnya, menganalisis peranan sistem pelayanan keselamatan pelayaran KSOP terhadap keselamatan dan keamanan kapal yang berlabuh di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Studi tersebut menempatkan KSOP sebagai aktor kelembagaan utama dalam menjamin keselamatan dan keamanan kapal. Kajian-kajian semacam ini penting dalam menjelaskan fungsi formal institusi pelabuhan, tetapi masih membuka ruang untuk melihat keselamatan pelayaran dari perspektif hubungan antaraktor.

Perspektif tersebut menjadi semakin relevan setelah perubahan regulasi pelayaran melalui Undang Undang Nomor 66 Tahun 2024. Salah satu latar belakang perubahan Undang Undang Pelayaran adalah perlunya peningkatan pengelolaan dan tata kelola kepelabuhanan yang lebih efektif dan efisien serta optimalisasi peran kelembagaan dalam penyelenggaraan pelayaran (Republik Indonesia, 2024). Dengan demikian, persoalan implementasi hukum pelayaran tidak cukup dianalisis hanya berdasarkan kesesuaian tindakan satu institusi terhadap ketentuan normatif, tetapi juga perlu melihat bagaimana kewenangan berbagai institusi berinteraksi dalam praktik penyelenggaraan pelabuhan.

Research gap pada penelitian ini berupa masih terbatasnya penelitian hukum empiris yang secara khusus menempatkan koordinasi antar-pemangku kepentingan sebagai mekanisme implementasi hukum keselamatan pelayaran, terutama dalam konteks penyelenggaraan kepelabuhanan di Kota Makassar. Penelitian sebelumnya cenderung menitikberatkan perhatian pada peran dan kewenangan KSOP/Syahbandar, pengawasan kapal, pelayanan keselamatan, dan pemenuhan persyaratan keselamatan. Sementara itu, bagaimana berbagai pemangku kepentingan menginterpretasikan kewenangan masing-masing, melakukan pertukaran informasi, menyelesaikan tumpang tindih kewenangan, dan membangun koordinasi dalam mengimplementasikan hukum keselamatan pelayaran masih memerlukan kajian empiris yang lebih mendalam.

Atas dasar kesenjangan tersebut, novelty penelitian ini terletak pada penempatan koordinasi antar-pemangku kepentingan sebagai unit analisis utama dalam implementasi hukum keselamatan pelayaran. Penelitian tidak hanya mempertanyakan apakah ketentuan hukum telah dilaksanakan, tetapi mengeksplorasi bagaimana hukum tersebut dijalankan melalui hubungan antaraktor, pembagian kewenangan, komunikasi, pertukaran informasi, pengawasan bersama, serta penyelesaian hambatan koordinasi dalam praktik kepelabuhanan. Pendekatan tersebut diharapkan dapat menjembatani analisis antara struktur hukum formal (law in books) dengan praktik implementasinya dalam penyelenggaraan kepelabuhanan (law in action).

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis implementasi hukum keselamatan pelayaran dalam penyelenggaraan kepelabuhanan di Kota Makassar, mengkaji pola koordinasi antarpemangku kepentingan dalam implementasinya, serta mengidentifikasi faktor-faktor yang mendukung dan menghambat efektivitas koordinasi tersebut. Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan kontribusi terhadap pengembangan kajian hukum pelayaran berbasis implementasi dan tata kelola multiaktor serta menghasilkan rekomendasi praktis bagi penguatan koordinasi kelembagaan dalam penyelenggaraan keselamatan pelayaran.

METODE

Desain dan Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan desain studi kasus untuk memperoleh pemahaman yang mendalam mengenai koordinasi antar-pemangku kepentingan dalam implementasi hukum keselamatan pelayaran pada penyelenggaraan kepelabuhanan di Kota Makassar. Pendekatan kualitatif dipilih karena penelitian tidak diarahkan untuk mengukur hubungan antarvariabel secara statistik, tetapi untuk memahami proses implementasi hukum, interaksi antaraktor, pembagian kewenangan, pola komunikasi, serta berbagai faktor yang mendukung dan menghambat koordinasi dalam praktik penyelenggaraan keselamatan pelayaran.

