

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Pustaka

1. Manajemen Perubahan

Perubahan dapat diartikan sebagai peralihan atau modifikasi dari keadaan lama ke keadaan baru, penambahan atau pengurangan terhadap suatu keadaan. Perubahan menggambarkan bahwa selama sesuatu tidak sama dengan keadaan sebelumnya, maka itulah yang dimaksud dengan perubahan. Sesuatu tidak dapat disebut sebagai perubahan apabila keadaan saat ini sama dengan keadaan sebelumnya atau serupa dengan yang akan datang. Perubahan dapat dipahami sebagai suatu proses mengambil langkah serta tindakan yang berbeda dari kebiasaan sebelumnya, sehingga menghasilkan kondisi baru. (Kamuri, dkk, 2021).

Setiap perubahan yang terjadi pasti menimbulkan perbedaan, sekecil apapun bentuknya. Baik perbedaan tersebut menghasilkan dampak positif maupun negatif, hal itu tetap menjadi ciri utama dari sebuah perubahan. Pada umumnya, setiap orang menginginkan hasil yang lebih baik dari perubahan, baik untuk keadaan saat ini dibanding keadaan dimasa lalu, maupun untuk keadaan dimasa depan. Perubahan tidak memiliki makna apabila tidak disertai dengan kemajuan atau perkembangan.

Perubahan merupakan sesuatu yang muncul akibat dorongan kuat dari faktor eksternal maupun kebutuhan internal. Dalam prosesnya, perubahan sering kali menghadapi resistensi baik pada tingkat individu maupun organisasi. Oleh karena itu, manajemen perubahan hadir sebagai suatu upaya untuk meningkatkan kemampuan dalam beradaptasi terhadap dinamika lingkungan yang terus berkembang.

Perubahan dapat mencakup aspek struktur, proses, mekanisme kerja, sumber daya manusia, maupun budaya kerja. Manajemen perubahan adalah proses yang sistematis dalam memanfaatkan pengetahuan, sarana, serta sumber daya yang dibutuhkan untuk memengaruhi pihak-pihak yang terdampak oleh perubahan tersebut. Penerapan manajemen perubahan diperlukan ketika mengambil langkah konkret untuk mengubah sebagian maupun keseluruhan sistem atau struktur lama agar dapat menyesuaikan diri dengan kondisi internal dan eksternal yang berkembang.

2. Pas Kecil

Dalam sistem hukum pelayaran Indonesia, setiap kapal diwajibkan memiliki dokumen legalitas yang membuktikan status kebangsaan kapal serta memberikan izin untuk berlayar yaitu Surat Tanda Kebangsaan Kapal. Untuk kapal-kapal kecil dengan ukuran kurang dari GT 7, dokumen yang diwajibkan adalah Pas Kecil. Pas Kecil merupakan surat tanda kebangsaan kapal yang diterbitkan oleh KSOP dan berfungsi sebagai bukti sah kepemilikan sekaligus identitas kapal. Dokumen ini memuat informasi penting mengenai kapal, seperti nama kapal, ukuran, jenis, nama pemilik, serta tanda kebangsaan kapal yang menyatakan bahwa kapal tersebut terdaftar di Indonesia.

Dasar hukum penerbitan Pas Kecil diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 39 Tahun 2017 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal. Peraturan ini menegaskan bahwa setiap kapal dengan ukuran kurang dari GT 7 yang digunakan untuk kegiatan pelayaran wajib didaftarkan dan memperoleh Pas Kecil.

Fungsi utama Pas Kecil tidak hanya sebagai dokumen administrasi, tetapi juga sebagai instrumen hukum yang

memberikan kepastian status kapal. Tanpa Pas Kecil, kapal dianggap tidak memiliki legalitas dan berisiko tidak diperbolehkan berlayar, bahkan dikenakan sanksi sesuai peraturan perundang-undangan.

Sebelum menerbitkan Pas Kecil, petugas KSOP akan melakukan:

- a. Pemeriksaan dokumen kepemilikan;
- b. Pemeriksaan fisik kapal (stabilitas, kebocoran, kondisi lambung);
- c. Pengukuran kapal untuk menentukan GT dan panjang kapal;
- d. Verifikasi perlengkapan keselamatan minimum, seperti pelampung dan alat pemadam api ringan.

