

LAPORAN TUGAS AKHIR
KARYA ILMIAH TERAPAN

**MANAJEMEN RISIKO FUNGSI PENGAWASAN PADA
WILAYAH KERJA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN
OTORITAS PELABUHAN KELAS I TANJUNG EMAS
SEMARANG**



MUHAMMAD ISNANDA BINTANG PERKASA
NIT 09.21.033.1.04

Disusun sebagai salah satu syarat
Menyelesaikan Program Pendidikan Sarjana Terapan

POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
PROGRAM SARJANA TERAPAN
TRANSPORTASI LAUT
TAHUN 2025

LAPORAN TUGAS AKHIR
KARYA ILMIAH TERAPAN

**MANAJEMEN RISIKO FUNGSI PENGAWASAN PADA
WILAYAH KERJA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN
OTORITAS PELABUHAN KELAS I TANJUNG EMAS
SEMARANG**



MUHAMMAD ISNANDA BINTANG PERKASA
NIT 09.21.033.1.04

Disusun sebagai salah satu syarat
Menyelesaikan Program Pendidikan Sarjana Terapan

POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
PROGRAM SARJANA TERAPAN
TRANSPORTASI LAUT
TAHUN 2025

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Muhammad Isnanda Bintang Perkasa

Nomor Induk Taruna : 0921033104

Program Studi : Sarjana Terapan Transportasi Laut

Menyatakan bahwa Karya Ilmiah Terapan (KIT) yang saya tulis dengan judul :

MANAJEMEN RISIKO FUNGSI PENGAWASAN PADA WILAYAH KERJA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I TANJUNG EMAS SEMARANG

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam Karya Ilmiah Terapan (KIT) tersebut, kecuali tema yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri.

Jika pernyataan diatas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Pelayaran Surabaya.

Surabaya, 5 Juni 2025



MUH ISNANDA BINTANG P
NIT. 0921033104

**PERSETUJUAN UJI KELAYAKAN
PROPOSAL TUGAS AKHIR**

Judul : Manajemen Risiko Fungsi Pengawasan Pada Wilayah Kerja
Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Kelas I Tanjung Emas
Semarang

Program Studi : Sarjana Terapan Transportasi Laut

Nama : Muhammad Isnanda Bintang Perkasa

NIT : 0921033104

Jenis Tugas Akhir : Karya Ilmiah Terapan

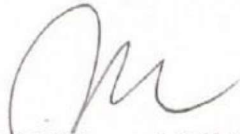
Dengan ini dinyatakan bahwa telah memenuhi syarat dan disetujui untuk dilaksanakan
Uji Kelayakan Proposal

Surabaya, 4 Desember 2024

Menyetujui,

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II



(Maulidiah Rahmawati, S.Si, M.Sc.)

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 197702282006042001



(Akhmad Kasan Gupron, M.Pd)

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 198005172005021003

Ketua Program Studi
Sarjana Terapan Transportasi Laut



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

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 1984111820008121003

**PERSETUJUAN SEMINAR
HASIL TUGAS AKHIR**

Judul : MANAJEMEN RISIKO FUNGSI PENGAWASAN PADA
WILAYAH KERJA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN
OTORITAS KELAS I TANJUNG EMAS SEMARANG

Program Studi : Sarjana Terapan Transportasi Laut

Nama : Muhammad Isnanda Bintang Perkasa

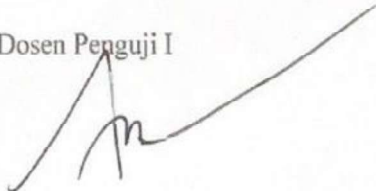
NIT : 0921033104

Jenis Tugas Akhir : Karya Ilmiah Terapan

Dengan ini dinyatakan bahwa telah memenuhi syarat dan disetujui untuk dilaksanakan
Seminar Hasil Tugas Akhir

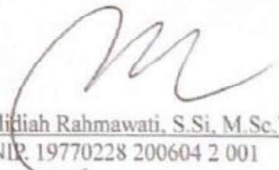
Surabaya, 26 Mei 2025

Dosen Penguji I



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

Menyetujui,
Dosen Penguji II



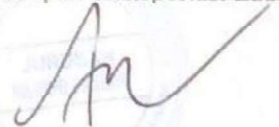
(Maulidiah Rahmawati, S.Si, M.Sc.)
NIP. 19770228 200604 2 001

Dosen Penguji III



(Akhmad Kasan Gupron, M.Pd)
NIP. 19800517 200502 1 003

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Sarjana Terapan Transportasi Laut



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

**PENGESAHAN
PROPOSAL TUGAS AKHIR
KARYA ILMIAH TERAPAN**

**MANAJEMEN RISIKO FUNGSI PENGAWASAN PADA WILAYAH KERJA KANTOR
KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS KELAS I TANJUNG EMAS SEMARANG**

Disusun oleh:

MUHAMMAD ISNANDA BINTANG PERKASA
NIT. 0921033104

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

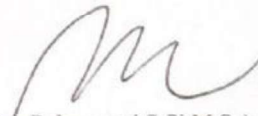
Surabaya, 4 Desember 2024

Dosen Penguji I



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

Mengesahkan,
Dosen Penguji II



(Maulidiah Rahmawati, S.Si, M.Sc)
Penata Tk.I (IIId)
NIP. 19860902 200912 2 001

Dosen Penguji III



(Akhmad Kasan Gupron, M.Pd)
Penata Tk.I (IIId)
NIP. 1978071 720050 1 001

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Sarjana Terapan Transportasi Laut



(Faris Nofandy, S.Si, T., M.Sc)
Penata Tk.I (IIId)
NIP. 198411182008121003

**PENGESAHAN
LAPORAN TUGAS AKHIR
KARYA ILMIAH TERAPAN**

**MANAJEMEN RISIKO FUNGSI PENGAWASAN PADA WILAYAH KERJA KANTOR
KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS KELAS I TANJUNG EMAS SEMARANG**

Disusun oleh:

MUHAMMAD ISNANDA BINTANG PERKASA
NIT 0921033104

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

Surabaya, 26 Mei 2025

Dosen Penguji I

Mengesahkan,

Dosen Penguji II

Dosen Penguji III



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

NIP. 19840623 201012 1 005



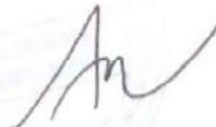
(Maulidiah Rahmawati, S.Si, M.Sc.)

NIP. 19770228 200604 2 001

(Akhmad Kasan Gupron, M.Pd)

NIP. 19800517 200502 1 003

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Sarjana Terapan Transportasi Laut



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

NIP. 19840623 201012 1 005

ABSTRAK

MUHAMMAD ISNANDA BINTANG PERKASA, Manajemen Risiko Fungsi Pengawasan Pada Wilayah Kerja Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Tanjung Emas Semarang. Dibimbing oleh Ibu Maulidah Rahmawati, S.Si, M.Sc. dan Bapak Ahmad Kasan Gupron, M.Pd.

Manajemen Risiko pada kegiatan Fungsi Pengawasan di Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Tanjung Emas Semarang dilakukan untuk menemukan dan mengukur risiko yang terjadi, penelitian ini juga bertujuan memunculkan metode pengendalian yang bertujuan meningkatkan kinerja pengawasan. Metode yang digunakan pada pengumpulan data adalah metode campuran dengan pendekatan kuantitatif melalui kuisioner dan matriks risiko dan kualitatif melalui wawancara dan observasi.

Dalam analisis data penelitian ini menggunakan analisis *brainstroming* yang digunakan untuk identifikasi risiko, analisis *risk matrix* yang digunakan untuk mengukur tingkat risiko, dan wawancara kepada pihak KSOP digunakan untuk strategi pengendalian risiko. Berdasarkan identifikasi terhadap 12 risiko utama, ditemukan 3 risiko (25%) berkategori tinggi dengan nilai maksimum 20, 6 risiko (50%) kategori sedang (nilai 6–12), dan 3 risiko (25%) kategori rendah (nilai <6). Risiko tertinggi terdapat pada aspek penggunaan APD dan kepatuhan terhadap SOP. Strategi pengendalian yang disarankan mencakup sosialisasi SOP, pengawasan APD, dan pelatihan rutin petugas pengawas. Dengan penerapan manajemen risiko yang terstruktur, KSOP Kelas I Tanjung Emas diharapkan meningkatkan efektivitas dan kesesuaian pelaksanaan fungsi pengawasan dan menciptakan lingkungan kerja pelabuhan yang aman, tertib, dan baik.

Kata kunci: Manajemen Risiko, Pengawasan, KSOP, Matriks Risiko, Keselamatan Kerja

ABSTRACT

MUHAMMAD ISNANDA BINTANG PERKASA, *Risk Management of Supervisory Function in the Work Area of the Harbormaster and Port Authority Office Class I Tanjung Emas Semarang. Supervised by Mrs. Maulidah Rahmawati, S.Si, M.Sc. and Mr. Ahmad Kasan Gupron, M.Pd.*

Risk Management in the Supervisory Function activities at the Harbormaster and Port Authority Office Class I Tanjung Emas Semarang is carried out to find and measure the risks that occur, this study also aims to develop control methods that aim to improve supervisory performance. The method used in data collection is a mixed method with a quantitative approach through questionnaires and risk matrices and qualitative through interviews and observations.

In the analysis of this research data using brainstorming analysis used for risk identification, risk matrix analysis used to measure the level of risk, and interviews with KSOP used for risk control strategies. Based on the identification of 12 main risks, 3 risks (25%) were found to be in the high category with a maximum value of 20, 6 risks (50%) were in the medium category (value 6-12), and 3 risks (25%) were in the low category (value <6). The highest risk is in the aspect of the use of PPE and compliance with SOP. The recommended control strategies include SOP socialization, PPE supervision, and routine training of supervisory officers. With the implementation of structured risk management, KSOP Class I Tanjung Emas is expected to increase the effectiveness and suitability of the implementation of supervisory functions and create a safe, orderly, and good port work environment.

