

KARYA ILMIAH TERAPAN
ANALISIS PERAN SYAHBANDAR DALAM PENGAWASAN
KELAIKLAUTAN KAPAL-KAPAL TRADISIONAL DI
WILAYAH KERJA KSOP KELAS III LABUAN BAJO



ABEL YOSA NOHARA

NIT 0921001104

Disusun sebagai salah satu syarat
Menyelesaikan Program Pendidikan Sarjana Terapan

POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
PROGRAM SARJANA TERAPAN
PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT
TAHUN 2025

KARYA ILMIAH TERAPAN
ANALISIS PERAN SYAHBANDAR DALAM PENGAWASAN
KELAIKLAUTAN KAPAL-KAPAL TRADISIONAL DI
WILAYAH KERJA KSOP KELAS III LABUAN BAJO



ABEL YOSA NOHARA

NIT 0921001104

Disusun sebagai salah satu syarat
Menyelesaikan Program Pendidikan Sarjana Terapan

POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
PROGRAM SARJANA TERAPAN
PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT
TAHUN 2025

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : ABEL YOSA NOHARA

Nomor Induk Taruna : 0921001104

Program Studi : Diploma IV Transportasi Laut

Menyatakan bahwa KIT yang saya tulis dengan judul:

ANALISIS PERAN SYAHBANDAR DALAM PENGAWASAN KELAIKLAUTAN KAPAL-KAPAL TRADISIONAL YANG BERADA DI WILAYAH KSOP KELAS III LABUAN BAJO

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam KIT tersebut, kecuali tema yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide sendiri. Jika pernyataan diatas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Pelayaran Surabaya.

SURABAYA, 16 MEI 2025



**Abel Yosa Nohara
NIT. 0921001104**

**PERSETUJUAN UJI KELAYAKAN
PROPOSAL TUGAS AKHIR**

Judul : ANALISIS PERAN SYAHBANDAR DALAM PENGAWASAN KELAIKLAUTAN KAPAL-KAPAL TRADISIONAL YANG BERADA DI WILAYAH KSOP KELAS III LABUAN BAJO

Program Studi : Sarjana Terapan Transportasi Laut

Nama : Abel Yosa Nohara

NIT : 0921001104

Jenis Tugas Akhir : Karya Ilmiah Terapan

Dengan ini dinyatakan bahwa telah memenuhi syarat dan disetujui untuk dilaksanakan
Uji Kelayakan Proposal

Surabaya, 15 Mei 2025

Menyetujui,

Dosen Pembimbing I


(Faris Novandi,S.Si.T,M.Sc)
NIP. 198411182008121003

Dosen Pembimbing II


(Diana Alia S.T., M.Eng)
NIP. 199106062019022003

Ketua Program Studi
Sarjana Terapan Transportasi Laut
Politeknik Pelayaran Surabaya


(Dr.Romanda Annas Amrullah,S.ST.,M.M.)
NIP. 19840623 201012 1 005

**PERSETUJUAN SEMINAR HASIL
TUGAS AKHIR**

Judul : Analisis Peran Syahbandar Dalam Pengawasan Kelaiklautan Kapal-Kapal Tradisional Yang Berada Di Wilayah Kerja Ksop Kelas Iii Labuan Bajo

Nama Taruna : Abel Yosa Nohara

NIT : 0921001104

Program Studi : Sarjana Terapan Transportasi Laut

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

SURABAYA, 15 MEI 2025

Menyetujui,

Pembimbing I

(Faris Novandi, S.Si., M.Sc.)

Penata TK. I (III/d)

NIP. 198411182008121003

Pembimbing II

(Diana Alia, S.T., M.Eng)

Penata (III/c)

NIP. 199106062019022003

Mengetahui,

Ketua Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Laut

Politeknik Pelayaran Surabaya

(Dr. Romanda Annas Amrullah, S.ST., M.M.)

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19840623 201012 1 005

**PENGESAHAN
PROPOSAL TUGAS AKHIR
KARYA ILMIAH TERAPAN**

**ANALISIS PERAN SYAHBANDAR DALAM PENGAWASAN
KELAIKLAUTAN KAPAL-KAPAL TRADISIONAL YANG BERADA DI
WILAYAH KERJA KSOP KELAS III LABUAN BAJO**

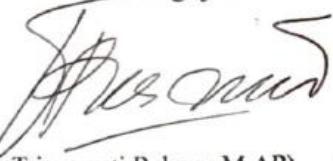
Disusun oleh:

ABEL YOSA NOHARA
NIT. 0921001104

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji Hasil Tugas Akhir
Politeknik Pelayaran Surabaya

Surabaya, 22 November 2024

Dosen Penguji I



(Dr. Trisnowati Rahayu, M.A.P)
NIP. 196602161993032001

Mengesahkan,
Dosen Penguji II


(Faris Nofandi, S.Si.T., M.Sc)
NIP. 198411182008121003

Dosen Penguji III


(Diana Alia, S.T., M.Eng)
NIP. 199106062019022003

Mengetahui,
Ketua Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Laut
Politeknik Pelayaran Surabaya



(Faris Nofandi, S.Si.T., M.Sc.)
NIP. 198411182008121003

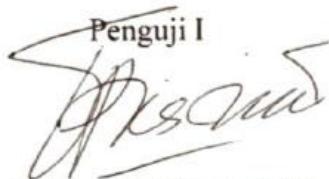
**HALAMAN PENGESAHAN
ANALISIS PERAN SYAHBANDAR DALAM PENGAWASAN
KELAIKLAUTAN KAPAL-KAPAL TRADISIONAL YANG BERADA DI
WILAYAH KSOP KELAS III LABUAN BAJO**

Disusun dan Diajukan Oleh:

**ABEL YOSA NOHARA
NIT. 09.21.001.1.04
Ahli Transportasi laut Tingkat IV**

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Karya Ilmiah Terapan
Pada tanggal, 15 Mei 2025

Menyetujui,

Pengaji I


Dr. Trisnowati Rahayu, M.A.P.
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP.196602161993032001

Pengaji II


Faris Nohara, S.Si.T., M.Sc.
Penata Tk.I / (III/d)
NIP.198411182008121003

Pengaji III


(Diana Alia, S.T., M.Eng)
Penata (III/c)
NIP. 199106062019022003

Mengetahui,
Ketua Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Laut
Politeknik Pelayaran Surabaya



Dr. Romanda Annas Amrullah, S.ST., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19840623 201012 1 005

ABSTRAK

Abel Yosa Nohara, Analisis Peran Syahbandar Dalam Pengawasan Kelaiklautan Kapal-Kapal Tradisional Yang Berada Di Wilayah Kerja KSOP Kelas III Labuan Bajo, Dibimbing oleh bapak Faris Novandi, S.Si., M.Sc dan ibu Diana Alia, S.T., M.Eng.

Penelitian ini menganalisis peran Syahbandar dalam pengawasan kelaiklautan kapal tradisional di wilayah Labuan Bajo, dengan fokus pada tantangan dan implikasi keselamatan maritim. Kapal tradisional, khususnya Phinisi, memainkan peran penting dalam transportasi lokal dan pariwisata. Namun, banyak kapal ini yang tidak memenuhi standar kelaiklautan, meningkatkan risiko kecelakaan, seperti tenggelam atau cedera serius. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif, dengan data yang diperoleh dari wawancara, observasi, dan dokumentasi, serta menganalisis temuan menggunakan diagram Fishbone. Hasil penelitian menunjukkan faktor-faktor penyebab masalah ini antara lain kurangnya kesadaran pemilik kapal, peralatan keselamatan yang tidak lengkap, pengawasan Syahbandar yang kurang, dan kurangnya penegakan aturan. Penelitian ini menyoroti pentingnya pengawasan yang lebih baik, kepatuhan terhadap peraturan keselamatan, dan penegakan yang lebih ketat untuk meningkatkan keselamatan kapal tradisional dan melindungi penumpang..