Pemilihan desain studi kasus didasarkan pada karakteristik penyelenggaraan pelabuhan sebagai suatu sistem yang melibatkan berbagai organisasi dengan kewenangan, kepentingan, dan tanggung jawab yang saling berkaitan. Studi mengenai tata kelola transportasi maritim Indonesia menunjukkan bahwa kompleksitas tata kelola muncul ketika berbagai model, tingkat kewenangan, dan aktor harus berinteraksi dalam satu sistem transportasi maritim. Bahkan, koordinasi yang dirancang secara kuat dalam dokumen kebijakan tidak selalu sepenuhnya terwujud pada tingkat implementasi (Maritime Policy, 2024). Kondisi tersebut menjadikan pendekatan studi kasus relevan untuk memahami kesenjangan antara struktur hukum formal dan praktik koordinasi antar-pemangku kepentingan.

Pendekatan serupa telah digunakan dalam penelitian keselamatan maritim di Indonesia. Putranto et al. (2025) menggunakan studi kasus kualitatif melalui wawancara mendalam, observasi lapangan, dan analisis dokumen untuk mengidentifikasi persoalan koordinasi pemangku kepentingan dan integrasi informasi dalam tata kelola keselamatan maritim. Penelitian tersebut menemukan bahwa lemahnya

kolaborasi antarinstansi dan terfragmentasinya sistem informasi dapat menimbulkan inefisiensi operasional dan menghambat pengambilan keputusan. Dengan mempertimbangkan karakteristik tersebut, pendekatan kualitatif dipandang sesuai untuk mengeksplorasi bagaimana hukum keselamatan pelayaran diterjemahkan ke dalam praktik koordinasi kelembagaan di Pelabuhan Makassar.

Lokasi dan Fokus Penelitian

Penelitian dilaksanakan pada lingkungan penyelenggaraan kepelabuhanan di Kota Makassar, Sulawesi Selatan, dengan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Utama Makassar sebagai salah satu institusi utama yang berkaitan dengan objek penelitian. Pemilihan Makassar didasarkan pada posisinya sebagai salah satu simpul penting transportasi laut di kawasan Indonesia Timur serta tingginya keterlibatan berbagai pemangku kepentingan dalam aktivitas kepelabuhanan. Fokus penelitian diarahkan pada implementasi hukum keselamatan pelayaran melalui koordinasi antar-pemangku kepentingan. Implementasi hukum dalam penelitian ini tidak hanya dipahami sebagai kepatuhan formal terhadap peraturan perundang-undangan, tetapi juga mencakup bagaimana ketentuan hukum diterjemahkan melalui pembagian kewenangan, komunikasi, pertukaran informasi, pengawasan, pengambilan keputusan, dan penyelesaian persoalan antaraktor.

Secara khusus, penelitian mengeksplorasi lima aspek utama, yaitu: (1) pemahaman dan pelaksanaan kewenangan masing-masing pemangku kepentingan; (2) mekanisme komunikasi dan koordinasi antarinstansi; (3) pertukaran data dan informasi terkait keselamatan pelayaran; (4) koordinasi dalam pengawasan dan penanganan persoalan keselamatan; dan (5) faktor kelembagaan, regulasi, sumber daya, dan teknologi yang mendukung atau menghambat koordinasi.

Informan Penelitian

Informan ditentukan menggunakan teknik purposive sampling, yaitu memilih individu berdasarkan pengetahuan, pengalaman, kewenangan, dan keterlibatan langsung mereka dalam penyelenggaraan keselamatan pelayaran dan aktivitas kepelabuhanan. Informan penelitian direncanakan berasal dari beberapa kelompok pemangku kepentingan, meliputi:

1. Pejabat atau petugas pada KSOP Utama Makassar yang berkaitan dengan keselamatan, keamanan, pengawasan, dan pelayanan pelayaran;
2. Pengelola atau operator pelabuhan;
3. Perusahaan pelayaran atau agen kapal;
4. Nakhoda atau awak kapal yang memiliki pengalaman beroperasi melalui Pelabuhan Makassar;
5. Penyelenggara atau petugas yang berkaitan dengan navigasi dan keselamatan pelayaran; dan
6. Pemangku kepentingan lain yang berdasarkan perkembangan penelitian diketahui mempunyai keterlibatan relevan dalam implementasi keselamatan pelayaran.