Keberadaan Pas Kecil juga memiliki keterkaitan erat dengan aspek keselamatan pelayaran. Dengan adanya dokumen ini, negara dapat memastikan bahwa kapal yang beroperasi telah tercatat secara resmi dan dapat diawasi oleh otoritas pelabuhan. Selain itu, Pas Kecil memberikan perlindungan hukum bagi pemilik kapal dalam hal kepemilikan dan penggunaan kapal. Dengan demikian, Pas Kecil dapat dipandang sebagai salah satu instrumen penting dalam mendukung keselamatan, keamanan, dan ketertiban di laut.

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut mengeluarkan surat edaran mengenai penerbitan Pas Kecil berbasis elektronik (e-Pas Kecil) sebagai pengganti Pas Kecil untuk kapal-kapal dengan tonase kotor kurang dari GT 7 dalam Surat Edaran SE.32/PK/DK/2021 tertanggal 8 Maret 2021. E-Pas Kecil ini berbentuk kartu pintar dengan dimensi sekitar 8,5 cm x 5,4 cm x 0,2 cm dan dilengkapi *barcode* yang memuat data pemilik kapal serta spesifikasi teknis kapal. Format elektronik ini diharapkan menggantikan versi lama secara bertahap, meskipun Pas Kecil format lama masih berlaku selama Hubla belum diganti.

3. Digitalisasi dalam Layanan Publik

Digitalisasi merupakan salah satu fenomena penting dalam perkembangan administrasi publik modern. Secara umum, digitalisasi dapat dipahami sebagai proses transformasi layanan yang sebelumnya dilakukan secara manual menjadi berbasis teknologi digital. Digitalisasi adalah pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi untuk memperbaiki kualitas pelayanan publik, meningkatkan efisiensi, serta memperkuat transportasi dan akuntabilitas pemerintah. Dengan kata lain, digitalisasi bukan sekedar mengganti media fisik menjadi elektronik, melainkan juga mengubah cara kerja birokrasi agar lebih responsif terhadap kebutuhan masyarakat.

Pelayanan publik merupakan segala bentuk upaya pemerintah untuk membantu masyarakat dalam memenuhi kebutuhannya, dengan teknologi digitalisasi yang berperan penting dalam mendukung operasional pelayanan publik. (Budiyanto & Taufik, 2025).

Dalam konteks pemerintah, digitalisasi erat kaitannya dengan konsep *e-Government*. *E-Government* adalah pemanfaatan teknologi informasi dan lembaga pemerintah untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat, meningkatkan efisiensi internal, serta memperkuat hubungan antar pemerintah dengan warga negara. Di Indonesia, *e-Government* mulai digagas sejak dikeluarkannya Instruksi Presiden Nomor 3 tahun 2003 tentang kebijakan strategi nasional pengembangan *e-Government*, Instruksi Presiden tersebut menegaskan pentingnya penggunaan teknologi yang merupakan strategi utama reformasi birokrasi.

Di era digitalisasi, pemerintah diharapkan dapat dengan cepat menyelesaikan segala permasalahan sosial dengan didukung oleh teknologi untuk menjawab tantangan era Revolusi Industri 5.0.

Seiring dengan perkembangan zaman, digitalisasi layanan publik tidak hanya menjadi sebuah pilihan, melainkan sebuah kebutuhan. Masyarakat modern menuntut layanan yang cepat, mudah, transparan, dan dapat diakses diberbagai tempat tanpa harus menghadiri kantor fisik pemerintah.

Manfaat utama digitalisasi dapat dilihat dari berbagai aspek, yaitu:

- a. Digitalisasi meningkatkan efisiensi dengan mempercepat proses pelayanan dan mengurangi penggunaan sumber daya yang berlebihan seperti kertas, ruang penyimpanan fisik, serta waktu yang terbuang akibat birokrasi panjang.
- b. Digitalisasi memperkuat transparansi, karena setiap transaksi atau proses pelayanan tercatat secara elektronik dan dapat diaudit kapan saja.
- c. Digitalisasi meningkatkan akuntabilitas, dimana pemerintah dapat lebih mudah mempertanggung jawabkan setiap pelayanan yang diberikan kepada masyarakat.
- d. Digitalisasi meningkatkan aksesibilitas, karena masyarakat dapat mengakses layanan kapan saja dan dari mana saja selama memiliki koneksi internet.