Kata kunci: Keselamatan maritim, kapal tradisional, kelaiklautan, Labuan Bajo, Syahbandar

ABSTRACT

Abel Yosa Nohara, Analysis of the Role of Harbor Masters in Supervising the Seaworthiness of Traditional Ships in the Working Area of KSOP Class III Labuan Bajo, Supervised by Mr. Faris Novandi, S.Si., M.Sc and Mrs. Diana Alia, S.T., M.Eng.

This study analyzes the role of the Syahbandar in overseeing the seaworthiness of traditional ships in the Labuan Bajo area, focusing on the challenges and implications for maritime safety. Traditional ships, particularly the Phinisi, play a significant role in local transportation and tourism. However, many of these vessels fail to meet seaworthiness standards, increasing the risk of accidents, including sinking or serious injury. The research employs a qualitative descriptive approach, utilizing data from interviews, observations, and documentation, and analyzes the findings using Fishbone diagrams. Results show that factors contributing to this issue include lack of awareness among ship owners, incomplete safety equipment, insufficient supervision by the Syahbandar, and lack of enforcement. The study highlights the need for improved oversight, better compliance with safety regulations, and more rigorous enforcement to enhance the safety of traditional ships and protect passengers..

Keywords: *Labuan Bajo, maritime safety, seaworthiness, Syahbandar, traditional ships*

KATA PENGANTAR

Penulis berterimakasih kepada Allah SWT karena berkat rahmat dan karunia-Nya penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul :

“ANALISIS PERAN SYAHBANDAR DALAM PENGAWASAN KELAIKLAUTAN KAPAL-KAPAL TRADISIONAL YANG BERADA DI WILAYAH KSOP KELAS III LABUAN BAJO”. Sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan program Sarjana Terapan Transportasi laut Politeknik Pelayaran Surabaya.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih banyak kekurangan. Ini karena penulis tidak memiliki banyak pengalaman. Karena itu, penulis berharap adanya kritik dan masukan yang bermanfaat dari pembaca untuk membantu karya ilmiah ini menjadi lebih baik.

Pada kesempatan ini penulis mengucapkan terimakasih kepada semua pihak yang telah membantu menyelesaikan skripsi ini kepada:

1. Bapak Moejiono, M.T., Mar.E, selaku Direktur Politeknik Pelayaran Surabaya.
2. Bapak Romanda Annas Amrullah, S.ST, M.M. selaku Ketua Progam Studi Transportasi Laut.
3. Bapak Faris Novandi, S.Si.,M.Sc. selaku dosen pembimbing I dan Ibu Diana Alia, S.T., M.Eng. selaku dosen pembimbing II yang telah memberikan arahan, bimbingan, kritikan dan saran selama proses penggerjaan skripsi penulis.
4. Pimpinan dan staff KSOP Kelas III Labuan Bajo.
5. Kedua orang tua saya Bapak Haryanto dan Ibu Karmiatun yang selalu mensupport saya selama ini.
6. Seluruh teman saya di Politeknik Pelayaran Surabaya.
7. Dan semua pihak yang telah memberikan saya semangat untuk menyelesaikan skripsi ini yang tidak dapat saya sebutkan satu persatu.

Akhir kata penulis berharap hasil skripsi ini bermanfaat. Semoga Tuhan melimpahkan rahmat-Nya dan memberkati kepada kita semua. Aamiin

Surabaya, 21 Mei 2025

Abel Yosa Nohara

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
PERNYATAAN KEASLIAN.....	ii
PERSETUJUAN UJI KELAYAKAN	iii
PERSETUJUAN SEMINAR HASIL TUGAS AKHIR	iv
LEMBAR PENGESAHAN PROPOSAL.....	v
LEMBAR PENGESAHAN LAPORAN AKHIR	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
KATA PENGANTAR.....	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR GAMBAR.....	xii
DAFTAR TABEL	xiii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah.....	5
C. Batasan Masalah	5
D. Tujuan Penelitian	5
E. Manfaat Penelitian	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	7
A. <i>Review Penelitian Sebelumnya</i>	<i>7</i>
B. Landasan Teori	9
C. Kerangka Pikir Penelitian	27
BAB III METODE PENELITIAN	28

A. Jenis Penelitian	28
B. Lokasi dan Waktu Penelitian	29
C. Sumber Data dan Teknik Pengumpulan Data.....	29
D. Teknik Analisis Data	31
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	33
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian.....	33
B. Gambaran Umum Lokasi Penelitian.....	40
C. Pembahasan	52
BAB V PENUTUP.....	62
A. Kesimpulan	62
B. Saran	63
DAFTAR PUSTAKA	64
LAMPIRAN.....	66

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Kerangka Penelitian	27
Gambar 3. 1 Daftar Informan dalam penelitian	30
Gambar 4. 1 Kantor KSOP Kelas III Labuan Bajo.....	35
Gambar 4. 2 Struktur Organisasi KSOP Kelas III Labuan Bajo.....	37
Gambar 4. 3 Jumlah Kapal Wisata Yang Beroperasi Di Perairan Labuan Bajo...	41
Gambar 4. 4 Fishbone Diagram	43
Gambar 4. 5 Data penerbitan SPB di KSOP Kelas III Labuan Bajo	46
Gambar 4. 6 Kapal Patroli Kelas V.....	48

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Review penelitian yang relevan	7
---	---

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kapal tradisional adalah alat transportasi air yang dibuat dengan teknologi dan kearifan lokal masyarakat setempat, mencerminkan nilai budaya, sejarah, dan kemampuan teknis yang diwariskan secara turun-temurun. Kapal ini biasanya digunakan untuk keperluan perdagangan, perikanan, atau transportasi, sesuai dengan kebutuhan masyarakat maritim tradisional.

Berbagai jenis kapal tradisional menjadi tulang punggung wisata maritim seperti kapal *phinisi*, kapal *open deck* dan kapal kayu lainnya yang melayani kunjungan wisatawan lokal dan manca negara. Namun, dengan kepadatan aktivitas tersebut harus selaras dengan ditingkatkannya keamanan dan kelaiklautan kapal agar meminimalisir terjadinya kecelakaan kapal. Aspek-aspek yang perlu diperhatikan dalam kelaiklautan kapal mencangkup aspek teknis, aspek keselamatan dan aspek operasional, yang semuanya wajib dipenuhi agar menjamin keamanan pelayaran.

Kapal *Phinisi* adalah salah satu warisan budaya maritim di Indonesia yang fungsinya tidak hanya sebagai alat transportasi, tetapi juga simbol kekayaan budaya. Sejak berabad-abad lalu, phinisi telah digunakan oleh masyarakat Bugis dan Makassar untuk berdagang dan berlayar, menjadikannya salah satu kapal tradisional yang paling terkenal di Indonesia. Bagi orang Bugis Makassar, kapal phinisi mempunyai filosofi yang sangat bermakna tinggi. *Phinisi* yang telah menjadi identitas dan bagian dari

kehidupan para masyarakat Bulukumba mempunyai Nilai-nilai tersebut diantaranya adalah nilai Kerjasama, kerja keras, ketelitian, keindahan, dan religius (Lisbijanto, 2013).

Dengan semakin ramainya wisata maritim di Indonesia, kapal *Phinisi* telah menjadi salah satu kapal wisata yang sangat diminati oleh wisatawan domestik maupun internasional. Di Labuan Bajo, kapal *Phinisi* menjadi pilihan utama untuk menikmati keindahan alam di sekitar perairan Labuan Bajo dan Pulau Komodo. Pada November 2024, jumlah kapal wisata yang beroperasi di perairan Labuan Bajo mencapai 407 kapal. Kapal-kapal ini terdiri dari berbagai jenis, seperti kapal *Phinisi*, *opendeck*, kapal kabin, dan *speedboat*. Angka tersebut menunjukkan lonjakan yang signifikan dibandingkan awal tahun 2024 dengan catatan kapal sebanyak 356 kapal.