Jumlah informan tidak ditetapkan semata-mata berdasarkan target numerik, tetapi mempertimbangkan kecukupan dan kedalaman informasi yang diperoleh. Sebagai rencana awal, penelitian menargetkan sekitar 10 - 15 informan, dengan kemungkinan penambahan apabila data yang diperoleh belum mampu menjelaskan tema penelitian secara memadai. Pendekatan multiaktor tersebut

penting karena pelabuhan merupakan lingkungan organisasi yang kompleks. Penelitian mengenai tata kelola pelabuhan menunjukkan bahwa otoritas pelabuhan, operator terminal, perusahaan pelayaran, regulator, dan berbagai aktor lainnya mempunyai hubungan saling bergantung serta dapat mempunyai kepentingan yang berbeda (D'Agostini et al., 2025). Oleh karena itu, penggunaan berbagai kelompok informan memungkinkan penelitian memperoleh perspektif yang lebih komprehensif dibandingkan apabila data hanya bersumber dari satu institusi.

Teknik Pengumpulan Data

Data penelitian diperoleh melalui wawancara semi terstruktur, observasi, dan analisis dokumen.

1. Wawancara Semi Terstruktur

Wawancara semi terstruktur digunakan sebagai teknik pengumpulan data utama. Pertanyaan wawancara dikembangkan berdasarkan fokus penelitian, tetapi tetap memberikan ruang bagi informan untuk menjelaskan pengalaman, persepsi, serta persoalan yang mereka temui dalam praktik. Pokok pertanyaan wawancara mencakup:

- a. Pemahaman informan mengenai kewenangan dan tanggung jawabnya dalam keselamatan pelayaran;
- b. Bentuk dan mekanisme koordinasi dengan pemangku kepentingan lainnya;
- c. Mekanisme pertukaran informasi terkait keselamatan;
- d. Koordinasi dalam proses pengawasan dan pelayanan kapal;
- e. Pengalaman menghadapi perbedaan kewenangan atau hambatan koordinasi;
- f. Pemanfaatan sistem informasi dan teknologi dalam mendukung koordinasi; serta
- g. Pandangan informan mengenai upaya yang diperlukan untuk memperkuat implementasi hukum keselamatan pelayaran.

Penggunaan wawancara semi-terstruktur sejalan dengan penelitian mengenai reformasi tata kelola pelabuhan di Indonesia yang menggunakan wawancara dengan pemangku kepentingan dan analisis dokumen regulasi untuk memahami mekanisme integrasi dan koordinasi dalam lingkungan kepelabuhanan (Governance for Port Reform, 2025).

Observasi

Observasi dilakukan untuk memperoleh pemahaman kontekstual mengenai praktik penyelenggaraan kepelabuhanan dan bentuk interaksi antar-pemangku kepentingan yang dapat diamati selama proses penelitian. Observasi diarahkan pada aktivitas yang relevan dengan koordinasi, pelayanan, pengawasan, pertukaran informasi, serta pelaksanaan prosedur keselamatan.

Analisis Dokumen

Analisis dokumen digunakan untuk membandingkan ketentuan normatif dengan praktik implementasi yang ditemukan melalui wawancara dan observasi. Dokumen yang dianalisis antara lain Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagaimana terakhir diubah dengan Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024, Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran, peraturan teknis terkait keselamatan dan keamanan pelayaran,

dokumen kelembagaan KSOP Utama Makassar, serta standar operasional prosedur dan dokumen relevan lainnya yang dapat diakses dalam penelitian.

Selain regulasi nasional, analisis normatif juga mempertimbangkan prinsip keselamatan pelayaran internasional yang relevan, khususnya International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS). SOLAS mengatur antara lain survei kapal, penerbitan dokumen yang menunjukkan pemenuhan persyaratan keselamatan, serta mekanisme kontrol terhadap kapal melalui “port State control” (International Maritime Organization, 1974/updated).

Teknik Analisis Data

Data dianalisis menggunakan analisis tematik (thematic analysis). Analisis dilakukan secara bertahap sejak proses pengumpulan data berlangsung sehingga temuan awal dapat digunakan untuk memperdalam wawancara berikutnya. Tahapan analisis meliputi: (1) mentranskripsikan dan mengorganisasi hasil wawancara; (2) membaca data secara berulang untuk memahami keseluruhan konteks; (3) melakukan proses pengkodean terhadap pernyataan yang relevan; (4) mengelompokkan kode menjadi kategori; (5) mengembangkan tema-tema utama; (6) membandingkan perspektif antar kelompok pemangku kepentingan; dan (7) menginterpretasikan tema dalam konteks implementasi hukum keselamatan pelayaran.