Selain manfaat tersebut, digitalisasi juga membawa sejumlah tantangan. Salah satu tantangan utama adalah kesenjangan digital atau *digital divide*. Tidak semua lapisan masyarakat memiliki akses yang sama terhadap perangkat teknologi maupun jaringan internet. Hal ini dapat menimbulkan ketidakadilan dalam pelayanan publik, terutama bagi masyarakat di daerah terpencil atau mereka yang memiliki keterbatasan literasi digital. Tantangan lainnya adalah aspek keamanan data, karena layanan publik berbasis digital rentan terhadap ancaman kebocoran data, peretasan, maupun penyalahgunaan informasi pribadi. Oleh karena itu, digitalisasi memerlukan dukungan

infrastruktur yang memadai, regulasi yang ketat, serta peningkatan literasi digital di masyarakat.

Dalam bidang transportasi laut, digitalisasi menjadi salah satu strategi penting untuk mendukung efisiensi dan keselamatan pelayaran. Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan telah mengembangkan berbagai layanan digital, seperti aplikasi Inaportnet untuk layanan kapal di pelabuhan, sistem *Single Window* untuk ekspor-impor, hingga digitalisasi dokumen legalitas kapal seperti e-Pas Kecil. Digitalisasi di sektor maritim tidak hanya mempercepat layanan administrasi, tetapi juga meningkatkan keamanan pelayaran dengan memastikan setiap kapal memiliki dokumen legalitas yang sah dan terdata secara elektronik.

Secara teoritis, digitalisasi juga sejalan dengan prinsip-prinsip *Good Governance* yaitu prinsip transparansi, akuntabilitas, efektifitas, efisiensi, partisipasi, serta keadilan. Digitalisasi layanan publik mendukung prinsip-prinsip tersebut dengan menghadirkan sistem yang terbuka, terdokumentasi, serta memberikan ruang partisipasi yang lebih luas kepada masyarakat. Dengan demikian, digitalisasi tidak hanya berfungsi sebagai alat teknis tetapi juga sebagai instrumen reformasi birokrasi dan tata kelola pemerintah yang lebih baik. Dengan segala kelebihan dan tantangannya, digitalisasi layanan publik dapat dipandang sebagai suatu keniscayaan dalam era globalisasi dan perkembangan teknologi informasi saat ini.

4. Digitalisasi e-Pas Kecil

Seiring dengan perkembangan teknologi dan tuntutan efisiensi layanan publik, pemerintah melalui Kementerian Perhubungan melakukan inovasi dengan mendigitalisasi layanan Pas Kecil menjadi aplikasi berbasis web yaitu e-Pas Kecil sesuai dengan surat edaran Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Nomor SE.1/DJPL/2020. E-Pas Kecil ini adalah versi elektronik dari

pengurusan dokumen Pas Kecil yang dapat diakses dan dikelola melalui sistem digital. Proses penerbitan maupun pengukuhan dokumen yang sebelumnya dilakukan secara manual di Kantor KSOP kini dapat dilakukan secara online.

E-Pas Kecil lahir sebagai jawaban atas berbagai kendala yang selama ini dialami dalam pelayanan manual. Proses yang panjang, penggunaan kertas yang berlebihan, serta keterbatasan waktu pelayanan sering kali menimbulkan ketidakpuasan bagi pemilik kapal. Dengan sistem elektronik, proses pengurusan dokumen menjadi lebih cepat, transparan, dan terdokumentasi dengan baik. Pemilik kapal tidak lagi harus datang berkali-kali ke kantor KSOP, melainkan cukup mengakses sistem melalui perangkat digital yang tersedia.

a. Pendaftaran akun e-Pas Kecil

Pendaftaran akun e-Pas Kecil dilakukan melalui beberapa tahapan, yaitu:

- 1) Pemilik kapal mengakses aplikasi e-Pas Kecil berbasis web di alamat <https://paskecil-ditkapel.dephub.go.id/>.
- 2) Pemilik kapal membuat akun dengan mengisi data pribadi seperti Nama, NIK (Nomor Induk Kependudukan), email, kata sandi, NPWP (Nomor Pokok Wajib Pajak), nomor telepon, dan alamat lengkap.
- 3) Pemilik kapal melakukan verifikasi akun pada email yang telah didaftarkan
- 4) Setelah akun berhasil diverifikasi, akun e-Pas Kecil sudah bisa digunakan.