Keywords: *Risk Management, Supervision, KSOP, Risk Matrix, Occupational Safety*

KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan Syukur kehadiran Allah SWT dan atas hidayah serta Rahmat-Nya Skripsi ini dengan judul manajemen risiko fungsi pengawasan pada wilayah kerja kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan kelas i tanjung emas semarang dapat terselesaikan dengan maksimal.

Dalam rangka memenuhi persyaratan akademis pada program studi Sarjana Terapan Transportasi Laut Politeknik Pelayaran Surabaya, skripsi ini disusun dengan tujuan agar Taruna/i mampu mengidentifikasi, memahami, dan mengetahui tentang manajemen risiko fungsi pengawasan pada wilayah kerja kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan kelas i tanjung emas semarang.

Dalam Proses menciptakan karyanya, peneliti didukung dengan arahan dan dukungan yang beragam dari pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini, saya ingin mengungkapkan rasa terimakasih yang sangat besar kepada

1. Bapak Moejiono, M T, M.Mar.E selaku Direktur Politeknik Pelayaran Surabaya.
2. Bapak Dr. Romanda Annas Amrullah, S.ST, M, M. selaku Ketua Studi Sarjana Terapan Transportasi Laut Politeknik Pelayaran Surabaya, sekaligus dosen penguji saya.
3. Ibu Maulidah Rahmawati, S.Si, M.Sc. Selaku pembimbing I.
4. Bapak Ahmad Kasan Gupron, M.Pd. Selaku pembimbing II.
5. Kepada bapak dan ibu serta adik dan kakak yang selalu mendukung, memotivasi serta selalu menyemangati saya dalam menyelesaikan tugas akhir ini.
6. Kepada Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Tanjung Emas. Bersama dengan para Staff yang telah meluangkan waktu dan kesempatan bagi saya untuk melakukan Praktik Darat, serta memberikan informasi serta data-data yang diperlukan untuk menyelesaikan Skripsi ini.
7. Kepada Alm. Ayah kandung saya yang semangatnya masih mengalir pada diri saya.
8. Seluruh teman-teman kasta mataram Jogja-Solo tercinta yang telah membantu saya dan mensupport dengan sangat luar biasa.
9. Kepada kakak asuh saya Muhammad azzan zain naufal S.Tr, Tra. Yang telah membimbing saya ketika melaksanakan praktik darat dan menyelesaikan skripsi ini.
10. Seluruh teman-teman saya yang berada di Kabupaten Klaten yang juga turut mensupport dan memberi dorongan saya dalam mengerjakan skripsi ini.
11. Seluruh teman, kakak, adik serta anak didik saya di paskibra swabretya mawangka Sman 1 Karanganom Klaten yang telah memberikan semangat dan dorongan kepada saya.

Peneliti menyadari bahwa Skripsi ini masih memiliki ruang untuk perbaikan dan belum mencapai tingkat kesempurnaan. Oleh karena itu, peneliti sangat mengharapkan masukan dan saran yang konstruktif untuk membantu menyempurnakan karya ilmiah ini. Peneliti berharap agar karya ilmiah terapan ini dapat memberikan manfaat yang besar kepada para pembaca. Aamiin

Surabaya, 26 Mei 2025

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Isnanda Bintang P', written over a light blue grid background.

MUHAMMAD ISNANDA BINTANG P
NIT. 0921033104

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN	ii
HALAMAN PERSETUJUAN SEMINAR PROPOSAL	iii
HALAMAN PERSETUJUAN SEMINAR HASIL	iv
HALAMAN PENGESAHAN PROPOSAL	v
HALAMAN PENGESAHAN LAPORAN AKHIR	vi
ABSTRAK.....	vii
<i>ABSTRACT</i>	viii
KATA PENGANTAR.....	ix
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR TABEL.....	xiv
DAFTAR GAMBAR.....	xv
DAFTAR LAMPIRAN	xvi
BAB I PENDAHULUAN	1
A. LATAR BELAKANG.....	1
B. RUMUSAN MASALAH	5
C. BATASAN MASALAH.....	5
D. TUJUAN PENELITIAN	7
E. MANFAAT PENELITIAN.....	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	9
A. REVIEW PENELITIAN SEBELUMNYA.....	9
B. LANDASAN TEORI	11
1. Manajemen Risiko	11

2. Fungsi dan Tujuan Manajemen Risiko	12
3. Tahapan Manajemen Risiko	16
4. Pengawasan	18
5. Jenis dan Sifat Pengawasan	22
6. Tujuan dan Fungsi Pengawasan.....	24
7. Faktor Faktor Dalam Pengawasan	28
8. Keselamatan dan Keamanan Pelayaran	29
9. Macam Macam Risiko Dalam Pelayaran	31
10. Standar Operasional Prosedur keselamatan kerja di KSOP Tanjung Emas	32
11. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP).....	33
12. Fungsi dan Tugas KSOP	34
C. KERANGKA PIKIR.....	37
BAB III METODE PENELITIAN	38
A. JENIS PENELITIAN.....	38
B. LOKASI DAN WAKTU PENELITIAN	39
1. Lokasi penelitian.....	39
2. Waktu Penelitian	39
C. INFORMAN, POPULASI, DAN SAMPEL	39
1. Informan	39
2. Populasi	40
3. Sampel.....	40
D. SUMBER DATA DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA	41
1. Sumber Data	41

2. Teknik Pengumpulan Data	42
E. TEKNIK ANALISIS DATA MENGGUNAKAN MATRIKS RISIKO.....	44
BAB IV PEMBAHASAN.....	50
A. GAMBARAN UMUM PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG	50
1. Lokasi Penelitian	50
2. Organisasi dan Tata Kerja KSOP Kelas I Tanjung Emas Semarang	50
3. Uraian Jenis Kegiatan Fungsi Pengawasan.....	52
B. HASIL PENELITIAN	54
1. Penyajian Data.....	54
2. Analisis Data	64
C. PEMBAHASAN	76
1. Identifikasi risiko kegiatan pengawasan pada KSOP Kelas I Tanjung Emas Semarang dalam konteks Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3).....	76
2. Strategi pengendalian potensi risiko	80
3. <i>Recommended Level Risk</i>	81
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	84
A. KESIMPULAN.....	84
B. SARAN.....	85
DAFTAR PUSTAKA	87
LAMPIRAN.....	90

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Perbedaan dengan penelitian sebelumnya	9
Tabel 3.1 Matriks risiko 5x5.....	46
Tabel 3.2 Klasifikasi perhitungan kategori risiko.....	48
Tabel 4.1 Hasil Wawancara Informan 1	55
Tabel 4.2 Hasil Wawancara Informan 2	56
Tabel 4.3 Hasil Wawancara Informan 3	58
Tabel 4.4 Penyajian Data Hasil Wawancara.....	60
Tabel 4.5 Analisis <i>Brainstorming</i>	64
Tabel 4.6 Hasil Kuisisioner Risiko Kegiatan pemeriksaan kelaiklautan kapal	68
Tabel 4.7 Hasil Kuisisioner Risiko Kegiatan Pengawasan.....	69
Tabel 4.8 Hasil Kuisisioner Kegiatan Pengisian bahan bakar	70
Tabel 4.9 Hasil Kuisisioner Risiko Kegiatan Embarkasi dan debarkasi	71
Tabel 4.10 Analisis Risiko.....	72
Tabel 4.12 <i>Recommended Level Risk</i>	81

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 kerangka pikir penelitian.....	37
Gambar 4. 1 Peta Pelabuhan Tanjung	50
Gambar 4. 2 Struktur Organisasi KSOP Kelas I Tanjung Emas Semarang	51
Gambar 4. 3 pelaksanaan fungsi pengawasan	63
Gambar 4. 4 kegiatan pengawasan bongkar muat	64

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran Wawancara	90
Lampiran Kuisisioner penelitian	99
Lampiran Hasil wawancara pengendalian risiko	102
Lampiran Dokumentasi	104

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia merupakan negara berbentuk kepulauan atau negara yang memiliki banyak pulau dengan kawasan territorial laut yang luas sehingga disebut menjadi salah satu negara maritim. Letak geografis Indonesia yang berada di antara dua benua yakni Benua Asia dan Benua Australia serta di antara dua samudra yakni Samudra Hindia dan Samudra Pasifik menyebabkan Indonesia memiliki letak strategis dalam dunia transportasi khususnya transportasi laut. Transportasi laut tidak hanya berperan untuk sarana angkutan penumpang dan barang, namun juga sebagai fasilitas penting untuk menunjang pemerataan ekonomi. Transportasi laut mempunyai peran yang sangat penting dalam hal konektivitas perekonomian yakni sebagai penghubung dari pulau ke pulau di Indonesia. Salah satu hal penting dalam transportasi laut adalah pelabuhan. Pelabuhan merupakan salah satu infrastruktur yang berfungsi sebagai penghubung di bidang transportasi laut Ramadhan, (2015)

Menurut Undang-Undang No.17 tahun (2008), Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan juga berperan sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda

transportasi. Pelabuhan menjadi salah satu fasilitas utama dalam hal kegiatan ekonomi, perdagangan, dan transportasi yang memiliki peran yang sangat penting dalam bidang perekonomian di Indonesia. Pelabuhan memiliki peran yang sangat penting dalam mendorong pertumbuhan ekonomi dengan berbagai cara, seperti mempermudah perdagangan internasional, meningkatkan produktivitas, menurunkan biaya logistik, serta menarik investasi asing. Dengan terus memperbaiki infrastruktur dan meningkatkan efisiensi operasional, pelabuhan dapat memberikan kontribusi besar terhadap kemajuan ekonomi suatu negara Gunawan *et al.*, (2021). Di Indonesia, pelabuhan dibagi menjadi tiga berdasarkan hierarki distribusi muatannya, yaitu Pelabuhan utama, Pelabuhan pengumpul, dan Pelabuhan pengumpan. Pelabuhan berkaitan erat dengan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) karena KSOP adalah Lembaga yang bertanggung jawab atas keselamatan, keamanan, dan ketertiban di wilayah pelabuhan.