Menjaga keselamatan penumpang, menjaga lingkungan, dan memfasilitasi kelancaran operasi ekonomi di industri pelayaran semuanya sangat bergantung pada kelaikan kapal dan keselamatan pengiriman. Nyawa manusia, lingkungan maritim, dan stabilitas perdagangan internasional semuanya dapat terdampak secara signifikan oleh kecelakaan kapal. Oleh karena itu, sangat penting untuk mengambil tindakan guna menghindari dan mengurangi bahaya kecelakaan kapal. Fokus utamanya adalah pada elemen-elemen seperti pelestarian lingkungan, keselamatan personel, dan keselamatan pengiriman. Selain itu, sebagai bagian dari persyaratan perusahaan, pengetahuan industri, teknologi keselamatan, dan undang-undang internasional juga diperiksa. Peraturan keselamatan pelayaran, seperti Konvensi Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS), merupakan hasil kerja sama

negara-negara untuk menciptakan standar internasional yang berlaku bagi seluruh industri pelayaran. Akan tetapi, teknologi modern, termasuk sistem navigasi kapal yang canggih dan manajemen keamanan kapal, bukanlah hal yang aneh bagi kapal konvensional dan memainkan peran penting dalam mencegah dan mengelola kecelakaan kapal.

Syahbandar sebagai salah satu pihak yang memikul tanggung jawab besar dalam memastikan kelaiklautan kapal. Sebagai otoritas diperairan dan Pelabuhan, Syahbandar memiliki tugas sebagai pengawas dan menegakkan peraturan terkait kelayakan kapal untuk dapat berlayar, termasuk memastikan bahwa setiap kapal yang beroperasi memenuhi standar keselamatan yang ditetapkan oleh regulasi pemerintah.

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Labuan dengan wilayah kerja yang sering terjadi bahaya cuaca buruk menjadi tantangan tersendiri bagi KSOP Kelas III Labuan Bajo untuk mengingatkan Nakhoda kapal setempat agar memastikan kelaiklautan kapal yang beroperasi. Namun, tidak hanya mengenai cuaca yang menjadi tantangan yang dihadapi oleh KSOP Kelas III Labuan Bajo dalam pengawasan kelaiklautan kapal tradisional. Kapal-kapal tersebut sering menghadapi kendala dalam pemenuhan standar yang ditetapkan oleh regulator, baik segi administratif maupun teknis yang diatur dalam undang undang No.66 Tahun 2024 tentang pelayaran. Hal tersebut tentunya menjadi tugas dan wewenang KSOP Kelas III Labuan Bajo dalam pengawasan agar meningkatnya jumlah kapal yang memenuhi persyaratan layak berlayar.

Sebagaimana diketahui bahwa akhir-akhir ini di perairan Labuan Bajo terjadi kecelakan kapal, khususnya pada kapal tradisional seperti terbakarnya KLM. Sea Safari VII yang menelan korban terbakar dan kerugian harta benda. Ada sejumlah alasan untuk ini, tetapi faktor manusia adalah yang paling signifikan. Contohnya termasuk kelalaian dalam pengoperasian kapal, awak kapal yang tidak kompeten, dan kegagalan memahami berbagai masalah yang mungkin muncul selama pengoperasian kapal. Pertimbangan teknis sering kali berkaitan dengan kelayakan kapal untuk melaut, dan mengabaikan perawatan dan pemeliharaan rutin dapat menyebabkan kerusakan pada berbagai elemen kapal, yang dapat berakhir dengan kecelakaan. Masalah lain yang sering disebut sebagai penyebab utama kecelakaan maritim adalah cuaca buruk.

Berdasarkan pengamatan penulis selama menjalani praktek darat di KSOP Kelas III Labuan Bajo, masih banyak ditemukannya kapal-kapal tradisional yang belum memenuhi standar laiklaut. Kasus yang paling banyak ditemui yaitu kapal-kapal tradisional di wilayah kerja KSOP Kelas III Labuan Bajo tidak dilengkapi dengan perlengkapan keselamatan sesuai standar. Fakta tersebut tentu sangat disayangkan mengingat begitu pentingnya perlengkapan keselamatan dalam pelayaran.

Berdasarkan latar belakang di atas, maka penulis tertarik untuk menyusun karya ilmiah Terapan dengan judul: “ANALISIS PERAN SYAHBANDAR DALAM PENGAWASAN KELAIKLAUTAN KAPAL-KAPAL TRADISIONAL DI WILAYAH KERJA KSOP KELAS III LABUAN BAJO”

B. Rumusan Masalah

Perumusan masalah merupakan langkah penting dalam membuat Karya Ilmiah Terapan karena membantu penulis dalam melakukan penelitian. Berdasarkan latar belakang di atas, penulis dapat menguraikan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana peran syahbandar dalam pengawasan kelaiklautan kapal-kapal tradisional yang berada di wilayah kerja KSOP Kelas III Labuan Bajo?
2. Faktor-faktor apa yang mempengaruhi peran syahbandar dalam pengawasan kelaiklautan kapal-kapal tradisional di wilayah kerja KSOP Kelas III Labuan Bajo?

C. Batasan Masalah

Pemecahan masalah penelitian ini dibatasi pada peran syahbandar dalam pengawasan kelaiklautan kapal-kapal tradisional yang berada di wilayah kerja KSOP Kelas III Labuan Bajo dan faktor-faktor yang mempengaruhi peran syahbandar dalam pengawasan kelaiklautan kapal-kapal tradisional di wilayah kerja KSOP Kelas III Labuan Bajo.

D. Tujuan Penelitian

Adapun yang menjadi tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui Peran Syahbandar dalam pengawasan kelaiklautan kapal-kapal tradisional yang berada di wilayah kerja KSOP Kelas III Labuan Bajo.

2. Untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi peran syahbandar dalam pengawasan kelaiklautan kapal-kapal tradisional di wilayah kerja KSOP Kelas III Labuan Bajo.

E. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penelitian adalah:

1. **Manfaat Akademis**

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi acuan tambahan untuk penelitian kedepannya dalam memahami aturan kelaiklautan kapal-kapal tradisional.

2. **Manfaat Praktis**

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan kepada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Labuan Bajo dalam meningkatkan pengawasan terhadap kelaiklautan kapal-kapal tradisional.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. *Review Penelitian Sebelumnya*

Dalam penelitian Karya Ilmiah Terapan (KIT) ini, dasar yang menjadi acuan berasal dari teori dan temuan dari berbagai penelitian sebelumnya sangat penting dan bisa menjadi dukungan data yang berharga. Salah satu aspek yang perlu diperhatikan oleh peneliti adalah hasil-hasil penelitian terdahulu yang relevan dengan isu yang sedang dibahas. Dalam konteks ini, peneliti akan berfokus pada peran Syahbandar dalam pengawasan sarana angkutan laut. Kajian penelitian terdahulu dirangkum dan disajikan pada table 2.1 sebagai berikut:

Tabel 2. 1 Review penelitian yang relevan

Sumber: (Milen Yudi Lumanto et al., 2024; Sindi Firdaus, 2024, ; Butar – Butar et al., 2023; Trisnowati Rahayu et al., 2020)

Jurnal 1	
Judul Penelitian	<i>Legal Analysis of Marine Inspector's Duties and Responsibilities in Conducting Ship's Seaworthiness Tests (Research Study on Batam Special Ksop)</i>
Nama Peneliti	Milen Yudi Lumanto, Soerya Respati, Bachtiar Simatupang, Erniyanti
Tahun Penelitian	2024
Metode Penelitian	Kualitatif dengan pendekatan Juridis Sosiologis
Hasil Penelitian	Peran penting <i>Marine Inspector</i> dalam memastikan keselamatan dan keamanan pelayaran melalui pengujian kelaiklautan kapal. Dan perlunya meningkatkan efektifitas tugas <i>Marine Inspector</i>
Perbedaan Penelitian	Penelitian ini berfokus kepada tugas <i>Marine Inspector</i> dalam pengujian kelaiklautan kapal sedangkan penelitian saya berfokus pada pengawasan kelaiklautan kapal tradisional yang dilakukan oleh Syahbandar
Jurnal 2	
Judul Penelitian	Kewenangan Syahbandar Dalam Pengawasan Kelaiklautan Kapal Pelayaran-Rakyat Di Pelabuhan Muara Angke Dalam Keselamatan Penumpang
Nama Peneliti	Sindi Firdaus
Tahun Penelitian	2024
Metode Penelitian	Kualitatif Deskriptif