b. Penerbitan Sertifikat Pas Kecil

Penerbitan sertifikat Pas Kecil dilakukan dengan melengkapi dokumen persyaratan, seperti surat permohonan dari pemilik kapal, surat kuasa (apabila dikuasakan), foto copy surat keterangan mengenai data ukuran dan tonase kapal yang

diterbitkan oleh Syahbandar (setelah pengukuran kapal), bukti hak milik atau surat keterangan tukang yang diketahui camat, dan KTP (Kartu Tanda Penduduk). Adapun tahapannya adalah sebagai berikut:

- 1) Pengguna jasa yaitu pemilik kapal mengajukan permohonan di aplikasi berbasis web e-Pas Kecil dengan memilih jenis permohonan yaitu Pas Kecil Baru.
- 2) Pemilik kapal mengunggah dokumen persyaratan: surat permohonan, surat keterangan tukang, foto kapal, serta KTP (Kartu Tanda Penduduk) pemilik kapal dan tukang dengan format .jpg/.png/.pdf.
- 3) Staff bidang Status hukum dan Sertifikasi Kapal KSOP akan memeriksa dokumen yang telah diunggah.
- 4) Setelah semua dokumen persyaratan sudah sesuai, AUK (Ahli Ukur Kapal) dari KSOP akan melakukan pengukuran kapal.
- 5) Pada proses pengukuran kapal, ahli ukur mengambil dokumen persyaratan asli, melakukan pengukuran kapal, dan membuat daftar ukur kapal.
- 6) Setelah proses pengukuran kapal selesai, kapal dikelompokkan berdasarkan kategori Pas Besar untuk kapal berukuran GT 7 sampai dengan kurang dari GT 175 dan Pas Kecil untuk kapal berukuran di bawah GT 7.
- 7) Unit penyelenggara yaitu KSOP melakukan penerbitan sertifikat Pas Kecil serta kartu e-Pas Kecil.
- 8) Dokumen Pas Kecil diserahkan ke pemilik kapal.

c. Penguatan sertifikat Pas Kecil

Penguatan (*endorsement*) sertifikat Pas kecil hampir sama dengan pengajuan penerbitan Pas kecil, yaitu:

- 1) Pemilik kapal mengajukan permohonan dengan memilih jenis permohonan *Endorsement* Pas Kecil.

- 2) Pemilik kapal mengisi bagian nama kapal yang kemudian data kapal dan data pemilik kapal akan terisi otomatis oleh sistem yang telah menyimpan data tersebut pada saat melakukan pendaftaran kapal sebelumnya.
- 3) Pemilik kapal mengunggah dokumen persyaratan seperti surat permohonan, foto kapal, surat kuasa, dan sertifikat Pas Kecil dalam bentuk .jpg/.png/.pdf.
- 4) Staff bidang Status Hukum dan Sertifikasi Kapal KSOP memeriksa dokumen yang telah diunggah pemilik kapal.
- 5) Setelah semua dokumen yang diperiksa sudah sesuai, KSOP menerbitkan lembar pengukuhan Pas Kecil.
- 6) Lembar pengukuhan diserahkan pada pemilik kapal.



Gambar 2. 1 Tampilan aplikasi berbasis web e-Pas Kecil

Sumber : <https://paskecil-ditkapel.dephub.go.id/>

5. Manfaat e-Pas Kecil

Penerapan e-Pas Kecil memberikan sejumlah manfaat bagi pemilik kapal, instansi pemerintah, maupun masyarakat luas. Dari sisi pemilik kapal, e-Pas Kecil memberikan kemudahan dalam mengurus dokumen kapal tanpa harus menghabiskan banyak waktu dan biaya transportasi. Proses yang lebih singkat dan transparan juga meningkatkan kepuasan pengguna layanan. Dari

sisi instansi pemerintah, khususnya KSOP, digitalisasi e-Pas Kecil memudahkan proses administrasi, mengurangi beban kerja manual, serta memperkuat basis data kapal yang terintegrasi.

Manfaat e-Pas Kecil dapat ditinjau dari beberapa aspek, yaitu:

- a. Aspek efisiensi, di mana pelayanan menjadi lebih cepat, penggunaan sumber daya lebih hemat, dan birokrasi yang panjang dapat dipangkas.
- b. Aspek transparansi, di mana setiap proses pendaftaran dan penerbitan dokumen dapat dilacak secara elektronik, sehingga meminimalisasi potensi penyalahgunaan wewenang.
- c. Aspek keamanan data, di mana sistem digital memungkinkan penyimpanan dokumen yang lebih rentan rusak atau hilang.
- d. Aspek aksesibilitas, karena layanan dapat diakses kapan saja tanpa terbatas oleh jam kerja kantor.