Pemerintah memiliki tujuan untuk memperkuat fungsi pengawasan, meningkatkan keselamatan, efisiensi operasional, penegakan hukum, dan mendukung pertumbuhan ekonomi melalui pengelolaan pelabuhan yang lebih optimal Kementerian Perhubungan, (2018). Oleh karena itu, KSOP memegang peranan penting dalam memastikan kelancaran aktivitas maritim serta memberikan manfaat bagi masyarakat dan perekonomian negara. Dalam usaha untuk mewujudkan keadaan tersebut, pemerintah mempunyai peran yang penting untuk kelancaran pelayaran melalui instansi pemerintah yang terlibat yaitu Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan. Menurut Peraturan Menteri 15 Tahun (2023), KSOP adalah unit pelaksana teknis di lingkungan

Kementrian Perhubungan berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut. KSOP dipimpin oleh Kepala KSOP. Di wilayah pelabuhan, KSOP mempunyai tugas melaksanakan pengawasan, dan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran, kordinasi kegiatan-kegiatan pemerintahan dipelabuhan, serta pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.

KSOP Kelas I Tanjung Emas merupakan instansi pemerintah di bawah Direktorat Jendral Perhubungan Laut Kementrian Perhubungan yang bertugas sesuai dengan tugas dan fungsinya di wilayah kerja Pelabuhan Tanjung Emas, Adapun wilayah kerja yang menjadi tanggung jawab KSOP Kelas I Tanjung Emas adalah Kota Semarang, Kota Pekalongan, Kota Tegal, Kabupaten Demak, Kabupaten Jepara, Kabupaten Rembang, Kabupaten Pati, Kabupaten Kendal, Kabupaten Batang, Kabupaten Pemalang dan Kabupaten Brebes. Sebagai salah satu lembaga yang bertugas dalam pengawasan dan pengaturan operasional pelabuhan, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Tanjung Emas Semarang mempunyai peran kunci dalam memantau kelancaran dan keselamatan pelayaran serta mencegah berbagai risiko yang dapat mengganggu kegiatan operasional yang ada di Pelabuhan Tanjung Emas.

Dalam melaksanakan fungsi pengawasan, KSOP Kelas I Tanjung Emas tidak hanya berfokus pada aspek keamanan dan keselamatan pelayaran, tetapi juga mencakup banyak hal lain, seperti kepatuhan pada peraturan perundang-undangan, pengengolaan sumber daya, dan pengawasan pada kegiatan operasional Perusahaan pelayaran dan penyedia jasa kepelabuhanan. Menurut

Undang-Undang No.17 tahun (2008), Adapun kegiatan yang dilaksanakan antara lain, pemeriksaan kelaiklautan kapal, sertifikasi keselamatan kapal, pemberian surat persetujuan berlayar, koordinasi dengan instansi terkait, pelatihan dan sosialisasi dan evaluasi.

Kegiatan pengawasan yang dilaksanakan oleh KSOP dalam fungsi pengawasan mempunyai berbagai tantangan yang dapat menimbulkan berbagai risiko. Risiko yang termasuk dalam keselamatan dan keamanan pelayaran sangat bermacam-macam, baik yang bersifat internal maupun eksternal. Sebagai contoh seperti kecelakaan kapal, meskipun telah ada peraturan yang mengatur peran KSOP dalam memberikan Surat Persetujuan Berlayar, masih sering ditemukan kecelakaan transportasi laut yang disebabkan oleh kelalaian KSOP dalam menjalankan tugasnya. Kelalaian tersebut termasuk memberikan izin berlayar dan surat kelaiklautan kapal kepada kapal yang tidak memenuhi syarat atau tidak lulus uji kelaiklautan. Kasus tersebut merupakan masalah lama yang kerap berulang kali di Indonesia dan dianggap sebagai hal yang biasa. Isu keselamatan dan keamanan dalam pelayaran laut merupakan tanggung jawab utama dalam pengelolaan pelabuhan. Pengawasan yang terstruktur dan efektif mestinya sangat dibutuhkan dalam mencegah hal yang merugikan.

Meninjau pentingnya fungsi pengawasan di pelabuhan dan manajemen risiko, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis risiko-risiko yang dihadapi oleh KSOP Kelas I Tanjung Emas Semarang dalam melaksanakan fungsi pengawasan yang menjadi tugas pokok instansi tersebut. Salah satu fungsi pengawasan KSOP adalah fungsi pengawasan dalam bidang keselamatan dan

keamanan.

Melalui penelitian ini, diharapkan diperoleh gambaran menyeluruh terhadap efektivitas fungsi pengawasan KSOP Kelas I Tanjung Emas Semarang dan bagaimana strategi mitigasi risiko dapat diterapkan bertujuan meningkatkan keselamatan dan keamanan di bidang pelayaran di wilayah Pelabuhan Tanjung Emas. Berangkat dari hal tersebut maka peneliti memfokuskan topik penelitian yang berjudul Manajemen Risiko Fungsi Pengawasan Pada Wilayah Kerja Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Tanjung Emas Semarang.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan dari latar belakang tersebut, maka rumusan masalah yang akan diteliti adalah

1. Bagaimana tingkat dan klasifikasi risiko yang dihadapi dalam pelaksanaan fungsi pengawasan dalam konteks K3 oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Tanjung Emas Semarang?
2. Bagaimana Strategi pengendalian yang dapat diterapkan untuk meminimalkan potensi risiko dan meningkatkan efektivitas fungsi pengawasan?

C. Batasan Masalah

Batasan masalah yang ingin dicapai berdasarkan perumusan masalah tersebut adalah:

1. Penelitian ini difokuskan pada fungsi pengawasan yang dilakukan oleh

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas I Tanjung Emas Semarang dalam hal penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) di wilayah kerja pelabuhan.

2. Ruang lingkup pengawasan yang diteliti dibatasi pada 3 aspek utama, yaitu:
 - a. Aspek SOP (*Standard Operating Procedure*) terkait kegiatan operasional dan keselamatan kerja,
 - b. Aspek APD (Alat Pelindung Diri) dalam penggunaan dan pengawasannya di lapangan, dan
 - c. Aspek SDM (Sumber Daya Manusia) yang meliputi tenaga kerja pelabuhan, serta budaya kerja terkait K3.
3. Risiko yang dianalisis dibatasi pada potensi risiko yang timbul dari ketidaksesuaian terhadap aspek-aspek tersebut dan berdampak terhadap keselamatan kerja di lingkungan Pelabuhan.
4. Metode analisis risiko yang digunakan dalam penelitian ini meliputi:
 - a. *Brainstorming* untuk identifikasi awal risiko,
 - b. *Risk Matrix* untuk pemetaan tingkat risiko, dan
 - c. Wawancara untuk menyusun strategi pengendalian potensi risiko
5. Objek penelitian ini mencakup pihak internal (pegawai KSOP yang terlibat dalam pengawasan) dan pihak eksternal (operator pelabuhan dan tenaga kerja pelabuhan yang menjadi subjek pengawasan).

D. Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai berdasarkan perumusan masalah tersebut adalah

1. Untuk mengidentifikasi dan mengukur potensi risiko yang dihadapi dalam pelaksanaan fungsi pengawasan oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas I Tanjung Emas Semarang, khususnya dalam konteks penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3).
2. Untuk merumuskan strategi pengendalian yang tepat guna mengendalikan potensi risiko serta meningkatkan efektivitas fungsi pengawasan K3 di wilayah kerja KSOP Kelas I Tanjung Emas Semarang.

E. Manfaat Penelitian

Sesuai dengan tujuan penelitian diatas, maka hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat sebagai berikut:

1. Manfaat teoritis
 - a. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi mengenai pemahaman dan pengembangan ilmu di bidang manajemen risiko dalam konteks fungsi pengawasan pelabuhan.
 - b. Hasil penelitian ini dapat menjadi sumber referensi dan informasi bagi peneliti selanjutnya yaitu taruna/taruni Politeknik Pelayaran Surabaya khususnya prodi Transportasi Laut mengenai fungsi pengawasan di pelabuhan.