Tema awal yang digunakan sebagai panduan analisis meliputi kejelasan kewenangan (role clarity), koordinasi antarinstansi (inter-agency coordination), komunikasi dan pertukaran informasi (information sharing), pengawasan dan kepatuhan (supervision and compliance), hambatan implementasi (implementation barriers), serta efektivitas koordinasi (coordination effectiveness). Tema tersebut bersifat fleksibel sehingga tema baru yang muncul secara induktif dari hasil wawancara tetap dapat dimasukkan dalam analisis.

Penggunaan analisis tematik relevan dengan penelitian tata kelola pelabuhan yang menggunakan berbagai sumber data dan perspektif pemangku kepentingan untuk memahami kompleksitas hubungan antarlembaga (Acheampong et al., 2023). Studi keselamatan maritim Indonesia yang lebih baru juga menunjukkan pentingnya analisis terhadap integrasi informasi, ‘knowledge sharing’, dan koordinasi lintas organisasi dalam memahami efektivitas tata kelola keselamatan (Putranto et al., 2025).

Keabsahan Data

Keabsahan temuan dijaga melalui triangulasi sumber dan triangulasi metode. Triangulasi sumber dilakukan dengan membandingkan informasi yang diperoleh dari KSOP, operator pelabuhan, perusahaan atau agen pelayaran, nakhoda/awak kapal, dan pemangku kepentingan lainnya. Triangulasi metode dilakukan dengan membandingkan hasil wawancara, observasi, dan analisis dokumen.

Pernyataan mengenai pelaksanaan suatu kewenangan atau mekanisme koordinasi tidak hanya didasarkan pada perspektif satu informan, tetapi dibandingkan dengan perspektif aktor lain serta ketentuan regulasi atau dokumen kelembagaan yang relevan. Pendekatan tersebut penting karena penelitian multi-stakeholder pada lingkungan pelabuhan menunjukkan perlunya melakukan pengecekan

silang informasi antaraktor untuk menghindari dominasi interpretasi dari satu sumber (Acheampong et al., 2023).

Etika Penelitian

Penelitian dilaksanakan dengan memperhatikan prinsip etika penelitian. Sebelum wawancara dilakukan, informan diberikan penjelasan mengenai tujuan penelitian, bentuk keterlibatan mereka, penggunaan data, dan hak untuk tidak menjawab pertanyaan tertentu atau menghentikan partisipasi. Persetujuan informan diperoleh sebelum proses wawancara dan perekaman dilakukan. Identitas personal informan tidak dicantumkan dalam publikasi. Informan dapat diberikan kode seperti I1, I2, I3, dan seterusnya, disertai kategori institusi apabila penyebutan tersebut tidak memungkinkan identifikasi individu. Data wawancara digunakan semata-mata untuk kepentingan penelitian dan disimpan secara terbatas oleh tim peneliti.

HASIL DAN DISKUSI

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan yang terlibat dalam aktivitas kepelabuhanan di Makassar, ditemukan empat tema utama dalam implementasi hukum keselamatan pelayaran, yaitu pembagian peran dan kewenangan, mekanisme koordinasi antar-pemangku kepentingan, pertukaran informasi dan digitalisasi pelayanan, serta hambatan dan penguatan koordinasi.

Pembagian Peran dan Kewenangan

Hasil wawancara menunjukkan adanya pembagian peran antar-pemangku kepentingan dalam penyelenggaraan keselamatan pelayaran. Pihak regulator menjalankan fungsi pengawasan keselamatan dan keamanan, pemeriksaan kelaiklautan kapal, penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB), serta penegakan ketentuan pelayaran. Pengelola pelabuhan berperan dalam penyediaan dan pemeliharaan fasilitas pelabuhan, pelayanan pandu dan tunda, serta fasilitas keselamatan. Sementara itu, perusahaan atau agen pelayaran bertanggung jawab terhadap kelengkapan dokumen, kesiapan kapal dan kru, serta koordinasi dengan otoritas pelabuhan.