Namun, penerapan e-Pas Kecil juga tidak lepas dari tantangan. Bagi sebagian pemilik kapal, terutama mereka yang ditinggal di daerah terpencil atau belum terbiasa dengan teknologi digital, transisi dari layanan manual ke elektronik menjadi hambatan tersendiri. Keterbatasan akses internet, perangkat digital, serta literasi teknologi dapat menjadi faktor penghambat yang perlu diperhatikan pemerintah. Oleh karena itu, implementasi e-Pas Kecil harus diimbangi dengan upaya sosialisasi, pendampingan, serta penyediaan infrastruktur yang memadai agar manfaat digitalisasi dapat dirasakan secara merata.

6. Peran KSOP dalam implementasi e-Pas Kecil

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) adalah sebuah Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Organisasi ini dibentuk berdasarkan Peraturan Menteri

Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama. Adapun kedudukan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama ada 4 (empat) lokasi di Indonesia yakni Belawan, Tanjung Priok, Tanjung Perak, dan Makassar.

Peran KSOP dalam implementasi e-Pas Kecil memiliki dasar hukum yang jelas dan kuat. Landasan utamanya adalah Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang menegaskan bahwa setiap kapal berbendera Indonesia wajib memiliki dokumen legalitas sesuai dengan ukuran dan jenis kapal, termasuk Pas Kecil untuk kapal dengan ukuran tertentu. Ketentuan ini dipertegas melalui Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2002 tentang Perkapalan, yang mengatur pendaftaran serta kebangsaan kapal, dimana Pas Kecil berfungsi sebagai bukti sah kepemilikan dan kebangsaan kapal kecil.

Wewenang KSOP dalam penerbitan dokumen kepemilikan kapal diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 39 Tahun 2017 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal, yang merupakan penyempurnaan dari PM 13 Tahun 2012. Regulasi tersebut menggaris bawahi bahwa Pas Kecil adalah dokumen wajib bagi kapal berukuran kurang dari GT 7, dan penerbitannya berada di bawah kewenangan KSOP. Dengan demikian, KSOP tidak hanya berperan sebagai penerbit dokumen legalitas kapal, tetapi juga sebagai pengawas yang memastikan bahwa setiap kapal di wilayah kerjanya telah memenuhi ketentuan hukum yang berlaku.

Dalam konteks modernisasi pelayanan publik, Instruksi Menteri Perhubungan mengenai digitalisasi layanan kepelabuhanan menjadi pijakan bagi KSOP untuk mengadopsi sistem berbasis elektronik. Salah satu wujud konkret dari kebijakan

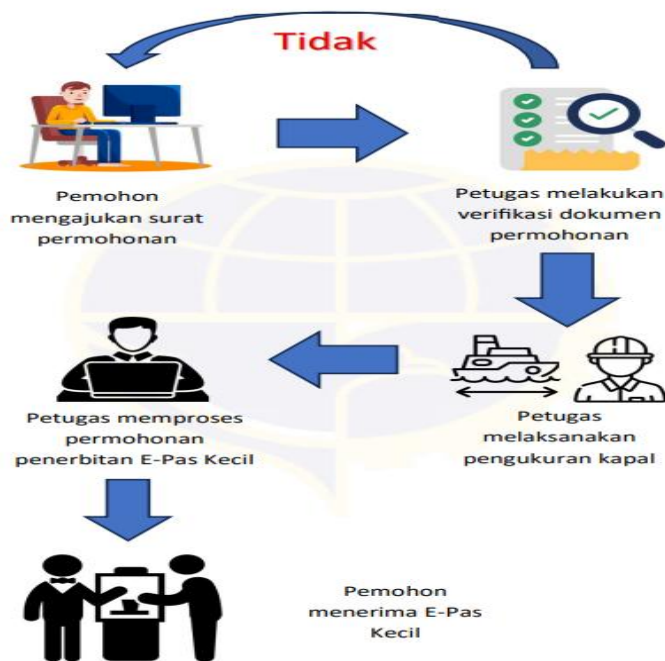
ini adalah implementasi e-Pas Kecil, yang memungkinkan proses pendaftaran, penerbitan, dan pengukuhan dokumen kapal dilakukan secara digital. Transformasi ini bertujuan untuk meningkatkan efisiensi, transparansi, dan akuntabilitas layanan, sekaligus memperkuat sistem pengawasan kepelabuhanan berbasis teknologi.