2. Manfaat praktis

a. Bagi peneliti

Sebagai sarana awal untuk melatih diri guna mempersiapkan dalam dunia kerja mendatang, mengasah keterampilan analisis melalui identifikasi dan evaluasi risiko, menambah pengetahuan yang lebih mendalam mengenai risiko yang dihadapi dalam fungsi pengawasan di pelabuhan, serta strategi yang dapat diterapkan.

b. Bagi KSOP Kelas I Tanjung Emas

Sebagai bahan evaluasi dalam kegiatan pelaksanaan fungsi pengawasan, agar instansi dapat meningkatkan efektivitas pengawasan dan meningkatkan kualitas layanan secara optimal.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Review Penelitian Sebelumnya

Dalam menunjang keberhasilan suatu informasi maka dibutuhkan aspek dan faktor yang dapat mendukung penelitian, sejalan dengan hal itu, peneliti juga dapat belajar dalam penelitian sebelumnya. Dalam penelitian Karya Ilmiah Terapan (KIT) ini, mengambil referensi dari beberapa penelitian sebelumnya yang memiliki persamaan dan perbedaan hasil. Peneliti mengambil beberapa judul karya ilmiah untuk perbandingan. Disajikan dalam tabel berikut:

Tabel 2.1 Perbedaan dengan penelitian sebelumnya

Sumber: <https://jurnal.untan.ac.id/index.php/JMHMS/article/view/62978>
<http://repository.poltekpelsumbar.ac.id/id/eprint/61>
<http://repository.unissula.ac.id/id/eprint/32017>

No	Nama penelitian dan Tahun	Judul penelitian	Hasil penelitian	Perbedaan penelitian
1.	Arnanda Ridho Dalimunthe, (Dalimunthe <i>et al.</i> , n.d.(2023)	Manajemen Risiko Keselamatan Pelayaran Di Alur Pelayaran Sungai Kapuas Dengan Metode Formal <i>Safety Assessment</i> (FSA)	Dalam penelitian ini, peneliti mengevaluasi risiko keselamatan pelayaran di alur Sungai Kapuas dan mengidentifikasi bahwa kejadian kapal kandas memiliki tingkat risiko tertinggi dengan nilai 1,4. Penelitian ini juga merekomendasikan pelatihan bagi pilot kapal serta pemeliharaan rutin infrastruktur pelayaran sebagai upaya mitigasi untuk mengurangi potensi	Penelitian ini membahas mengenai risiko keselamatan pelayaran, sedangkan penelitian yang akan dilakukan membahas mengenai manajemen fungsi pengawasan.

No	Nama penelitian dan Tahun	Judul penelitian	Hasil penelitian	Perbedaan penelitian
			kecelakaan di alur tersebut.	
2.	Zikra Kurnia Mega Putri (2023)	Analisis Penerapan Manajemen Risiko Dalam Upaya Pencegahan Kecelakaan Kerja Di Ksop Kelas I Panjang Lampung (Putri 2023)	Menunjukkan beberapa temuan penting terkait penerapan manajemen risiko dan kecelakaan kerja di KSOP Kelas I Pajang Lampung, ada beberapa faktor yang menyebabkan kecelakaan kerja yaitu, perilaku pekerja, kondisi lingkungan kerja, dan peralatan yang tidak memadai. Penerapan manajemen risiko di KSOP masih belum efektif karena banyak pegawai yang tidak memperhatikan risiko-risiko yang mungkin terjadi saat kerja. Dalam kasus ini belum ada upaya yang cukup untuk menanggulangi kecelakaan kerja karena kurangnya pelatihan dan sosialisasi mengenai manajemen risiko,	Penelitian ini memfokuskan pada penerapan manajemen risiko untuk mencegah kecelakaan kerja, sedangkan penelitian yang yg akan dilakukan ini lebih mencakup lebih luas mengenai manajemen risiko fungsi pengawasan
3.	Prayoga Dwi Utomo (2023)	Peran Syahbandar Dalam Penegakan Hukum Dan Pengawasan Keselamatan Keamanan Pelayaran (Studi Kasus Di Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Tanjung Emas) (Utomo 2023)	Penelitian ini terdapat beberapa poin penting mengenai peran syahbandar dalam menjaga keselamatan dan keamanan pelayaran, syahbandar melaksanakan tindakan untuk meningkatkan pengawasan keamanan dan keselamatan. Ditemukan kendala yang dihadapi contohnya dalam aspek sumber daya manusia yang terbatas dan kurangnya pelatihan	Penelitian ini membahas mengenai penegakan hukum oleh syahbandar dan pengawasan keselamatan keamanan, sedangkan penelitian yang akan dilakukan membahas mengenai manajemen risiko fungsi pengawasan.

No	Nama penelitian dan Tahun	Judul penelitian	Hasil penelitian	Perbedaan penelitian
			bagi petugas pengawasan dan regulasi yang belum optimal.	

Perbedaan antara penelitian sebelumnya dan penelitian yang sedang dilakukan saat ini terletak pada jenis data yang dikumpulkan serta hasil akhir yang diperoleh. Dalam Karya Ilmiah Terapan (KIT) ini, peneliti akan menyajikan hasil penelitian mengenai identifikasi dan pengukuran risiko di KSOP Kelas I Tanjung Emas Semarang. Selanjutnya, peneliti akan memaparkan data terkait potensi risiko dalam fungsi pengawasan dalam beberapa tahun terakhir, yang dikumpulkan melalui wawancara, kuesioner dan observasi selama Praktik Darat (Prada) di KSOP Kelas I Tanjung Emas Semarang. Peneliti akan menyimpulkan hasil data tersebut dengan menggunakan metode penelitian *mixed methods* dengan pendekatan kuantitatif melalui kuisisioner dan matriks risiko dan kualitatif melalui wawancara dan observasi.

B. Landasan Teori

1. Manajemen Risiko

Manajemen risiko adalah pendekatan yang terstruktur atau metodologis untuk mengelola ketidakpastian yang berkaitan dengan ancaman. Ini melibatkan serangkaian aktivitas manusia, termasuk penilaian risiko, pengembangan strategi untuk mengelolanya, dan mitigasi risiko dengan memanfaatkan sumber daya yang ada (Sriyono, 2019).

Beberapa strategi yang dapat diterapkan antara lain adalah memindahkan risiko ke pihak lain, menghindari risiko, mengurangi dampak negatif risiko, serta menanggung sebagian atau seluruh konsekuensi dari risiko tertentu.

Menurut Adolph (2016), manajemen risiko mencakup beberapa tahapan utama, yaitu identifikasi, analisis, evaluasi, dan pengendalian risiko. Identifikasi risiko berfokus pada peninjauan bagian-bagian dalam proses teknis yang berpotensi menimbulkan risiko. Analisis risiko melibatkan penilaian terhadap kemungkinan dan dampak yang ditimbulkan oleh risiko tersebut. Evaluasi risiko dilakukan dengan cara menilai tingkat risiko berdasarkan kemungkinan dan dampaknya. Sedangkan pengendalian risiko mencakup penerapan strategi yang efektif untuk mengurangi atau memitigasi risiko yang ada.

Manajemen risiko mencakup hal-hal berikut (Arta 2021):

- a. Akses yang bisa dipercaya, mengenai risiko terbaru.
- b. Memantau risiko.
- c. Mendukung proses pengambilan Keputusan dalam sistem analisis risiko dan evaluasi
- d. Pengendalian yang tepat untuk menghadapi risiko.

2. Fungsi dan Tujuan Manajemen Risiko

Manajemen risiko suatu perusahaan atau organisasi bertujuan untuk memastikan bahwa dapat memahami, mengukur, dan memonitor berbagai macam risiko yang terjadi serta memastikan bahwa kebijakan-kebijakan yang telah dibuat dapat mengontrol berbagai macam risiko yang ada.

Kebijakan dan pedoman manajemen risiko harus disesuaikan dengan organisasi agar pelaksanaan lancar dan sesuai tujuan. Tujuan manajemen risiko biasanya digunakan sebagai dasar untuk memprediksi bahaya atau kejadian yang tidak diinginkan dengan mempertimbangkan berbagai informasi dengan baik, untuk mencegah hal-hal yang tidak diinginkan (Arta 2021).

Menurut (Rizeki 2023), Ada beberapa fungsi dari manajemen risiko agar efektivitas penerapan manajemen risiko dapat berjalan dengan baik, yaitu sebagai berikut :

a. Identifikasi Risiko

Fungsi ini memiliki tujuan utama untuk mengidentifikasi berbagai potensi risiko yang dapat mempengaruhi pencapaian tujuan organisasi. Proses ini mencakup analisis yang mendalam terhadap lingkungan internal organisasi, seperti faktor-faktor yang ada dalam struktur dan operasional perusahaan, serta lingkungan eksternal yang mencakup faktor-faktor luar yang dapat mempengaruhi kegiatan organisasi. Dengan melakukan analisis secara menyeluruh terhadap kedua aspek tersebut, organisasi dapat mengidentifikasi sumber-sumber risiko yang ada, baik yang sudah terdeteksi maupun yang berpotensi muncul di masa depan.

b. Evaluasi dan Analisis Risiko

Setelah risiko berhasil diidentifikasi, langkah berikutnya adalah melakukan evaluasi terhadap seberapa besar dampak dan kemungkinan terjadinya risiko tersebut. Proses ini bertujuan untuk

memprioritaskan risiko berdasarkan potensi pengaruhnya terhadap organisasi, sehingga para manajer dapat lebih fokus pada risiko-risiko yang memiliki dampak paling besar dan signifikan.

c. Mitigasi Risiko

Fungsi mitigasi bertujuan untuk mengembangkan strategi dan tindakan yang diperlukan untuk mengurangi atau mengendalikan risiko yang telah diidentifikasi. Ini bisa meliputi penghilangan sumber risiko, pengurangan dampak, atau pengalihan risiko ke pihak lain.

d. Monitoring dan *Review*

Pengawasan terhadap pelaksanaan langkah-langkah manajemen risiko sangat krusial untuk menjamin keberhasilannya. Organisasi harus melakukan pemantauan dan evaluasi secara rutin terhadap tindakan yang telah diambil, untuk memastikan bahwa langkah-langkah tersebut tetap relevan dan efektif dalam menghadapi risiko yang ada.

Menurut Adolph (2016), terdapat enam tujuan utama dalam manajemen risiko yang diterapkan di perusahaan atau organisasi, yaitu:

- 1) Melindungi Perusahaan Memberikan perlindungan terhadap perusahaan dari risiko signifikan yang dapat menghalangi pencapaian tujuan bisnis.
- 2) Membantu Penyusunan Kerangka Kerja, Mendukung dalam penyusunan kerangka kerja manajemen risiko

yang terstruktur dan konsisten untuk mengelola risiko dalam proses bisnis serta fungsi-fungsi perusahaan.