Hasil Penelitian	Penelitian ini membahas pentingnya keselamatan dalam pelayaran khususnya di Pelabuhan Muara Angke, Indonesia. Penulis menyoroti peran Syahbandar sebagai pengawas keselamatan dan keamanan kapal, sesuai dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
Perbedaan Penelitian	Penelitian ini berfokus pada pentingnya keselamatan pelayaran dan masih banyak ditemui kapal yang belum memenuhi persyaratan keselamatan sedangkan penelitian saya secara khusus membahas tentang pentingnya peran syahbandar dalam pengawasan kelaiklautan kapal-kapal tradisional
Jurnal 3	
Judul Penelitian	Peran Syahbandar Belawan Dalam Melaksanakan Pengawasan Keselamatan Angkutan Laut
Nama Peneliti	Liston Andy Butar-Butar, Taufik Siregar & M. Citra Ramadhan
Tahun Penelitian	2022
Metode Penelitian	Deskriptif Analisis
Hasil Penelitian	Penelitian ini membahas peran syahbandar berfungsi sebagai garda terdepan dalam mengidentifikasi kasus kecelakaan kapal dan melakukan pemeriksaan secara rutin untuk meminimalkan risiko kecelakaan, penelitian ini juga membahas hambatan yang dihadapi syahbandar dalam melaksanakan pengawasan keselamatan
Perbedaan Penelitian	Penelitian ini lebih berfokus dalam peran syahbandar dalam penanganan kasus kecelakaan kapal sedangkan penelitian saya berfokus pada peran syahbandar dalam pengawasan kelaiklautan kapal-kapal tradisional
Jurnal 4	
Judul Penelitian	<i>Analysis of Supervision of Port Authority on The Activities of Loading and Unloading Dangerous Goods in The Port of Tanjung Perak Surabaya</i>
Nama Peneliti	Trisnowati Rahayu, Dwi Haryanto, Intan Sianturi
Tahun Penelitian	2020
Metode Penelitian	Kualitatif Deskriptif
Hasil Penelitian	Penerapan standar kerja di lapangan belum optimal sesuai dengan Standar Operasional Prosedur sehingga tugas dalam pengawasan barang berbahaya belum terlaksana dengan baik, sarana dan prasarana yang kurang memadai di Pelabuhan sehingga mengurangi fungsi Pelabuhan dalam pengawasan barang berbahaya dan terbatasnya jumlah personil di Pelabuhan Tanjung Perak sehingga pelayanan dalam pengawasan barang berbahaya kurang optimal.
Perbedaan Penelitian	Pada penelitian ini berfokus pada peran syahbandar dalam pengawasan bongkar dan muat barang berbahaya sedangkan penelitian saya lebih berfokus pada pengawasan kelaiklautan kapal-kapal tradisional

B. Landasan Teori

1. Peran

Istilah "peran" mengacu pada keseluruhan norma budaya yang terkait dengan jabatan tertentu. Oleh karena itu, istilah ini mencakup keyakinan, nilai, dan tindakan yang dikaitkan masyarakat dengan setiap individu yang memegang jabatan tersebut. (Linton, 1936)

Sedangkan menurut Soekanto (2002) Peran adalah perilaku seseorang yang menjalankan fungsi tertentu. Dalam peran yang berkaitan dengan pekerjaan, seseorang harus mampu memenuhi tanggung jawab sesuai dengan jabatannya. Selain itu, peran memiliki sejumlah ciri, termasuk:

a. Aspek Tindakan Status: Peran bersama merupakan faktor langkah status.

Peran ini mencakup berbagai tugas yang harus dilakukan seseorang sesuai dengan peluang sosial. Tindakan ini tidak bergantung pada keinginan individu tetapi pada hukum sosial. Oleh karena itu, dapat dikatakan bahwa setiap peran sosial memiliki dasar budaya.

b. Pergeseran Konsep Peran: Peran kini mencerminkan norma, nilai, dan tren masyarakat. Desain peran berevolusi seiring dengan prinsip, nilai, dan objek ini. Peran yang diizinkan pada satu waktu mungkin tidak diizinkan pada waktu lain.

c. Wilayah Operasional Terbatas: Setiap peran memiliki wilayah operasi yang terbatas dan peran tersebut harus dibatasi di dalamnya. Misalnya, seorang pejabat memiliki peran di kantor tetapi ketika ia berada di keluarganya, peran tersebut berhenti.

d. Jabatan Tidak Dilaksanakan 100% untuk Pemenuhan Harapan:

Mengingat adanya peluang dalam masyarakat, tidak seorang pun dapat memenuhi jabatannya secara menyeluruh. Pasti ada beberapa perbedaan. Misalnya, seseorang mungkin tidak dapat memenuhi tugasnya untuk memuaskan anak-anak.

e. Variasi dalam Pentingnya Peran: Tidak semua peran sama pentingnya dari sudut pandang sosial dan budaya. Posisi tertentu lebih penting daripada yang lain. Peran umum adalah peran yang biasanya penting, sedangkan pekerjaan krusial adalah yang paling vital.

Teori peran adalah teori yang menggabungkan ide-ide dari berbagai bidang, filosofi, dan perspektif. Kata "peran" dipinjam dari industri teater. Seorang aktor dituntut untuk memerankan peran tertentu di teater, dan karenanya, ia harus bertindak dengan cara tertentu. Lebih jauh, posisi atau peran menurut Cohen & Harrison (1992), juga memiliki beberapa bagian, yaitu :

- a. Peranan nyata (*Anacted Role*) juga dikenal sebagai peran yang dijalankan, adalah bagaimana seseorang benar-benar melakukan suatu peranan.
- b. Peranan yang dianjurkan (*Prescribed Role*) adalah cara orang mengharapkan kita untuk melakukan tugas-tugas tertentu dikenal sebagai peran yang ditentukan.
- c. Konflik peranan (*Role Conflick*) adalah seseorang yang memegang satu atau lebih status yang memiliki harapan dan tujuan peran yang saling bertentangan dikatakan mengalami konflik peran.

- d. Kesenjangan peranan (*Role Distance*) adalah pelaksanaan peran secara emosional dikenal sebagai kesenjangan peran
- e. Kegagalan peran (*Role Failure*), kegagalan dalam menjalankan peran disebut sebagai kegagalan peran.
- f. Model peranan (*Role Model*) adalah seseorang yang tindakannya kita ikuti.
- g. Rangkaian atau lingkup peranan (*Role Set*) adalah interaksi seseorang dengan orang lain saat menjalankan perannya merupakan kumpulan atau rentetan peran.
- h. Ketegangan peranan (*Role Strain*) adalah kondisi yang berkembang ketika seorang individu merasa sulit untuk memenuhi tuntutan atau tujuan peran yang dijalannya karena adanya ketidakkonsistenan yang saling bertentangan.

Pendapat lain dikemukakan oleh Livinson yang dikutip oleh Soerjono Soekanti bahwa :

- a. Peran meliputi norma yang disampaikan melalui posisi atau tempat seseorang dalam masyarakat merupakan contoh peran.
- b. Peran adalah suatu konsep menggambarkan apa yang dilakukan seseorang dalam Masyarakat secara keseluruhan.
- c. Perilaku individu yang penting sebagai kerangka sosial masyarakat juga dapat disebut sebagai peran.

Untuk mengelola dan mengendalikan risiko secara efektif, manajemen risiko sangat penting bagi aktivitas operasional perusahaan pelayaran. (Diana Alia et al., 2024). Pengelolaan risiko kelayakan kapal juga

menjadi aspek penting pagi perusahaan terkait, syahbandar sebagai regulator berperan dalam memastikan persyaratan teknis dan kelayakan kapal yang beroperasi sudah sesuai dengan peraturan yang ditetapkan, seperti pemeriksaan peralatan navigasi, kelengkapan alat keselamatan serta kondisi mesin dan fisik kapal. Karena hal tersebut sangatlah penting untuk mengurangi resiko kerusakan dan kecelakaan kapal yang tidak menutup kemungkinan bisa terjadi selama pelayaran.