 SOP KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I BALIKPAPAN	Nomor SOP : 114/SOP/KSOP BLKPPN/04/2023 Tgl. Ditetapkan : 28/04/2023 Tgl. Revisi : - Tgl. Diberlakukan : 28/04/2023 Ditetapkan Oleh :	KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I BALIKPAPAN  Dr. Capt. MUGEN S. SARTOTO, M.Sc. Pembina Utama Muda (IV/c) NIP. 19731121 200212 1 001
	PENERBITAN SURAT TANDA KEBANGSAAN KAPAL (PAS KECIL DAN PAS BESAR)	
	Dasar Hukum : 1 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran; 2 PP 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan; 3 PM 45 Tahun 2021 Tentang Pengukuran Kapal; 4 PM Nomor 13 Tahun 2012 Tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal; 5 PM Nomor 39 Tahun 2017 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal; 6 PM Nomor 33 Tahun 2020 tentang Peta Jabatan dan Uraian Jenis Kegiatan di Lingkungan Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan; 7 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 71 Tahun 2021 tentang Perubahan Ketiga Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan 8 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 50 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Peta Proses Bisnis dan Standar Operasional Prosedur di Lingkungan Kementerian Perhubungan; 9 Peraturan Dirjen Hubla No. PK 101/1/4/DJPL-13 tanggal 28 Maret 2013 tentang Pelaksanaan Penyelenggaraan Kelaiklautan Kapal; 10 Peraturan Dirjen Hubla No. HK.103/ 2 / 19 /DJPL - 2016 tentang pelaksanaan penyelenggaraan kelaiklautan kapal; 11 Surat Keputusan Dirjen Hubla No. UM.002/58/10/DJPL-17 tentang Penetapan Kode Pas Kecil dan Pas Sungai dan Danau; 12 Surat Edaran Dirjen Hubla No. UM.003/58/9/DJPL-17 tentang Penetapan Pas Kecil dan Pas Sungai;	Cara Mengatasi : Melengkapi Kekurangan Dalam Melampirkan Persyaratan.  DOKUMEN MASTER  DOKUMEN TERKENDALI
	Keterkaitan : 1 Pedoman Mutu KSOP Kelas I Balikpapan 2 SOP Pengendalian Informasi Terdokumentasi.	Peralatan : 1. Data; 2. Komputer; 3. Formulir Pemeriksaan; 4. Printer; 5. ATK; 6. Meteran.
	Peringatan : Apabila kegiatan SOP Penerbitan Surat Tanda Kebangsaan Kapal tidak dilaksanakan maka penerapan SOP di lapangan mengalami kendala dan tidak sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku.	

Gambar 2. 2 SOP Penerbitan Pas Kecil
Sumber : KSOP Kelas I Balikpapan

SOP PENERBITAN SURAT TANDA KEBANGSAAN KAPAL (PAS KECIL DAN PAS BESAR)										
NO.	URAIAN JENIS KEGIATAN	PELAKSANA					MUTU BAKU			KETERANGAN
		KABID SHSK	KASI STATUS HUKUM KAPAL	PETUGAS PPSA	STAF	PENGGUNA JASA	KELENGKAPAN	WAKTU	OUTPUT	
1.	Mengajukan Surat Permohonan Penerbitan Surat Tanda Kebangsaan Kapal						Surat permohonan & Persyaratan	-	Surat permohonan & Persyaratan	
2.	Mengagendakan dan mendistribusi surat permohonan						1. Surat permohonan & Persyaratan 2. Buku Agenda	15 menit	Disposisi	
3.	Memberikan Disposisi						Surat permohonan & Persyaratan	30 menit	Checklist Kelengkapan Dokumen	
4.	Melakukan pemeriksaan berkas Pas Besar, Pas Kecil						Checklist Kelengkapan Dokumen	60 menit	Draf Surat Laut Sementara, Pas Besar Sementara dan Permanen	
5.	a. Memberikan Pas Besar, Pas Kecil, b. Menyampaikan Pas Besar, Pas Kecil						Draf Surat Laut Sementara, Pas Besar Sementara dan Permanen	15 menit	Surat Laut Sementara, Pas Besar Sementara dan Permanen, Tanda Terima	
6.	Menerima Pas Besar, Pas Kecil						Surat Laut Sementara, Pas Besar Sementara dan Permanen	10 menit	Surat Laut Sementara, Pas Besar Sementara dan Permanen	