- 3) Mendorong Manajemen Proaktif, Mendorong pihak manajemen untuk bertindak secara proaktif dalam mengurangi potensi risiko dan menjadikan manajemen risiko sebagai faktor keunggulan kompetitif serta peningkatan kinerja perusahaan.
- 4) Sebagai Peringatan untuk Berhati-hati, Memotivasi seluruh anggota organisasi untuk berhati-hati dalam menghadapi risiko demi pencapaian tujuan bersama.
- 5) Meningkatkan Kinerja Perusahaan Membantu dalam meningkatkan kinerja perusahaan dengan menyediakan informasi mengenai tingkat risiko yang teridentifikasi dalam peta risiko (*risk map*), yang juga bermanfaat dalam pengembangan strategi dan peningkatan berkelanjutan pada proses manajemen risiko.
- 6) Sosialisasi Manajemen Risiko, Membangun kapasitas individu dan manajemen untuk mensosialisasikan pemahaman terkait pentingnya manajemen risiko dalam organisasi.

Tujuan manajemen risiko pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Tanjung Emas:

- 1) Menggambarkan dan merencanakan risiko yang ada di fungsi pengawasan di Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Tanjung Emas.

- 2) Mengelola risiko yang terdapat dalam fungsi pengawasan di Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Tanjung Emas.
- 3) Memberikan pembelajaran dalam pemahaman risiko pada fungsi pengawasan di Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Tanjung Emas.
- 4) Memberikan saran masukan kepada pelaksana fungsi pengawasan mengenai manfaat manajemen risiko di Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Tanjung Emas.

3. Tahapan Manajemen Risiko

Menurut (Adolph 2016) dalam bukunya, berikut tahapan untuk mengimplementasikan manajemen risiko dengan sesuai.

a. Penentuan konteks

Sebelum melakukan identifikasi risiko, ada beberapa yang harus dilakukan Perusahaan, menetapkan Rencana Jangka Panjang (RPJ), Rencana Kerja Anggaran (RKAP), dan *Key Performance Indikator (KPI)*. Penetapan konteks akan memudahkan Perusahaan mengidentifikasi dan melakukan tahapan-tahapan berikutnya. Penetapan konteks contohnya:

- 1) Konteks lingkungan internal dan eksternal di Perusahaan.
- 2) Menetapkan strategi, tujuan, ruang lingkup dan parameter Dimana proses manajemen risiko dilaksanakan.
- 3) Menentukan kriteria risiko seperti Tingkat kemungkinan dan keparahan risiko.

b. Identifikasi risiko

Identifikasi risiko bertujuan untuk mengetahui segala bentuk sumber bahaya serta aktivitas yang berisiko, berikut contoh hal yang dilakukan:

- 1) Membuat daftar risiko lengkap dari kejadian yang berdampak.
- 2) Mencatat faktor apa saja yang mempengaruhi risiko secara detail.
- 3) Membuat rancangan proses kejadian berdasarkan atas informasi gambaran hasil identifikasi.

c. Penilaian risiko

Penilaian risiko adalah tahapan untuk menentukan besar kecilnya risiko, dengan cara mempertimbangkan keparahan yang terjadi untuk nantinya dikendalikan. Sebagai tindak lanjut dari proses ini adalah mengevaluasi risiko. Salah satu contohnya adalah apakah risiko dapat diterima atau tidak dengan level risiko sesuai dengan standar yang dipakai.

d. Pengendalian risiko

Dalam hal ini sebagai penentu keseluruhan manajemen risiko, dimana Upaya apa saja yang dapat dilakukan untuk mengantisipasi terjadinya risiko. Beberapa cara mengendalikan yakni:

- 1) Eliminasi: menghilangkan sumber bahaya.
- 2) Substitusi: mengganti bahan atau alat kerja.
- 3) Pengendalian *engineering*: rekayasa Teknik pada alat, mesin, lingkungan, dan bangunan.

- 4) Administratif: rotasi penempatan kerja dan perawatan secara berkala.
- 5) Alat Pelindung Diri (APD): menggunakan helm, masker, Sepatu, keselamatan, pakaian pelindung, kacamata.
- e. Pemantauan dan tinjauan ulang

Dalam hal ini mempunyai tujuan untuk mengetahui perubahan dan seberapa efektif sistem diterapkan, pemantauan pengendalian risiko harus dilakukan minimal setiap tiga bulan.

- f. Komunikasi dan Konsultasi

Komunikasi adalah bagian terpenting dari manajemen risiko, Dimana setiap informasi mengenai manajemen risiko harus diketahui oleh seluruh pihak yang terkait, contohnya manajemen, pekerja, pemasok, kontraktor, dan Masyarakat sekitar Perusahaan. Salah satu tujuan dari komunikasi adalah untuk memastikan bahwa semua pihak berhati-hati dan tetap mengutamakan keselamatan dalam bekerja.

Konsultasi adalah proses dimana perusahaan bekerja sama dengan konsultan untuk mengidentifikasi, mengelola, dan menganalisis risiko yang menyangkut pencapaian tujuan bersama.

4. Pengawasan

Menurut Numfor & Globalisasi (2016), Pengawasan merupakan suatu aktivitas yang dilakukan secara sadar dengan dasar pemikiran rasional dan mengikuti pola perilaku yang sesuai dengan norma yang berlaku dalam suatu komunitas. Tujuannya adalah untuk memastikan efektivitas dan efisiensi dalam pelaksanaan pekerjaan dalam manajemen.

Pengawasan terhadap kegiatan atau pekerjaan yang dipercayakan kepada seseorang berfungsi sebagai alat untuk menilai apakah orang tersebut memiliki komitmen, kejujuran, dan kemampuan dalam menjalankan tugas. Pengawas adalah individu yang diberikan kewenangan oleh manajemen atau pimpinan untuk memantau kegiatan yang dilakukan oleh individu atau kelompok yang memiliki wewenang.

Pengawasan merupakan fungsi manajemen yang paling berkaitan dengan pencapaian tujuan organisasi atau perusahaan. Pengawasan penting untuk dilakukan, karena pengawasan tersebut dapat mempengaruhi nyawa dalam organisasi atau perusahaan, dan untuk melihat pelaksanaan dalam pekerjaan sesuai atau tidak sesuai dengan rencana, tujuan, perintah, dan kebijakan awal untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Sujamto mendefinisikan dalam bukunya sebagai aspek-aspek pengawasan di Indonesia: “segala usaha atau kegiatan untuk mengetahui dan menilai kenyataan yang sebenarnya tentang pelaksanaan tugas atau pekerjaan, apakah sesuai dengan yang semestinya atau tidak” (Sujamto, 2007. 53).

Konsep pengawasan pada dasarnya merupakan bagian dari fungsi manajemen, di mana pengawasan diartikan sebagai bentuk pemeriksaan atau pengendalian yang dilakukan oleh pihak yang lebih tinggi terhadap pihak yang lebih rendah. Dalam perspektif manajerial, pengawasan juga dipahami sebagai pengamatan terhadap pelaksanaan kegiatan di dalam organisasi untuk memastikan bahwa semua pekerjaan berjalan sesuai dengan rencana dan peraturan yang telah ditetapkan. Pengawasan

bertujuan agar pekerjaan dilaksanakan sesuai dengan rencana yang sudah disusun, serta membantu meminimalkan hambatan yang mungkin muncul, sekaligus memungkinkan untuk segera mengetahui hambatan yang terjadi agar bisa dilakukan perbaikan dengan cepat (Djadjuli, n.d.).

Secara filosofis, pengawasan dianggap sangat penting karena manusia pada dasarnya memiliki potensi untuk melakukan kesalahan. Oleh karena itu, kegiatan dalam organisasi perlu dipantau, bukan untuk mencari kesalahan, tetapi untuk mendidik, membimbing, dan mengarahkan. Tanpa pengawasan yang efektif, tujuan yang ingin dicapai oleh organisasi maupun para karyawannya cenderung tidak akan memuaskan.

Dari berbagai definisi pengawasan yang telah dijelaskan, dapat disimpulkan bahwa pengawasan berfokus pada pencapaian tujuan perusahaan, perencanaan, dan pelaksanaannya. Pengawasan bertujuan untuk memperbaiki kesalahan yang terjadi agar kegiatan kembali ke jalur yang benar. Pengawasan juga memastikan bahwa pekerjaan yang dilakukan sesuai dengan arah dan tujuan yang telah ditetapkan. Selain itu, pengawasan mencakup evaluasi untuk menilai apakah hasil yang diperoleh sesuai dengan tujuan yang telah direncanakan.

Fungsi pengawasan di Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) memiliki peranan yang sangat vital dalam manajemen risiko terkait keselamatan dan keamanan pelayaran. KSOP bertugas memastikan bahwa seluruh kegiatan pelayaran mengikuti regulasi keselamatan yang berlaku serta mengawasi pelaksanaan prosedur keamanan yang telah

ditetapkan. Pengawasan ini mencakup pengecekan terhadap kepatuhan kapal dan operator pelayaran terhadap standar keselamatan, serta melakukan evaluasi secara rutin terhadap potensi risiko yang mungkin muncul selama operasi pelayaran. Selain itu, KSOP juga berperan dalam memberikan rekomendasi untuk perbaikan dan pengurangan risiko kepada pihak terkait, serta memantau ancaman yang dapat membahayakan keselamatan pelayaran, seperti pembajakan atau kecelakaan laut. Dengan demikian, fungsi pengawasan di KSOP tidak hanya berfokus pada kepatuhan terhadap regulasi, tetapi juga berkontribusi pada peningkatan keselamatan dan keamanan di sektor maritim secara keseluruhan.

Berikut adalah contoh beberapa masalah yang mungkin dihadapi KSOP dalam menjalankan fungsi pengawasannya (Suhada 2019):

a. Kapal tidak laik laut

Kapal tidak laik laut namun masih mendapatkan Surat Izin Persetujuan Berlayar, hal ini berisiko membahayakan keselamatan pelayaran.

b. Kekurangan SDM

KSOP sering kekurangan tenaga kerja yang bersertifikat dan kompeten dalam bidangnya.

c. Keterbatasan sarana patroli

Kekurangan sarana kapal patroli menghambat pengawasan.

d. Faktor alam

Cuaca buruk atau saat kondisi laut tidak mendukung.