Informan 1 menjelaskan:

“Berperan sebagai regulator dan pengawas utama keselamatan serta keamanan pelayaran, menyiapkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB), kelaiklautan kapal, pengawasan bongkar muat barang berbahaya, dan penegakan hukum maritim.” (Informan 1)

Temuan tersebut menunjukkan bahwa keselamatan pelayaran merupakan “tanggung jawab multiaktor, di mana masing-masing pihak memiliki fungsi berbeda tetapi saling berkaitan. Pembagian tersebut sejalan dengan sistem penyelenggaraan pelayaran yang diatur dalam “PP Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran” dan “UU Nomor 66 Tahun 2024” sebagai perubahan ketiga atas UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Mekanisme Koordinasi Antar-Pemangku Kepentingan

Koordinasi keselamatan pelayaran berlangsung melalui mekanisme formal maupun operasional. Berdasarkan wawancara, koordinasi dilakukan melalui rapat atau forum koordinasi, posko terpadu, komunikasi langsung, radio VHF, serta media komunikasi resmi. Koordinasi menjadi lebih intensif apabila terjadi kondisi yang membutuhkan respons bersama, seperti cuaca ekstrem, kecelakaan laut, kebakaran kapal, atau keadaan darurat lainnya.

Temuan tersebut memperlihatkan adanya tiga bentuk koordinasi, yaitu koordinasi administratif, koordinasi operasional, dan koordinasi kedaruratan. Pola ini mendukung pandangan Putranto et al. (2025) bahwa koordinasi lintas organisasi merupakan bagian penting dalam memperkuat tata kelola keselamatan maritim.

Pertukaran Informasi dan Digitalisasi Pelayanan

Hasil wawancara menunjukkan bahwa pertukaran informasi dilakukan melalui kombinasi sistem digital dan komunikasi langsung. Salah satu sistem yang digunakan adalah Inaportnet, yang mendukung proses administrasi dan pertukaran informasi pelayanan kapal.

Informan 1 menyatakan:

“Sistem digital seperti Inaportnet mengintegrasikan seluruh layanan perizinan dan dokumen kapal secara elektronik serta mempermudah pelacakan data kapal secara transparan oleh seluruh instansi terkait.” (Informan 1)

Pada kondisi tertentu, terutama keadaan darurat, komunikasi langsung tetap menjadi mekanisme penting. Informan 2 menjelaskan bahwa informasi dapat disampaikan melalui telepon darurat dan radio VHF antara nakhoda atau agen pelayaran dengan pihak Syahbandar dan pihak terkait. Temuan ini menunjukkan bahwa digitalisasi tidak hanya berfungsi untuk mempercepat pelayanan administratif, tetapi juga berpotensi memperkuat "integrasi informasi dan koordinasi antar-pemangku kepentingan". Hal ini relevan dengan Putranto et al. (2025) yang menunjukkan pentingnya integrasi informasi dalam mendukung efektivitas tata kelola keselamatan maritim.

Hambatan dan Penguatan Koordinasi

Berdasarkan perspektif Informan 1, masih terdapat beberapa hambatan dalam pelaksanaan koordinasi, terutama perbedaan kecepatan birokrasi antarinstansi, gangguan teknis sistem digital, keterlambatan penyampaian dokumen atau informasi, serta kondisi cuaca yang membutuhkan respons operasional secara cepat.

Informan 1 menyatakan:

“Perbedaan prioritas atau kecepatan birokrasi antarinstansi terkadang menghambat respons cepat di lapangan.” (Informan 1)

Penyelesaian kendala tersebut dilakukan melalui komunikasi, koordinasi antar-pimpinan, musyawarah, dan penggunaan SOP serta ketentuan hukum sebagai dasar pengambilan keputusan. Penguatan koordinasi ke depan terutama diarahkan pada peningkatan integrasi sistem digital, sosialisasi regulasi keselamatan, serta peningkatan latihan tanggap darurat bersama.

Secara keseluruhan, hasil penelitian menunjukkan bahwa "implementasi hukum keselamatan pelayaran di Pelabuhan Makassar tidak hanya ditentukan oleh keberadaan regulasi, tetapi juga oleh kualitas koordinasi antar-pemangku kepentingan". Kejelasan pembagian kewenangan, komunikasi, pertukaran informasi, dan dukungan teknologi menjadi unsur penting dalam pelaksanaannya. Sementara itu, hambatan birokrasi dan teknologi dapat memengaruhi efektivitas koordinasi dalam praktik.