Gambar 2. 3 SOP Penerbitan Pas Kecil
Sumber : KSOP Kelas I Balikpapan



Gambar 2. 4 Flowchart Prosedur Penerbitan Pas Kecil
Sumber : KSOP Kelas I Balikpapan

7. Keselamatan Pelayaran

Dalam konteks hukum nasional Indonesia, keselamatan pelayaran diatur secara jelas dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang mendefinisikan keselamatan pelayaran sebagai salah satu kondisi terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Dengan demikian, keselamatan pelayaran bukan hanya menyangkut aspek teknis pada kapal, tetapi juga melibatkan sistem kelembagaan, regulasi, serta kesadaran dari pemilik dan awak kapal.

Beberapa regulasi penting yang mendasari keselamatan pelayaran di Indonesia antara lain:

- a. UU Nomor 66 Tahun 2024 perubahan ketiga atas UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran
- b. Peraturan Pemerintah Nomor 51 tentang Perkapalan.
- c. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 39 Tahun 2017 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal.
- d. Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut No.HK/103/2/4/DJPL-17 tentang petunjuk teknis Pas Kecil.

Secara teoretis, konsep keselamatan pelayaran dapat dipahami melalui tiga dimensi utama, yaitu keselamatan jiwa manusia (*safety of life at sea*), keselamatan kapal (*ship safety*), dan keselamatan lingkungan maritim (*marine environment protection*). Ketiga dimensi ini saling berkaitan satu sama lain. Keselamatan jiwa manusia tidak dapat dipisahkan dari kondisi kapal yang laik laut, sementara kelestarian lingkungan maritim juga sangat ditentukan oleh bagaimana kapal dioperasikan dan dipelihara sesuai standar keselamatan internasional.

a. Keselamatan Jiwa Manusia

Dimensi keselamatan jiwa manusia merujuk pada perlindungan terhadap penumpang, awak kapal, maupun pihak lain yang terlibat dalam aktivitas pelayaran. Organisasi Maritim Internasional (*Internasional Maritime Organization/IMO*) melalui konvensi internasional seperti SOLAS (*Safety of Life at Sea*) menekankan pentingnya standar minimum yang harus dipenuhi agar keselamatan manusia di laut terjamin. Implementasi aturan tersebut di Indonesia mencakup kewajiban pemeriksaan kelaiklautan kapal, penyediaan peralatan keselamatan seperti jaket pelampung, rakit penyelamat, serta pelatihan bagi awak kapal mengenai prosedur darurat. Dalam konteks kapal kecil, termasuk kapal nelayan atau kapal penumpang tradisional, isu keselamatan jiwa manusia menjadi sangat penting mengingat keterbatasan fasilitas dan minimnya kesadaran hukum dikalangan pemilik kapal.

b. Keselamatan Kapal

Keselamatan kapal berkaitan erat dengan kondisi teknis dan operasional kapal agar dapat berlayar dengan aman. Menurut teori *seaworthiness*, kapal dianggap laik laut apabila memenuhi persyaratan struktur, permesinan, stabilitas, navigasi, serta perlengkapan komunikasi. Kapal yang tidak laik laut berpotensi menimbulkan kecelakaan, baik berupa tenggelam, kebakaran, maupun tabrakan. Dalam hal ini, otoritas pelabuhan seperti KSOP memiliki kewenangan melakukan pemeriksaan dokumen kapal sebagai bukti legalitas dan pemenuhan syarat keselamatan. Keterkaitan antara dokumen administrasi dan keselamatan kapal menjadi penting, karena legalitas administrasi merupakan pintu masuk untuk memastikan aspek teknis dan operasional benar-benar sesuai standar.

c. Keselamatan Lingkungan Maritim

Selain jiwa manusia dan kapal, keselamatan pelayaran juga mencakup perlindungan lingkungan maritim. Kapal yang tidak dikelola dengan baik dapat menimbulkan pencemaran, baik berupa tumpahan minyak, limbah, maupun sampah plastik di laut. IMO dan MARPOL (*Internasional Convention for the Prevention of Pollution from Ship*) menegaskan kewajiban negara anggota untuk mencegah pencemaran dari kapal. Indonesia, sebagai negara kepulauan dengan jalur laut yang padat, memiliki kepentingan besar dalam melaksanakan regulasi ini. Dengan demikian, keselamatan pelayaran juga menjadi instrumen untuk menjaga keberlanjutan ekosistem laut yang penting bagi kehidupan masyarakat.