5. Jenis dan Sifat Pengawasan

Berikut adalah jenis jenis pengawasan yang bertujuan untuk memastikan bahwa kegiatan dilakukan dengan maksimal serta sesuai dengan harapan, aturan, dan tujuan yang telah ditetapkan (Suhada 2019).

a. Pengawasan internal

Dilakukan oleh pihak internal organisasi atau Perusahaan untuk memastikan prosedur, kebijakan, dan regulasi dilaksanakan dengan benar. Bertujuan untuk menjaga operasional berjalan sesuai dengan tujuan dan tidak menyimpang.

b. Pengawasan eksternal

Dilakukan oleh pihak luar organisasi atau Perusahaan untuk menilai sejauh mana organisasi atau Perusahaan melaksanakan sesuai aturan yang sudah ditetapkan. Bertujuan untuk memastikan kepatuhan terhadap hukum dan regulasi yang ada.

c. Pengawasan preventif

Dilakukan untuk mencegah terjadinya suatu kesalahan dan penyimpangan yang belum terjadi. Seperti contoh pelatihan terhadap karyawan sesuai dengan Standar Operasional Prosedur (SOP).

d. Pengawasan korektif

Dilakukan setelah kesalahan atau penyimpangan terjadi dengan tujuan memperbaiki. Sebagai contoh perbaikan proses, pelatihan ulang, atau perubahan prosedur.

e. Pengawasan reaktif

Dilakukan sebagai respons kejadian yang sudah terjadi.

Bertujuan untuk menanggapi kejadian yang terlanjur terjadi dan menemukan langkah-langkah yang akan dilaksanakan.

Sifat-sifat pengawasan memastikan bahwa pengawasan dilakukan dapat berjalan dengan sempurna dan tujuan yang telah ditargetkan bisa tercapai. Pengawasan yang efektif tidak hanya memantau, namun juga mendorong perbaikan dan peningkatan kualitas. Berikut adalah sifat penting dalam pengawasan (Suhada 2019):

a. Preventif

Berfungsi sebagai pencegahan penyimpangan, penyelewengan, atau kegagalan. Dengan melakukan pengawasan secara proaktif, organisasi dapat menemukan masalah yang mungkin terjadi dan memberi Solusi.

b. Represif

Digunakan untuk menindaklanjuti penyimpangan yang mencakup sanksi atau Tindakan korektif terhadap orang atau organisasi yang tidak mematuhi aturan atau prosedur yang telah ditetapkan.

c. Edukasi

Proses ini tidak hanya berfokus pada penegakan aturan, namun juga mendidik karyawan agar berbuat jujur dalam bekerja dengan baik. Hal tersebut bertujuan untuk meningkatkan kesadaran dalam kepatuhan standar operasional prosedur.

d. Protektif

Memberikan perlindungan bagi individu atau suatu unit yang tidak bersalah dari Tindakan yang merugikan. Menciptakan Kerja yang aman dan mendukung kinerja karyawan.

e. Rekomendasi

Hasil pengawasan digunakan untuk menyarankan perbaikan dan penyempurnaan prosedur dan sistem yang ada, pengawasan membantu organisasi berkembang dan meningkatkan efektivitas operasional.

f. Imperatif

Menunjukkan bahwa pengawasan adalah kewajiban dalam setiap organisasi atau Perusahaan, tanpa adanya pengawasan organisasi atau Perusahaan dapat mengalami kekacauan dan kerugian dalam tujuannya.

6. Tujuan dan Fungsi Pengawasan

Pengawasan adalah salah satu fungsi utama dalam administrasi dan manajemen, karena jika fungsi ini tidak dijalankan dengan baik, suatu organisasi akan menghadapi risiko keruntuhan atau kehancuran dalam waktu singkat. Oleh karena itu, agar pengawasan dapat memberikan hasil yang optimal, pimpinan organisasi perlu memahami karakteristik dari proses pengawasan tersebut. Menurut Adisasmita (2011,193), ciri-ciri pengawasan adalah sebagai berikut:

- a. Pengawasan harus bersifat *fact finding*, yang berarti pelaksanaan fungsi pengawasan harus mampu mengungkap fakta-fakta mengenai bagaimana tugas-tugas dilaksanakan dalam organisasi.
- b. Pengawasan harus bersifat *preventif*, yaitu proses pengawasan dilakukan untuk mencegah terjadinya penyimpangan atau penyelewengan dari rencana yang sudah ditetapkan.
- c. Pengawasan harus berfokus pada saat ini, yang berarti pengawasan hanya berlaku untuk kegiatan yang sedang berlangsung.

Sebagai salah satu pengendalian manajemen yang bebas dalam menyelesaikan tanggung jawabnya secara efektif, berikut fungsi pengawasan menurut Nurcholis, (2011):

- a. Untuk menilai laporan yang dihasilkan telah menggambarkan kegiatan yang sebenarnya secara tepat dan cermat.
- b. Untuk menilai pengendalian manajemen sudah cukup memadai dan dilaksanakan secara efektif.
- c. Untuk meneliti kegiatan telah dilaksanakan secara efisien.
- d. Untuk menilai setiap unit telah melakukan kebijaksanaan dan prosedur yang menjadi tanggung jawabnya.
- e. Untuk meneliti kegiatan telah mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

Pengawasan sangat penting untuk memaksimalkan tujuan organisasi atau Perusahaan secara keseluruhan, karena pengawasan membantu dan memastikan bahwa semua kegiatan berjalan sesuai rencana, mendeteksi masalah lebih awal, meningkatkan efisiensi, dan membantu dalam pengambilan Keputusan yang tepat.

Berikut tujuan pengawasan yang dikutip oleh (Wibowo, 2010, 156):

a. Adaptasi lingkungan

Agar Perusahaan atau organisasi dapat terus ber-adaptasi dalam perubahan yang terjadi di lingkungan baik bersifat internal maupun eksternal.

b. Meminimalkan kegagalan

Ketika Perusahaan atau organisasi mempunyai target tertentu, maka perlu berharap terjadi kegagalan yang seminimal mungkin. Agar kegagalan-kegagalan dalam mencapainya target tertentu bisa di minimalkan.

c. Meminimalkan biaya

Fungsi pengawasan melalui penetapan standar tertentu dalam meminimumkan kegagalan dalam menjalankan operasional.

d. Antisipasi kompleksitas organisasi atau Perusahaan

Agar perusahaan dapat mengantisipasi berbagai Tindakan yang kompleks, kompleksitas ini mencakup pengelolaan produk, tenaga kerja, dan berbagai proses manajemen organisasi. Oleh karena itu, pengawasan penting untuk memastikan bahwa kompleksitas ini dapat diantisipasi dengan baik.

Pemerintah mendirikan Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) untuk memperkuat pengawasan, meningkatkan keselamatan, efisiensi operasional, dan mendukung pertumbuhan ekonomi dengan pengelolaan pelabuhan yang lebih efisien (Kementerian Perhubungan 2018). Berikut adalah penjelasan mengenai tujuan dan peran pengawasan

yang dilakukan oleh KSOP berdasarkan informasi yang ada:

a. Menjamin keselamatan pelayaran

KSOP bertujuan untuk memastikan bahwa seluruh aktivitas pelayaran di pelabuhan berlangsung dengan aman dan memenuhi standar keselamatan yang telah ditetapkan. Hal ini meliputi pengawasan terhadap kelayakan kapal, sertifikasi keselamatan, serta upaya pencegahan pencemaran yang berasal dari kapal.

b. Meningkatkan keamanan di pelabuhan.

KSOP adalah memastikan keamanan di wilayah pelabuhan. Ini mencakup pengawasan terhadap aktivitas bongkar muat, pengelolaan barang berbahaya, serta menjaga keteraturan proses pemberangkatan (embarkasi) dan kedatangan (debarkasi) penumpang.

c. Pengendalian kegiatan pelabuhan.

Untuk mengatur dan mengendalikan seluruh aktivitas yang terjadi di pelabuhan, termasuk pengawasan lalu lintas kapal, pemanduan kapal, serta penegakan peraturan yang berkaitan dengan kegiatan kepelabuhanan.

d. Koordinasi dengan instansi terkait.

KSOP berperan sebagai penghubung antara berbagai Lembaga pemerintah yang terlibat dalam kegiatan pelabuhan, seperti bea cukai, imigrasi, dan karantina. Koordinasi ini sangat penting untuk memastikan kelancaran dan keharmonisan seluruh operasional di pelabuhan.

e. Perlindungan lingkungan maritim.

KSOP memiliki tanggung jawab untuk menjaga kelestarian lingkungan maritim dari dampak pencemaran yang ditimbulkan oleh kegiatan pelayaran. Hal ini meliputi pengawasan terhadap pembuangan limbah ke laut dan penerapan langkah-langkah pencegahan pencemaran.

7. Faktor Faktor Dalam Pengawasan

Ada beberapa faktor yang menjadikan pengawasan semakin diperlukan dalam Perusahaan atau organisasi, menurut (Siswanto,2009, 200):

a. Perubahan lingkungan organisasi.

Tidak dapat dihindari, berbagai perubahan dalam lingkungan organisasi terus terjadi. Contoh perubahan ini termasuk masuknya produk baru, penemuan bahan baru, dan ditemukannya bahan baku baru, peraturan pemerintah yang baru. Dengan melakukan fungsi pengawasan, manajer dapat menemukan apa yang telah berubah yang berdampak pada barang dan jasa organisasi. Dengan melakukan hal ini, mereka dapat menghadapi tantangan atau memanfaatkan peluang yang timbul dari Perusahaan atau organisasi.

b. Peningkatan kompleksitas organisasi.