2. Pengawasan

Usman Effendi (2014:138) menegaskan bahwa tugas manajerial yang paling krusial adalah pengawasan. Sebagus apapun suatu kegiatan, tidak akan dapat dikatakan berhasil jika tidak diawasi. Sebaliknya, pengawasan adalah upaya metodis untuk memastikan kinerja standar dalam perencanaan untuk merancang sistem umpan balik informasi, untuk membandingkan kinerja aktual dengan standar yang telah ditentukan sebelumnya, untuk memastikan apakah telah terjadi penyimpangan, dan untuk mengambil tindakan perbaikan yang tepat untuk memastikan bahwa semua sumber daya pemerintah atau perusahaan telah digunakan seefektif dan seefisien mungkin untuk mencapai tujuan pemerintah atau perusahaan, menurut Winardi (1998:78). Berdasarkan komentar para ahli tersebut, dapat dikatakan bahwa pengawasan memegang peranan penting dalam menjalankan suatu strategi. Strategi yang direncanakan oleh manajemen dapat dijalankan dan dieksekusi secara efektif dengan pengawasan. Tujuan dari pengawasan adalah untuk mencegah penyimpangan dari tujuan yang diinginkan.

Diharapkan bahwa pengawasan akan membantu dalam implementasi kebijakan yang telah ditetapkan untuk mencapai tujuan tertentu secara efektif dan efisien. Intinya, suatu kegiatan yang secara langsung terkait dengan penentuan atau penilaian kuantitas pekerjaan yang diselesaikan dihasilkan melalui pengawasan. Tingkat di mana kebijakan manajemen diikuti dan tingkat di mana kekurangan implementasi pekerjaan benar-benar terlihat dapat diselidiki melalui pengawasan.

Salah satu aspek pekerjaan manajemen adalah pengawasan, yang dipandang sebagai jenis pengendalian atau inspeksi. Menurut ilmu manajemen, pengawasan adalah proses pelaksanaan semua operasi unit organisasi yang direncanakan untuk menjamin bahwa setiap pekerjaan diselesaikan sesuai dengan rencana dan pedoman. Atau, pengawasan dapat berfungsi sebagai upaya untuk memastikan bahwa suatu tugas diselesaikan sesuai dengan rencana yang direncanakan. Jika terdeteksi dan dilacak, hal itu dapat mengurangi kemungkinan hambatan, dan ketika hambatan itu muncul, hambatan tersebut dapat diidentifikasi dengan cepat dan tindakan perbaikan dapat dilakukan.

Di sisi lain, hukum administrasi negara mendefinisikan pengawasan sebagai serangkaian tindakan yang membandingkan apa yang telah dicapai, diperoleh dengan napa yang diinginkan, direncanakan atau di cita-citakan”. Hasil pengawasan ini harus diperoleh menunjuk sejauh mana terdapat korespondensi dan perbedaan agar penyebab bisa mencari penyebab ketidakcocokan itu bisa muncul. Komponen utama penerapan administrasi publik yang didefinisikan oleh tata kelola pemerintahan yang baik adalah

pemantauan, yang menjamin bahwa operasi pemerintah berjalan lancar. Dalam situasi ini, pengawasan menjadi sama pentingnya dengan benar-benar menerapkan tata kelola pemerintahan yang baik.

Dalam suatu pemerintahan atau organisasi, pengawasan tidak diragukan lagi, dan pengawasan tersebut memiliki tujuan yang jelas untuk kepentingan pemerintahan atau organisasi tersebut. Menurut para ahli, fungsi pengawasan dijelaskan sebagai berikut.

Simbolo (2004:62) menyatakan bahwa tujuan pengawasan adalah untuk menjamin tercapainya hasil pelaksanaan pekerjaan secara efektif dan efisien sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan. Sementara itu, berikut ini adalah tujuan pengawasan menurut Silalahi (2003:181).

- a. Mencegah Terjadinya penyimpangan dalam pencapaian tujuan yang telah direncanakan
- b. Memastikan proses kerja sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan
- c. Mencegah dan menghilangkan hambatan dan kesulitan yang akan, sedang, dan mungkin terjadi dalam pelaksanaan kegiatan.
- d. Mencegah penyimpangan dalam penggunaan sumber daya.
- e. Mencegah penyalahgunaan wewenang dan jabatan.

Untuk mencapai tujuan tersebut, maka akan lebih baik apabila tindakan pengendalian yang dilakukan bersifat preventif sebelum terjadi penyimpangan (pengendalian preventif) daripada tindakan pengendalian yang bersifat represif setelah terjadi penyimpangan.

Kemudian menurut Bohari (2002:5) pandangan lain adalah bahwa tujuan supervisi adalah untuk melihat apa yang sebenarnya terjadi dengan

tujuan untuk segera melaporkan kesalahan atau kendala kepada pimpinan atau penanggung jawab kegiatan terkait agar dapat segera dilakukan tindakan perbaikan yang tepat. Kelebihan Supervisi Inu Andri dan Endang (2019: 67–68) menyebutkan beberapa kelebihan supervisi, yaitu:

- a. Harus menyediakan waktu yang teratur bagi para supervisor untuk mempertimbangkan pekerjaan dan substansi mereka.
- b. Untuk meningkatkan pengetahuan dan kemampuan di tempat kerja.
- c. Untuk belajar lebih banyak dan mendapatkan sudut pandang yang berbeda tentang pekerjaan seseorang.
- d. Untuk menawarkan bantuan pada tingkat pribadi dan profesional.
- e. Untuk memastikan bahwa mereka tidak dibiarkan menanggung beban, masalah, dan proyeksi yang tidak perlu baik sebagai pribadi maupun karyawan.
- f. Memiliki ruang untuk memeriksa dan mengomunikasikan setiap restimulasi pribadi, pemindahan, atau kontra- pemindahan yang mungkin terjadi di tempat kerja, serta setiap penderitaan.
- g. Untuk mengatur dan memanfaatkan sumber daya professional dan pribadi secara efektif.
- h. Untuk bersikap pro-aktif.
- i. Untuk menjamin pekerjaan berkualitas tinggi.

Adapun Indikator dalam pengawasan yang tentunya mencangkup beberapa aspek penting untuk menilai suatu sistem pengawasan. Menurut Handoko Hani (2003:71) Berikut ini merupakan tanda-tanda pengawasan:

a. Akurat

Informasi tentang pelaksanaan harus akurat, data yang tidak akurat dari sistem pengawasan dapat menyebabkan organisasi mengambil tindakan koreksi yang keliru atau bahkan menciptakan masalah yang sebenarnya tidak ada.

b. Tepat waktu

Jika tindakan perbaikan akan dilaksanakan, informasi harus dikumpulkan, disebarluaskan, dan dinilai secepat mungkin.

c. Faktual dan menyeluruh

Informasi harus jelas, tidak memihak, dan komprehensif.

d. Diskonsentrasican pada tempat-tempat kontrol utama

Sistem pengawasan harus memusatkan perhatian bidang dimana penyimpangan-penyimpangan dari standar yang paling sering terjadi atau yang mengakibatkan kerusakan paling fatal.

e. Praktis dari sudut pandang ekonomi

Sistem pengendalian harus diimplementasikan dengan biaya yang lebih rendah atau setara dengan keuntungan yang diberikannya.

f. Realistik dalam hal organisasi

Sistem pengendalian harus selaras atau konsisten dengan realitas organisasi.

g. Sinkron dengan alur kerja perusahaan

Koordinasi informasi pengendalian dengan alur kerja organisasi sangat penting.

h. Mudah beradaptasi

Kemampuan untuk menanggapi atau bereaksi terhadap kemungkinan atau bahaya lingkungan membutuhkan fleksibilitas dalam pengendalian.

i. Bersifat operasional dan indikatif

Baik deteksi maupun Tindakan perbaikan yang direkomendasikan untuk penyimpangan dari standar harus ditunjukkan oleh sistem pengendalian yang efisien.

j. Penerimaan anggota

Sistem pengendalian harus mampu membimbing anggota organisasi dalam melaksanakan tugas mereka dengan mempromosikan infrastruktur independensi, akuntabilitas, dan keberhasilan.