Keselamatan pelayaran tidak hanya menjadi kewajiban hukum, tetapi juga bagian dari strategi pembangunan maritim nasional. Sebagai negara kepulauan, Indonesia sangat bergantung pada transportasi laut, baik untuk distribusi logistik, pariwisata, maupun perikanan. Kecelakaan laut bukan hanya menimbulkan korban jiwa, tetapi juga kerugian ekonomi yang besar serta citra negatif bagi industri maritim nasional. Oleh karena itu, keselamatan pelayaran harus dipandang sebagai pilar pembangunan maritim berkelanjutan, dimana penerapan teknologi dapat menjadi salah satu solusi modern untuk meningkatkan kepatuhan dan memperkuat pengawasan.

Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi keselamatan pelayaran yaitu:

- a. Faktor manusia, mencakup kompetensi awak kapal, kepatuhan pemilik kapal terhadap regulasi, serta kesadaran masyarakat maritim tentang pentingnya keselamatan.
- b. Faktor teknis kapal, termasuk kondisi konstruksi, permesinan, dan kelengkapan peralatan navigasi.

- c. Faktor alam, seperti cuaca buruk, gelombang tinggi dan arus laut yang kuat.
- d. Faktor kelembagaan dan regulasi, yaitu peran pemerintah melalui KSOP dan instansi terkait yang menentukan efektivitas penerapan standar keselamatan.

Keempat faktor ini menjadi tantangan besar bagi keselamatan pelayaran terutama di daerah-daerah dengan tingkat kepemilikan kapal tradisional yang masih tinggi.

8. Penelitian yang terkait

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan oleh Huri (2024), menemukan bahwa penggunaan aplikasi e-Pas Kecil memberikan dampak positif terhadap kelancaran proses penerbitan sertifikat Pas Kecil di KUPP Kelas III Telaga Biru. Aplikasi ini mempermudah pekerjaan dan mengurangi biaya, waktu, serta tenaga yang diperlukan dalam proses permohonan hingga penerbitan, dimana sebelumnya pengguna jasa harus datang langsung ke kantor yang lokasinya sering kali jauh hanya untuk menyerahkan berkas permohonan. Namun, dalam pelaksanaannya menunjukkan beberapa kendala, yaitu keterbatasan Sumber Daya Manusia (SDM) dalam menguasai teknologi, serta jaringan internet yang sering kali tidak stabil, sehingga menjadi tantangan yang perlu diatasi untuk memastikan agar proses penerbitan sertifikat Pas Kecil berjalan lancar dan optimal.

Andriano (2024) dalam penelitiannya juga menemukan bahwa banyak pengguna merasa kesulitan dalam menggunakan aplikasi, sehingga diperlukan langkah-langkah untuk meningkatkan antarmuka, dukungan teknis, dan pelatihan agar pengguna dapat memanfaatkan aplikasi secara optimal.

Pada penelitian yang dilakukan oleh Fridayani (2023), juga menemukan bahwa proses penerbitan kartu e-Pas Kecil di KSOP

Kelas I Tanjung Emas Semarang belum berjalan secara optimal karena beberapa faktor seperti, sumber daya manusia yang rendah mengakibatkan kurangnya pemahaman nelayan mengenai aplikasi e-Pas Kecil, jarak tempuh pengukuran kapal yang jauh, serta jaringan internet yang tidak stabil.

Adapun penelitian yang dilakukan oleh Lanti (2025) menemukan bahwa penyuluh perikanan memiliki peran yang sangat penting dalam pelaksanaan program e-Pas Kecil di Kabupaten Sikka. Penyuluh perikanan melakukan sosialisasi kepada nelayan untuk memperkuat pemahaman tentang pentingnya memiliki dokumen kapal, serta membantu nelayan dalam proses administrasi penerbitan kartu.

Dan dalam penelitian yang dilakukan oleh Prihanoke (2026) menjelaskan bahwa KSOP Kelas II Gresik telah berhasil mentransformasi tata kelola administrasi kapal nelayan lokal dari metode manual berbasis dokumen fisik menuju sistem terpadu berbasis teknologi informasi, dimana perubahan tersebut memberikan dampak positif yang signifikan berupa penataan prosedur yang lebih terstruktur dan pendokumentasian data secara digital yang lebih rapi meskipun proses pemeriksaan kapal tetap dipertahankan.

B. Kerangka Pikir