Pembahasan

Hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi hukum keselamatan pelayaran di Pelabuhan Makassar merupakan proses 'multiaktor' yang tidak hanya bergantung pada pelaksanaan kewenangan KSOP, tetapi juga pada keterhubungan fungsi pengelola pelabuhan, perusahaan atau agen pelayaran, nakhoda, serta pemangku kepentingan lainnya. Pembagian peran yang ditemukan menunjukkan bahwa masing-masing aktor memiliki tanggung jawab berbeda namun saling bergantung. Kondisi ini sejalan dengan "PP Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran, yang menempatkan keselamatan, kepelabuhanan, perkapalan, dan kenavigasian sebagai bagian yang saling berkaitan dalam penyelenggaraan pelayaran. Perubahan regulasi melalui "UU Nomor 66 Tahun 2024 juga memperkuat kebutuhan terhadap tata kelola kepelabuhanan yang efektif serta optimalisasi peran kelembagaan dalam penyelenggaraan pelayaran (Republik Indonesia, 2021; Republik Indonesia, 2024).

Temuan penelitian memperlihatkan bahwa kejelasan pembagian kewenangan belum cukup untuk menjamin efektivitas implementasi hukum apabila tidak didukung koordinasi yang efektif. Koordinasi di Pelabuhan Makassar berlangsung dalam bentuk administratif, operasional, dan kedaruratan melalui rapat koordinasi, komunikasi langsung, posko terpadu, serta komunikasi radio dan media resmi lainnya. Hal tersebut menunjukkan bahwa implementasi hukum keselamatan pelayaran dalam praktik tidak bersifat linear, melainkan berlangsung melalui interaksi antarorganisasi. Putranto et al. (2025) juga menunjukkan bahwa keselamatan maritim membutuhkan jaringan kebijakan yang terintegrasi karena lemahnya kolaborasi antarinstansi dapat menghasilkan inefisiensi dan menghambat pengambilan keputusan.

Aspek lain yang menonjol adalah peran digitalisasi dalam memperkuat koordinasi. Penggunaan Inaportnet dipersepsikan membantu proses pelayanan dokumen, pertukaran informasi, transparansi data kapal, dan koordinasi antaraktor. Dengan demikian, digitalisasi dalam konteks penelitian ini tidak hanya berfungsi sebagai instrumen administratif, tetapi juga sebagai infrastruktur koordinasi kelembagaan. Temuan ini relevan dengan Putranto et al. (2025), yang menekankan bahwa integrasi sistem informasi dan "knowledge sharing" merupakan bagian penting dalam penguatan tata kelola keselamatan maritim. Namun, hasil penelitian juga menunjukkan bahwa gangguan sistem dan keterlambatan informasi masih dapat mengurangi efektivitas koordinasi.

Temuan mengenai hambatan birokrasi dan teknologi memperlihatkan adanya kemungkinan kesenjangan antara desain kelembagaan dalam regulasi dan implementasinya di lapangan. Studi mengenai tata kelola transportasi maritim Indonesia juga menemukan bahwa tingkat koordinasi dan

integrasi yang dirancang dalam kebijakan tidak selalu sepenuhnya tercermin dalam praktik implementasinya (Maritime Policy, 2024). Dalam penelitian ini, kesenjangan tersebut terlihat terutama pada perbedaan kecepatan birokrasi, gangguan teknologi, keterlambatan penyampaian informasi, dan kebutuhan untuk merespons perubahan kondisi operasional secara cepat. Artinya, efektivitas implementasi hukum tidak hanya ditentukan oleh kelengkapan aturan, tetapi juga oleh “kapasitas koordinatif” dari institusi yang menjalankan aturan tersebut.

Hasil penelitian juga memperlihatkan bahwa mekanisme informal dan kolaboratif tetap mempunyai posisi penting di samping prosedur formal. Komunikasi langsung, musyawarah, koordinasi antar-pimpinan, dan posko bersama digunakan ketika muncul persoalan yang membutuhkan penyelesaian lintas institusi. Dalam perspektif implementasi hukum, kondisi tersebut memperlihatkan bahwa hubungan antara “law in books” dan “law in action” dimediasi oleh kemampuan para pemangku kepentingan untuk menerjemahkan ketentuan formal ke dalam tindakan bersama. Oleh karena itu, keberhasilan implementasi hukum keselamatan pelayaran membutuhkan kombinasi antara “kejelasan regulasi, kapasitas kelembagaan, koordinasi, pertukaran informasi, dan dukungan teknologi”.