Organisasi yang lebih besar semakin membutuhkan pengawasan yang lebih formal dan hati-hati. Untuk menjamin bahwa kualitas dan profitabilitas tetap terjaga, berbagai jenis produk harus diawasi, penjualan eceran kepada penyalur harus dianalisis dan dicatat.

Semuanya membutuhkan pelaksanaan fungsi pengawasan yang lebih efektif.

c. Kesalahan kesalahan.

Manajer hanya dapat mengawasi bawahan mereka jika mereka tidak pernah membuat salah, tetapi Sebagian besar karyawan Perusahaan sering melakukan kesalahan, manajer dapat secara sederhana melakukan fungsi pengawasan.

d. Kebutuhan manajer untuk mendelegasikan wewenang.

Jika manajer memerintah kepada bawahannya, maka tanggung jawab manajer tidak berkurang, maka manajer melakukan pengawasan kepada bawahannya untuk mengetahui bahwa tugas yang diberikan bisa dilaksanakan dengan baik.

8. Keselamatan dan Keamanan Pelayaran

- a. Menurut Departemen Kesehatan (Depnakes), keselamatan merujuk pada segala usaha dan pemikiran yang dilakukan untuk mencegah, menangani, dan mengurangi kemungkinan terjadinya kecelakaan serta dampaknya melalui langkah-langkah identifikasi, analisis, dan pengendalian bahaya (Portal K3 2005).
- b. Prawirosentoso Suyadi mendefinisikan keselamatan sebagai upaya untuk menciptakan suasana dan lingkungan kerja yang aman di area kesehatan, sehingga pelaksanaan tugas dapat berjalan dengan lancar (Prawirosentono, 2002).
- c. Sibarani Mutiara menjelaskan bahwa keselamatan merupakan suatu pemikiran dan usaha untuk memastikan keutuhan serta kesejahteraan

baik fisik maupun mental (Panggabean, 2004).

Menurut Undang-Undang No.17 tahun, (2008) tentang Pelayaran menjelaskan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran merupakan keadaan di mana semua persyaratan terkait keselamatan dan keamanan telah dipenuhi dalam konteks transportasi di perairan, pelabuhan, dan lingkungan maritim. Dalam Pasal 117 ayat (1) undang-undang tersebut, dinyatakan bahwa keselamatan dan keamanan angkutan perairan dianggap terpenuhi apabila memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal serta aspek kenavigasian.

Keselamatan dan keamanan pelayaran merupakan faktor krusial dalam manajemen risiko yang membutuhkan perhatian mendalam melalui pengawasan yang terstruktur. Dengan menerapkan prinsip-prinsip manajemen risiko secara efisien, pihak-pihak yang berkontribusi dalam dunia pelayaran dapat melindungi aset mereka, menjaga citra organisasi atau perusahaan, dan memastikan kelangsungan operasional di industri yang penuh tantangan ini.

Khususnya dalam menjalankan fungsi pengawasan, keselamatan dan keamanan merupakan elemen yang sangat penting dalam manajemen risiko, Pengawasan yang dilakukan secara baik dan berkelanjutan berperan besar dalam mendeteksi potensi bahaya yang ada, serta dalam mengurangi berbagai risiko yang dapat mengancam keselamatan tenaga kerja, integritas lingkungan, dan nilai aset yang dimiliki perusahaan. Dalam implementasinya, fungsi pengawasan dalam keamanan dan keselamatan ini memiliki peran yang sangat aktif untuk memastikan bahwa semua

prosedur keselamatan yang ada dijalankan dengan disiplin, serta untuk secara terus-menerus memonitor dan mengevaluasi seberapa efektif langkah-langkah pencegahan yang telah diterapkan. Oleh karena itu, manajemen risiko yang melibatkan pengawasan yang optimal akan membantu menciptakan kondisi kerja yang lebih aman, meminimalkan kemungkinan terjadinya kecelakaan atau kerugian yang dapat merugikan, serta memastikan operasional perusahaan tetap berjalan dengan lancar dan berkelanjutan.

9. Macam Macam Risiko Dalam Pelayaran

Menurut Rasya (2024), dalam artikelnya, berikut kompleksitas tantangan yang dihadapi dalam menjaga keselamatan dan keamanan pelayaran:

- a. Kecelakaan kapal.
- b. Risiko lingkungan.
- c. Risiko Keselamatan tenaga kerja.
- d. Faktor alam.
- e. Infrastruktur Pelabuhan.
- f. Kepatuhan terhadap regulasi.

Dari poin-poin yang telah disebutkan, yang mencakup aspek keamanan dan keselamatan di pelabuhan, dapat disimpulkan bahwa pengelolaan pelabuhan membutuhkan perhatian yang mendalam terhadap berbagai risiko yang dapat membahayakan kelancaran operasional dan keselamatan. Oleh karena itu, penerapan manajemen risiko yang efektif menjadi hal yang sangat penting untuk memastikan setiap aktivitas di

pelabuhan dapat berlangsung dengan aman dan teratur. Manajemen risiko berfungsi untuk mengidentifikasi, menganalisis, dan mengurangi berbagai potensi bahaya, seperti kecelakaan kapal, kebakaran, pencemaran, serta kejadian lainnya yang bisa mengancam keselamatan pelayaran dan kelestarian lingkungan. Dengan penerapan manajemen risiko yang baik, pengelolaan pelabuhan akan lebih terorganisir dan keamanannya lebih terjamin, sehingga mendukung tercapainya tujuan keselamatan dan ketertiban di pelabuhan.

10. Standar Operasional Prosedur keselamatan kerja di KSOP Tanjung Emas

Prosedur Operasional Standar (SOP) terkait keselamatan kerja di KSOP Tanjung Emas pada dasarnya merupakan panduan tetap yang wajib diikuti oleh seluruh personel dalam menjalankan tugas yang berkaitan dengan keselamatan pelayaran, keamanan di area pelabuhan, serta perlindungan lingkungan laut. SOP tersebut meliputi hal-hal berikut:

a. Pengawasan terhadap Keselamatan Pelayaran

Pengawasan terhadap keselamatan pelayaran dilakukan secara rutin melalui inspeksi maritim untuk memastikan kelengkapan dan keabsahan sertifikat kapal serta kesiapan alat-alat keselamatan seperti jaket pelampung dan alat pemadam kebakaran.

b. Keselamatan Kerja Pegawai di Area Operasional

keselamatan kerja bagi para pegawai pelabuhan juga menjadi prioritas, dengan mewajibkan penggunaan alat pelindung diri (APD),

pengecekan berkala terhadap area kerja, serta penerapan prosedur tanggap darurat.

c. Penanganan Barang Berbahaya (B3)

Penanganan barang berbahaya (B3) dilakukan sesuai standar internasional seperti *IMDG Code*, dengan prosedur khusus dalam penyimpanan, pelabelan, dan bongkar-muat guna menghindari risiko kecelakaan.

d. Rencana Tanggap Darurat (*Emergency Response Plan*)

KSOP memiliki rencana tanggap darurat yang terstruktur untuk menghadapi situasi kritis seperti kebakaran atau tumpahan bahan berbahaya, termasuk koordinasi cepat dengan pihak eksternal seperti Basarnas dan pemadam kebakaran.

e. Audit dan Pelaporan Insiden Kecelakaan Kerja

Sistem audit dan pelaporan insiden kecelakaan kerja diterapkan sebagai bagian dari evaluasi berkelanjutan, di setiap insiden wajib dilaporkan, dianalisis penyebabnya, dan ditindaklanjuti dengan perbaikan yang sistematis.

11. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP)

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan (2012), Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) merupakan unit pelaksana teknis yang berada di bawah Kementerian Perhubungan. KSOP bertanggung jawab langsung kepada Menteri Perhubungan melalui Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Tugas utamanya adalah menjalankan fungsi keselamatan dan ketertiban pelayaran, serta melakukan pengawasan

dan penegakan hukum di bidang pelayaran. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan dipimpin oleh seorang Kepala Kantor.

Menurut Undang-Undang No.17 tahun (2008), Syahbandar adalah pejabat pemerintah di Pelabuhan yang diangkat oleh menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk mnjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan merupakan Lembaga pemerintah yang bertanggung jawab atas pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum terkait keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan, serta pengaturan, pengendalian, dan pengawasan aktivitas kepelabuhanan di pelabuhan yang dikelola secara komersial.

12. Fungsi dan Tugas KSOP

Fungsi dan tugas Syahbandar diatur secara khusus di Undang-Undang No.17 tahun (2008), Tentang Pelayaran menyebutkan bahwa syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup pelaksanaan, penegakan hukum, dan pengawasan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan.

Menurut Undang-Undang No.17 tahun (2008), Syahbandar memiliki beberapa tugas utama, yaitu:

- a. Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan, dan ketertiban di pelabuhan;

- b. Mengawasi kelancaran lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan jalur pelayaran;
- c. Mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan;
- d. Mengawasi pemanduan dan kegiatan penundaan kapal;
- e. Mengawasi pekerjaan bawah air dan kegiatan *salvage*;
- f. Mengawasi bongkar muat barang berbahaya serta limbah berbahaya dan beracun;
- g. Mengawasi pengisian bahan bakar;
- h. Mengawasi ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang;
- i. Mengawasi pengerukan dan reklamasi;
- j. Mengawasi pembangunan fasilitas pelabuhan;
- k. Melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan;
- l. Memimpin penanggulangan pencemaran dan pemadam kebakaran di pelabuhan;
- m. Mengawasi perlindungan lingkungan maritim.