Selain indikator pengawasan, juga terdapat beberapa kendala dalam pengawasan yang tentunya dapat mempengaruhi efektifitas pengawasan. Berikut terdapat beberapa kendala yang sering muncul dalam pengawasan, antara lain:

- a. Sumber Daya Manusia: Kurangnya tenaga pengawas yang kompeten dan berpengalaman dapat menghambat efektivitas pengawasan.
- b. Kurangnya Dukungan Infrastruktur: Fasilitas dan teknologi yang tidak memadai dapat membatasi kemampuan pengawas dalam melaksanakan tugasnya.
- c. Birokrasi yang Rumit: Proses administrasi yang bertele-tele dapat memperlambat pengambilan keputusan dan tindakan pengawasan.

- d. Resistensi Internal: Adanya penolakan atau ketidakpuasan dari pihak yang diawasi dapat menghambat proses pengawasan.
- e. Keterbatasan Waktu: Pengawasan yang dilakukan dalam waktu terbatas seringkali tidak dapat memberikan gambaran yang komprehensif.
- f. Kurangnya Data dan Informasi: Data yang tidak akurat atau tidak tersedia dapat menyulitkan pengawasan yang efektif.
- g. Pengaruh Eksternal: Faktor-faktor luar, seperti politik atau ekonomi, dapat mempengaruhi independensi dan objektivitas pengawasan.
- h. Komunikasi yang Tidak Efektif: Kurangnya komunikasi antara pengawas dan pihak terkait dapat menyebabkan kesalahpahaman dan ketidakefektifan dalam pengawasan.

Dalam konteks akuntabilitas publik, pengawasan memainkan peran penting dalam membangun dan menjaga kepercayaan masyarakat terhadap kinerja pemerintah. Untuk itu, perlu adanya struktur pengawasan yang efisien, baik dari dalam (pengawasan intern) maupun dari luar (pengawasan ekstern), serta dorongan untuk pengawasan dari masyarakat (pengawasan sosial). Fokus dari pengawasan ini adalah untuk mengidentifikasi adanya penyimpangan dari rencana atau target yang ditetapkan. Adapun langkah-langkah yang dapat diambil meliputi:

- a. Memberikan arahan atau rekomendasi untuk perbaikan;
- b. Menyarankan pengurangan pemborosan;
- c. Mengoptimalkan kinerja agar sasaran yang direncanakan dapat tercapai.

Secara umum, ada sejumlah jenis pengawasan yang dapat digunakan, termasuk:

a. Pengawasan Eksternal dan Internal

Pengawasan internal adalah pengawasan yang dilakukan oleh individu atau kelompok dalam lembaga atau kelompok dalam lembaga atau unit organisasi terkait. Sedangkan pengawasan eksternal adalah pengawasan atau inspeksi yang dilakukan oleh unit pengawasan yang tidak berafiliasi dengan organisasi atau lembaga yang diawasi.

b. Pengawasan Preventif dan Represif

Pengawasan preventif dilakukan terhadap tindakan sebelum dilakukan guna mencegah terjadinya penyimpangan. Misalnya, pengawasan pemerintah untuk mencegah terjadinya penyimpangan penggunaan dana publik yang dapat membebani atau merugikan negara. Sementara itu, pengawasan represif dilakukan setelah Tindakan selesai dilakukan. Misalnya, pengawasan dilakukan pada akhir tahun anggaran, setelah itu anggaran yang telah ditetapkan diajukan.

c. Pengawasan Pasif dan Aktif

Pengawasan aktif tertutup adalah jenis pengawasan yang dilakukan di lokasi tindakan yang dimaksud. Sementara itu, pengawasan pasif jarak jauh adalah pengawasan yang dilakukan, misalnya, dengan menyelidiki dan mengevaluasi surat atau laporan pertanggung jawaban yang didukung oleh berbagai bentuk bukti pengeluaran atau penerimaan.

Siagian (2003:199) mengkategorikan berbagai bentuk pengawasan dalam lingkungan pemerintahan ke dalam beberapa kelompok berikut:

a. Pengawasan Inheren (Waskat)

Setiap manajer harus menjadi pengawas yang baik, selain menjadi perencana yang cakap, dapat diandalkan, dan motivator yang handal. Hal ini dikenal dengan istilah pengawasan inheren

b. Pengawasan Fungsional

Meskipun masih dalam lingkup pemerintahan, pejabat pengawas di dalam suatu instansi tertentu bertugas melaksanakan pengawasan fungsional, meskipun pejabat pengawas di luar instansi juga dapat melaksanakan fungsi tersebut

Menurut sejumlah konsepsi konseptual tentang berbagai bentuk pengawasan yang disebutkan di atas, pengawasan meliputi:

- 1) Pengawasan internal.
- 2) Pengawasan eksternal.
- 3) Pengawasan atau evaluasi yang dilakukan oleh otoritas atau perwakilan pemerintah.
- 4) Pengawasan atau evaluasi yang dilakukan oleh masyarakat ataupun pelanggan.

Proses pengawasan pekerjaan atau jabatan di dalam suatu organisasi terdiri dari sejumlah tindakan. Beberapa tindakan yang membentuk proses pengawasan ini penting bagi semua pengawasan manajemen. Dalam bukunya Principles of Management (1999:113), Gorge R. Terry menyatakan bahwa berikut ini adalah komponen-komponen dari proses pengawasan:

- a. Menetapkan aturan atau ukuran standar.
- b. Evaluasi atau pengukuran pekerjaan yang telah diselesaikan (tugas pengawasan)
- c. Untuk mengidentifikasi penyimpangan yang muncul, pelaksanaan pekerjaan dibandingakan dengan ukuran standar atau rekomendasi yang telah ditetapkan.
- d. Peningkatan atau perbaikan penyimpangan yang muncul untuk membuat pekerjaan sesuai dengan Tindakan yang dimaksudkan

3. Pengawasan Syahbandar

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, Syahbandar mempunyai tanggung jawab sebagai pemegang kekuasaan tertinggi di pelabuhan, yang tentunya merupakan beban tanggung jawab yang sangat besar. Maka Syahbandar memiliki tugas sebagai berikut:

- a. Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan, dan ketertiban di pelabuhan.
- b. Mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur-alur pelayaran.
- c. Mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan.
- d. Mengawasi pemanduan mengawasi kegiatan penundaan kapal.
- e. Mengawasi kegiatan pekerjaan bawah air dan salvage.
- f. Mengawasi bongkar muat barang berbahaya serta limbah bahan berbahaya dan beracun.
- g. Mengawasi pengisian bahan bakar.
- h. Mengawasi kegiatan penundaan kapal.

- i. Mengawasi ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang.
- j. Mengawasi pengerukan dan reklamasi.
- k. Mengawasi kegiatan Pembangunan fasilitas pelabuhan.
- l. Melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan.
- m. Memimpin penanggulangan pencemaran dan pemadam kebakaran di pelabuhan,dan
- n. Mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritime

Staf Pelabuhan melaksanakan tugas-tugas berikut sebagai bagian dari tanggung jawabnya sebagai pejabat tinggi Pelabuhan:

- a. Mengoordinasikan operasi pemerintah Pelabuhan yang berkaitan dengan penerapan penegakan hukum dan pengawasan di bidang keamanan dan keselamatan pelayaran.
- b. Melaksanakan sertifikasi keselamatan kapal, pemantauan dan penyelesaian kelaikan kapal, pencegahan pencemaran kapal, dan penentuan status hukum kapal.
- c. Memelihara penahan gelombang, kolam Pelabuhan, alur pelayaran, jaringan jalan, dan alat bantu navigasi maritim selain menyediakan, mengatur, dan memantau perairan darat dan pelabuhan.
- d. Sesuai dengan yang diwajibkan oleh undang-undang, syahbandar membantu operasi pencarian dan penyelamatan di pelabuhan.

Syahbandar memiliki kewenangan sebagai berikut untuk melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya:

- a. Mengkoordinasikan seluruh kegiatan pemerintah dipelabuhan
- b. Memeriksa dan menyimpan surat, dokumen, dan warta kapal

- c. Menerbitkan persetujuan kegiatan kapal dipelabuhan melakukan pemeriksaan kapal
- d. Menerbitkan surat persetujuan berlayar.
- e. Melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal.
- f. Melakukan sijil awak kapal.