Berdasarkan temuan tersebut, “kontribusi utama penelitian ini” adalah menunjukkan bahwa koordinasi antar-pemangku kepentingan bukan sekadar faktor pendukung, tetapi merupakan “mekanisme penting dalam implementasi hukum keselamatan pelayaran”. Berbeda dengan kajian yang lebih banyak menempatkan kewenangan Syahbandar/KSOP, kelaiklautan kapal, atau pengawasan sebagai fokus utama, penelitian ini menunjukkan hubungan antara kejelasan kewenangan, koordinasi antaraktor, integrasi informasi, dan efektivitas implementasi hukum.

KESIMPULAN

Penelitian ini menyimpulkan bahwa implementasi hukum keselamatan pelayaran di Pelabuhan Makassar merupakan proses multiaktor yang membutuhkan koordinasi antara regulator, pengelola pelabuhan, perusahaan atau agen pelayaran, serta pemangku kepentingan terkait. Pembagian kewenangan antaraktor relatif jelas, namun efektivitas implementasinya sangat dipengaruhi oleh kualitas komunikasi, pertukaran informasi, koordinasi operasional, dan dukungan teknologi.

Digitalisasi melalui Inaportnet mendukung pelayanan dan pertukaran informasi serta berpotensi memperkuat koordinasi antar-pemangku kepentingan. Namun demikian, hambatan berupa perbedaan kecepatan birokrasi, gangguan teknis sistem, keterlambatan informasi, dan kondisi operasional tertentu menunjukkan bahwa masih terdapat ruang untuk meningkatkan integrasi koordinasi.

Temuan utama penelitian menegaskan bahwa efektivitas implementasi hukum keselamatan pelayaran tidak hanya ditentukan oleh keberadaan dan kejelasan regulasi, tetapi oleh kemampuan pemangku kepentingan untuk mengoordinasikan kewenangan, informasi, dan tindakan secara terpadu. Penelitian merekomendasikan peningkatan integrasi sistem informasi antarinstansi, penguatan koordinasi dan pertukaran data secara real time, sosialisasi regulasi keselamatan secara berkala, serta pelaksanaan latihan tanggap darurat bersama. Upaya tersebut diperlukan untuk memperkuat

implementasi hukum keselamatan pelayaran dan membangun tata kelola kepelabuhanan yang lebih terintegrasi.

DAFTAR PUSTAKA

- Andersen, T., Aryee, J., Acheampong, G., & Hansen, A. S. (2023). The continuous search for new port governance models: Experiences from a developing country. *Journal of Shipping and Trade*, 8, Article 10. <https://doi.org/10.1186/s41072-023-00139-8>
- D'Agostini, E., Munim, Z. H., De Alwis, N., & Nam, H.-S. (2025). Cooperation or conflict? Evaluating stakeholders' relationship alignment between a port authority and terminal operators. *Maritime Policy & Management*. Advance online publication. <https://doi.org/10.1080/03088839.2025.2494814>
- International Maritime Organization. (1974). *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)*, 1974.
- Nugraha, M. A. P., & Krishendratna, M. (2025). Peranan sistem pelayanan keselamatan pelayaran KSOP terhadap keselamatan dan keamanan kapal berlabuh di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. *Jurnal Cakrawala Bahari*, 8(1), 109–120. <https://doi.org/10.70031/jkb.v8i1.144>
- Pranyoto, Ekowanti, M. R. L., Soenyono, & Suhardono, E. (2024). Mitigation implementation of PERMENHUB No. 58/2013 and its amendment No. 39/2021 on maritime pollution control at Panjang Port: Stakeholder coordination and environmental protection. *American Journal of Humanities and Social Sciences Research*, 8(11), 146–154.
- Putranto, O. H., Malkhamah, S., Djunaedi, A., & Hadna, A. H. (2025). Enhancing maritime safety through integrated policy networks. *International Journal of Environmental Sciences*, 11(6), 2400–2410. <https://doi.org/10.64252/03tgpq70>
- Rahayu, L., Busscher, T., Tillema, T., & Woltjer, J. (2025). Governance for port reform: Enhancing performance through integration and coordination. *Maritime Policy & Management*. Advance online publication. <https://doi.org/10.1080/03088839.2025.2585980>
- Republik Indonesia. (2021). *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran*.
- Republik Indonesia. (2024). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*.