Tugas syahbandar diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 207: (1). Syahbandar melaksanakan tugas keselamatan dan keamanan pelayaran, antara lain melaksanakan, mengawasi, dan menegakkan peraturan perundang-undangan di bidang angkutan laut di pelabuhan dan laut serta menjaga keamanan lingkungan laut di pelabuhan; (2). Syahbandar melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) serta membantu melaksanakan kegiatan pencarian dan pertolongan (SAR) sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Menurut ayat pertama, seorang Syahbandar berperan penting dalam setiap kegiatan pelayaran angkutan laut, baik dalam hal pengawasan, penegakan hukum, kepelabuhanan, perlindungan lingkungan maritim, serta pelayaran itu sendiri. Dengan kata lain keberhasilan transportasi laut berkorelasi dengan kemampuan syahbandar untuk memenuhi tanggung jawabnya.

4. Kelaiklautan Kapal

Kondisi kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran air dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di

perairan tertentu diartikan sebagai kelaikan laut dalam Pasal 1 angka 33 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Untuk petunjuk kelaiklautan kapal penumpang tradisional sendiri sudah diatur dalam Peraturan Dirjen Perhubungan Laut Nomor HK. 103 / 2 / 8/ DJPL-17 yang mengatur tentang ‘Petunjuk Kapal Tradisional Pengangkut Penumpang’ yang di dalamnya sudah diatur tentang pedoman dan petunjuk mengenai kapal tradisional pengangkut penumpang.

Berdasarkan Peraturan Dirjen Perhubungan Laut Nomor HK. 103/2/8/DJPL-17 BAB VI Tentang Perlengkapan Alat Keselamatan Kapal Tradisional Pengangkut Penumpang pasal 13 sebagai berikut:

Setiap Kapal Tradisional Pengangkut Penumpang harus memiliki perlengkapan alat keselamatan dan dalam keadaan baik yang meliputi:

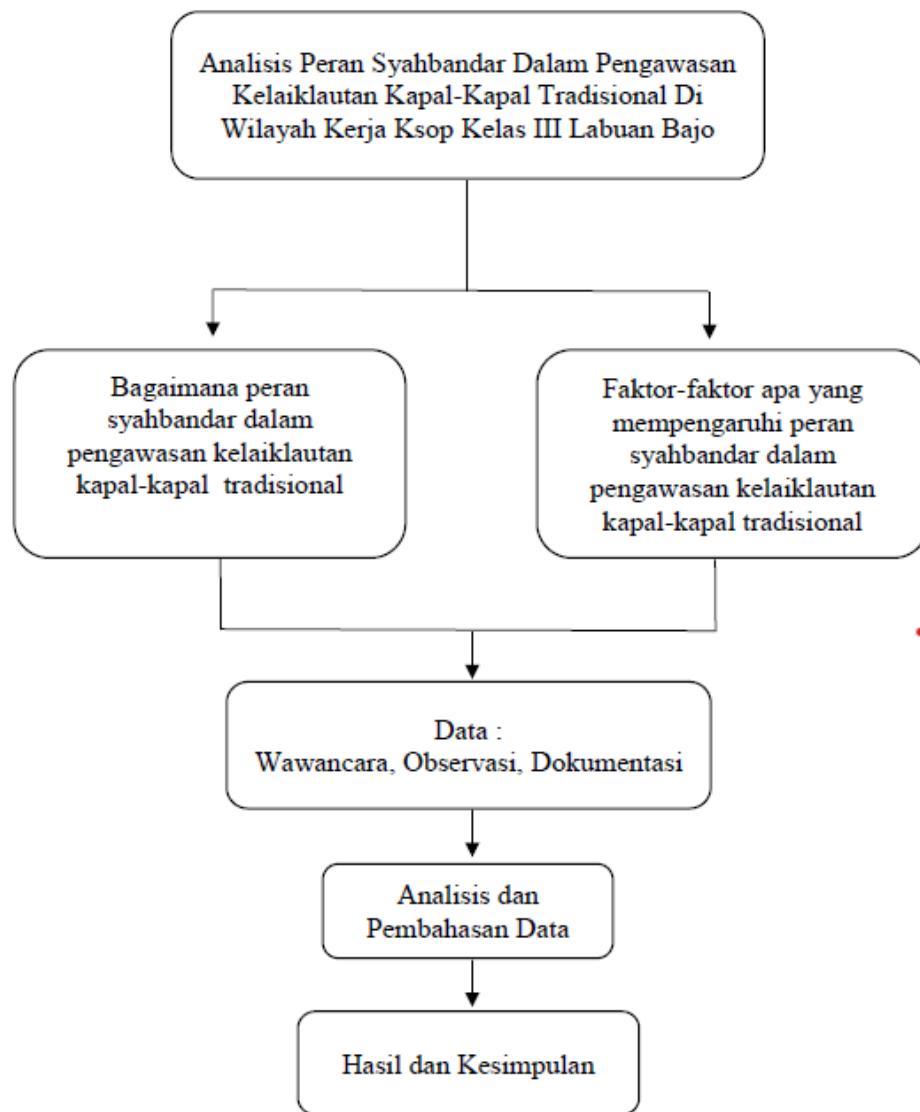
- a. Jangkar dan perlengkapannya paling sedikit 1 (satu) buah;
- b. Tali tarik peeling sedikit 1 (satu) dan tali tambat 2 (dua);
- c. Lampu navigasi terdiri dari:
 - 1) 1 (satu) lampu tiang warna putih;
 - 2) 1 (satu) lambung kiri merah dan 1 (satu) lampu lambung kanan hijau;
 - 3) 1 (satu) lampu buritan putih.
- d. Senter dan lentera bercahaya putih yang dapat digunakan sewaktu waktu (emergency light) paling sedikit 1 (satu);
- e. Peralatan keselamatan sebagai berikut:
 - 1) Pedoman magnit yang dilengkapi penerangan paling sedikit 1 (satu);
 - 2) Baju penolong Dewasa 125 % (seratus dua puluh lima persen) dari pelayar yang dilanjutkan dan harus digunakan selama dalam pelayaran;

- 3) Baju penolong anak-anak 10_% (sepuluh persen) dari penumpang yang dijinkan dan harus digunakan selama dalam pelayaran;
- 4) Rakit penolong tegar dengan kapasitas 105 % (seratus lima persen) dari pelayar yang dijinkan;
- 5) 1 (satu) unit Pelampung penolong dilengkapi dengan tali penolong 20 (dua puluh) meter pada setiap sisi lambung kapal dengan jarak antara 15 (lima belas) meter pada setiap deck penumpang;
- 6) 1 (satu) suling kapal;
- 7) 1 (satu) unit teropong;
- 8) Perangkat isyarat tanda bahaya (cermin dan senter);
- 9) 2 (dua) unit smoke signal;
- 10) 2 (dua) Red hand flare;
- 11) 2 (dua) parachute signal;
- 12) Pemantul Signal Radar/ Radar reflector,
- 13) Alat pemadam api ringan (APAR) dengan jenis bubuk kimia kering (dry chemical powder) dengan kapasitas 4,5 Kg pada tiap 20 (dua puluh) meter persegi akomodasi minimal 2 (dua) unit dan 1 (satu) unit pada ruang permesinan;
- 14) 1 (satu) unit Perangkat radio telekomunikasi (VHF radio standard marine);
- 15) Peta Laut sesuai daerah operasinya;
- 16) 2 (dua) buah bola-bola hitam (untuk isyarat visual dalam keadaan darurat);
- 17) pengeras suara jinjing; dan

18) bendera Republik Indonesia.

Di Labuan bajo sendiri erat kaitannya tentang penggunaan peraturan tersebut untuk menjadi pedoman bagi syahbandar dan petugas pengecekan kapal untuk memastikan kapal yang akan berangkat/berlayar sudah memenuhi persyaratan laik laut atau belum. Trisnowati et al. (2020) menyatakan syahbandar sebagai penanggung jawab pelabuhan, syahbandar memiliki kewenangan paling besar untuk menegakkan dan mengawasi kepatuhan terhadap persyaratan hukum guna menjamin keamanan dan kenyamanan kapal. Di sini peran syahbandar sangatlah krusial untuk memastikan kapal tersebut laik laut atau tidak, syahbandar juga berhak menunda keberangkatan kapal atau tidak akan mengeluarkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) apabila kapal yang diperiksa belum memenuhi standar kelaiklautan kapal yang telah ditetapkan.

C. Kerangka Pikir Penelitian



Gambar 2. 1 Kerangka Penelitian

Sumber : Penulis, 2025

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Pada hakikatnya, penelitian merupakan suatu kegiatan atau proses metodis yang menggunakan metode ilmiah guna memecahkan masalah dan mengumpulkan data untuk suatu keperluan atau tujuan tertentu., pengkajian suatu masalah dan memperoleh jawaban atas pertanyaan tertentu yang dapat dibuktikan kebenaranannya (Ridha, 2017).

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan menggunakan pendekatan deskriptif, Sugiyono (2011) mendefinisikan penelitian kualitatif sebagai penyelidikan terhadap keadaan alamiah yang di dalamnya peneliti berperan sebagai alat yang krusial. Penelitian kuantitatif berbeda karena dimulai dengan fakta, menggunakan ide-ide yang sudah ada sebelumnya sebagai sumber penjelasan, dan diakhiri dengan suatu teori. Menurut Bungin (2007), menemukan, mengidentifikasi, mengolah, dan menganalisis bahan-bahan untuk menentukan makna, nilai, dan relevansinya memerlukan pendekatan yang terintegrasi dan lebih konseptual.

Moleong (2008: 6) mendefinisikan penelitian kualitatif sebagai penelitian yang berusaha memahami fenomena tentang apa yang dialami subjek penelitian, seperti perilaku, persepsi, motivasi, dan tindakan, secara holistik, dan melalui deskripsi verbal dan linguistik dalam konteks alamiah tertentu dan menggunakan berbagai metode alamiah. Saryono (2010: 49) mendefinisikan penelitian kualitatif sebagai penyelidikan, penemuan,

deskripsi, dan penjelasan tentang kualitas atau kualitas dampak sosial yang tidak dapat dikuantifikasi, dijelaskan, atau didefinisikan menggunakan teknik kuantitatif. Sugiyono (2011: 55) mendefinisikan metode penelitian kualitatif sebagai metode yang berlandaskan pada filsafat post-positivisme dan digunakan untuk mempelajari kondisi objek alamiah (bukan eksperimen). Jenis penelitian ini melibatkan peneliti sebagai instrumen kunci, pengambilan sampel sumber data secara purposif dan snowball, triangulasi (kombinasi) dalam teknik pengumpulan data, analisis data induktif atau kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif yang mengutamakan makna daripada generalisasi.

B. Lokasi dan Waktu Penelitian

1. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di Kantor Kesayahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas III Labuan Bajo, yang bertempat di Jl. Yos Sudarso, Labuan Bajo, Nusa Tenggara Timur.

2. Waktu Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan dalam waktu 12 (dua belas) bulan, mulai dari bulan Juli 2023 sampai bulan Juli 2024 pada saat peneliti melaksanakan Praktik Darat dan dilanjutkan pada saat penulis menjalani semester VII dan semester VIII.

C. Sumber Data dan Teknik Pengumpulan Data

Sumber data primer dan sekunder diperlukan untuk penelitian ini.

1. Data primer, atau informasi yang dikumpulkan langsung dari lapangan,

dikumpulkan untuk penelitian ini dari hasil berikut:

- a. *Wawancara* adalah Teknik pengumpulan informasi melalui tanya jawab dengan informasi kunci, informan primer, dan informan mendalam lainnya yang tidak diragukan lagi mengetahui isu-isu yang diangkat. Table 3.1, mencantumkan informan untuk penelitian ini, menyajikan hal-hal berikut.

Gambar 3. 1 Daftar Informan dalam penelitian
Sumber : Diolah oleh peneliti, 2024

No	Nama	Keterangan
1	Slamet Pujianta	Kepala Seksi SHSK KSOP Kelas III Labuan Bajo
2	Cahyo Budi	Pejabat Pemeriksa Kapal (<i>Marine Inspector</i>) KSOP Kelas III Labuan Bajo
3	Agus Legimin	Perwira Jaga KSOP Kelas III Labuan Bajo
4	Rizal	Agen Pelayaran
5	Efrit	Operator Kapal

- b. *Observasi*, merupakan pengamatan langsung terhadap objek penelitian. Pada penelitian ini Teknik observasi dilakukan peneliti selama melaksanakan Praktik Darat.

2. Data sekunder

Sugiyono (2018) mendefinisikan data sekunder sebagai informasi yang diperoleh peneliti atau pengumpul data secara tidak langsung. Karena informasi tersebut diperoleh melalui perantara, seperti orang lain atau dokumen, maka disebut data tidak langsung. Prosedur dokumentasi, khususnya teknik pengumpulan data, digunakan untuk meneliti dan mencari data tentang item atau lokasi tempat penelitian dilakukan, berupa data olahan yang dapat dimanfaatkan sebagai bahan informasi yang dikumpulkan dari instansi terkait, baik berupa nilai numerik maupun berupa

uraian tentang segala sesuatu yang berkaitan dengan masalah yang diteliti.

D. Teknik Analisis Data

Salah satu teknik untuk meningkatkan kualitas adalah diagram tulang ikan. Diagram ini juga sering disebut sebagai diagram sebab-akibat atau diagram sebab-akibat yang menggunakan data kualitatif atau verbal (nonnumerik). Karena bentuknya yang seperti tulang ikan dan moncongnya yang menghadap ke kanan, diagram ini dikenal sebagai diagram tulang ikan. Dampak atau hasil dari suatu situasi dengan beberapa sumber akan digambarkan dalam gambar ini. Moncongnya mewakili konsekuensi atau hasil. Di sisi lain, tulang ikan penuh dengan penyebab berdasarkan bagaimana masalah tersebut didekati.

Karena menggambarkan hubungan antara sebab dan akibat, diagram ini dikenal sebagai diagram sebab akibat. Diagram sebab akibat digunakan dalam pengendalian proses statistik untuk menggambarkan variabel penyebab (penyebab) dan karakteristik kualitas (akibat) yang dihasilkan dari faktor penyebab tersebut.

1. Fungsi Diagram *Fishbone*

Tujuan utama diagram tulang ikan adalah untuk menemukan dan mengatur sumber potensial dari efek tertentu terlebih dahulu sebelum memisahkan alasan yang mendasarinya. Sering kali perlu untuk mengevaluasi apakah penyebab hipotesis itu asli dan apakah mengubahnya akan menghasilkan hasil yang diinginkan. Metode analisis tulang ikan dijelaskan menggunakan metodologi berikut:

Dari garis diagonal yang menjadi "cabang" dari garis horizontal utama. "Penyebab utama" masalah diwakili oleh setiap cabang. Alasan ini direpresentasikan secara grafis sebagai "tulang ikan" atau dipahami sebagai "penyebab".

Masing-masing elemen yang tercantum di bawah ini berkontribusi terhadap masalah tersebut, dan penyebab yang mendasarinya akan diselidiki:

a. Faktor Manusia

Faktor manusia yang menjadi penyebab masalah akan fokus pada operator atau pemilik kapal-kapal tradisional.

b. Faktor Mesin (Peralatan)

Faktor peralatan yang menjadi penyebab masalah adalah sarana untuk sosialisasi dari phak Syahbandar.

c. Faktor Metode

Metode adalah prosedur kerja atau pendekatan yang sangat jelas tentang tujuannya dan apa yang harus dilakukan agar setiap orang dapat melakukan pekerjaannya secara efisien. Sistem pengawasan KSOP adalah faktor metode yang menyebabkan masalah tersebut.

d. Faktor Lingkungan

Aspek lingkungan Penulis akan membahas variabel luar yang menimbulkan permasalahan, seperti pendampingan petugas KSOP.