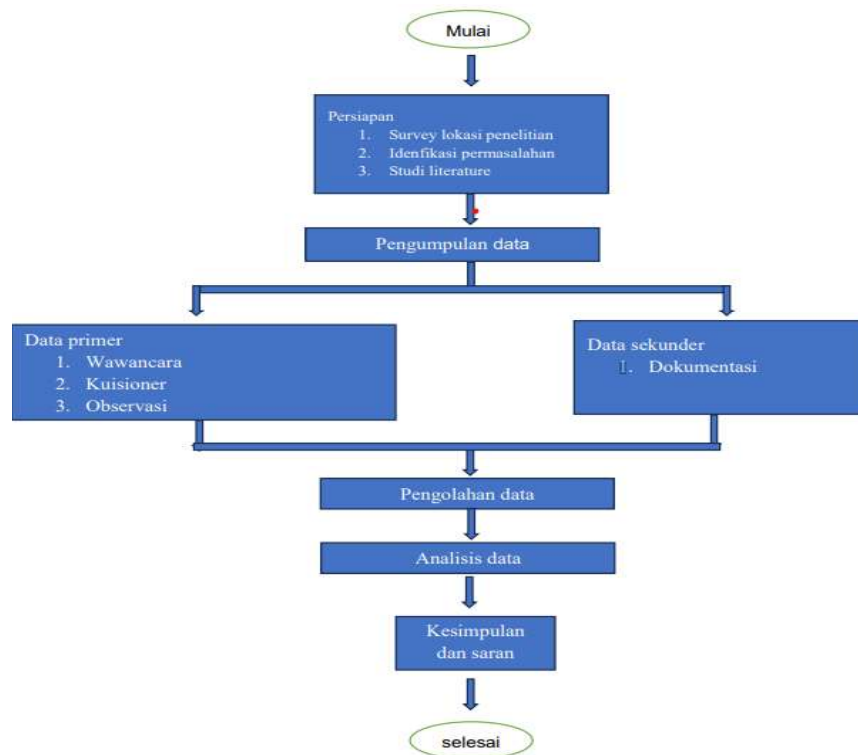
Peran Syahbandar ini diatur dalam Undang-Undang No.17 tahun (2008), tentang Pelayaran. Meskipun telah ada peraturan yang mengatur mengenai peran Syahbandar dalam mengeluarkan surat persetujuan berlayar, sering kali terjadi kecelakaan transportasi laut akibat kelalaian Syahbandar dalam menjalankan tugasnya, seperti memberikan izin pelayaran dan surat kelaiklautan kapal kepada kapal yang tidak memenuhi syarat atau yang tidak lulus uji klasifikasi dari Biro Klasifikasi Indonesia. Kasus kapal yang tidak layak laut namun masih memiliki Surat Persetujuan Berlayar (SPB) ini sering kali terjadi di Indonesia.

Berdasarkan Permenhub No. 51 Pasal 6 (2015), fungsi syahbandar mencakup pengaturan dan pembinaan, pengendalian, serta pengawasan di satu atau lebih pelabuhan. Adapun tugas yang diemban oleh syahbandar adalah sebagai berikut:

- a. Menyediakan lahan di daratan dan perairan pelabuhan.
- b. Menyediakan dan merawat fasilitas penahan gelombang, kolam pelabuhan, jalur pelayaran, dan jaringan jalan.
- c. Menjamin keamanan dan ketertiban di pelabuhan.
- d. Menyediakan serta memelihara sarana bantu navigasi pelayaran.
- e. Menjamin dan menjaga kelestarian lingkungan di pelabuhan.
- f. Memberikan pelayanan untuk pengurusan dokumen kapal.

C. Kerangka pikir

Kerangka berpikir adalah gambaran tentang proses pemikiran peneliti dalam menyusun penelitian ini, yang didasarkan pada data yang akan diproses lebih lanjut. Adapun kerangka berpikir dalam penelitian ini adalah sebagai berikut



Gambar 2.1 kerangka pikir penelitian

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian merupakan suatu proses dari suatu rangkaian langkah-langkah yang dilakukan secara terencana dan sistematis, guna mendapatkan pemecahan masalah atau jawaban terhadap pernyataan-pernyataan tertentu. (Suryabrata 2021). Penelitian ini menggunakan pendekatan metode campuran (*mixed methods*). Penelitian metode campuran merupakan pendekatan penelitian yang mengombinasikan atau mengasosiasikan bentuk kualitatif dan kuantitatif (Sugiyono 2018).

Dengan desain eksplanatori sekuensial, yaitu pendekatan kuantitatif yang diperkuat oleh data kualitatif untuk memperoleh pemahaman yang lebih komprehensif terhadap manajemen risiko dalam fungsi pengawasan di wilayah kerja KSOP Kelas I Tanjung Emas Semarang.

Pendekatan kuantitatif digunakan untuk mengidentifikasi dan mengukur tingkat kemungkinan serta dampak dari risiko yang ada melalui penyebaran kuesioner dan analisis menggunakan matriks risiko. Sementara itu, pendekatan kualitatif dilakukan melalui wawancara dan observasi guna menggali secara mendalam faktor-faktor penyebab risiko serta strategi pengendalian yang diterapkan di lapangan.

Dengan menggabungkan kedua pendekatan ini, penelitian tidak hanya menyajikan gambaran angka terhadap risiko yang ada, tetapi juga memahami konteks, penyebab, dan praktik pengawasan dari sudut pandang para pelaksana

di lapangan. Hal ini memungkinkan perumusan strategi mitigasi risiko yang lebih aplikatif dan relevan dalam meningkatkan efektivitas pengawasan keselamatan kerja di pelabuhan.

B. Lokasi dan Waktu Penelitian

1. Lokasi penelitian

Penelitian ini dilakukan di wilayah kerja Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Tanjung Emas Semarang yang merupakan tempat praktik darat peneliti.

2. Waktu Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan peneliti dalam jangka waktu 1 tahun terhitung pada bulan Agustus 2023 – Agustus 2024 pada saat peneliti melaksanakan praktik darat dan dilanjutkan pada saat peneliti semester VII dan semester VIII.

C. Informan, Populasi, dan Sampel

1. Informan

Pada penelitian ini peneliti menggunakan informan sebagai salah satu pengambilan data primer menggunakan Teknik wawancara. Menurut Sugiyono (Sugiyono 2016), Informan atau narasumber adalah orang yang memiliki banyak informasi dan data terkait masalah dan objek penelitian, sejalan dengan itu menurut Moleong (Moleong 2006), Informan adalah orang yang dimanfaatkan untuk memberikan informasi tentang situasi dan kondisi latar belakang penelitian. Sehingga dalam penelitian ini guna

mendapatkan data informasi yang valid peneliti menggunakan 3 informan sebagai sumber data primer dalam Teknik pengambilan data wawancara.

2. Populasi

Menurut Soegiyono (2011), menyatakan Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas: obyek/subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya.

Populasi dalam penelitian ini adalah pegawai KSOP Kelas I Tanjung Emas yang berjumlah 180 orang.

3. Sampel

Menurut Soegiyono (2011), menyatakan sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Apabila populasi besar, dan peneliti tidak mungkin mempelajari semua yang ada pada populasi, misalnya karena keterbatasan dana, tenaga dan waktu, maka peneliti dapat menggunakan sampel yang diambil dari populasi itu. Apa yang dipelajari dari sampel itu, kesimpulannya akan dapat diberlakukan untuk populasi. Untuk itu sampel yang diambil dari populasi harus betul-betul representatif.

Sampel dipilih menggunakan teknik *purposive sampling*, di mana responden ditentukan berdasarkan kriteria khusus, seperti pengalaman kerja dan partisipasi dalam proses pengawasan. Peneliti memilih sampel dari pegawai pada seksi bidang keselamatan berlayar, penjagaan, dan patroli. Pemilihan ini didasarkan pada tujuan penelitian untuk menganalisis risiko fungsi pengawasan. Dengan jumlah populasi 180

orang dan sampel 30 orang. Dalam penentuan *purposive sampling* seperti berikut:

- a. *Purposive sampling* dilakukan dengan memilih responden yang memiliki ciri-ciri khusus yang berkaitan dengan tujuan penelitian. Dalam penelitian ini, responden yang dipilih adalah pegawai KSOP Tanjung Emas yang terlibat secara langsung dalam tugas pengawasan dan manajemen risiko.
- b. Pegawai yang dipilih harus memiliki pengalaman dan pemahaman yang memadai mengenai manajemen risiko serta pengawasan keselamatan pelayaran. Hal ini diperlukan agar informasi yang diperoleh dapat akurat dan mendalam.
- c. Pegawai yang dipilih harus terkait langsung dengan fokus penelitian, yaitu penerapan manajemen risiko dalam tugas pengawasan di KSOP Tanjung Emas. Hal ini menjamin bahwa data yang diperoleh dapat secara efektif menjawab pertanyaan penelitian.

D. Sumber Data dan Teknik Pengumpulan Data

1. Sumber Data

a. Data Primer

Data primer adalah sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data (Soegiyono 2012). Data primer merupakan tipe data yang dikumpulkan secara langsung dari sumber aslinya, umumnya melalui metode pengumpulan yang dilakukan oleh peneliti secara mandiri. Data ini dianggap sebagai informasi yang paling asli dan dapat

dipercaya karena tidak melewati proses pengolahan atau interpretasi dari pihak ketiga. Dalam penelitian ini data primer berupa observasi, wawancara, dan kuesioner.

b. Data Sekunder

Sumber sekunder merupakan sumber yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misalnya lewat orang lain atau lewat dokumen (Soegiyono 2012)

Dalam penelitian ini, peneliti memanfaatkan data sekunder berupa studi literatur sebagai bahan pendukung, seperti hasil penelitian dari peneliti sebelumnya, jurnal, dokumentasi, artikel yang relevan dengan topik penelitian yang diperoleh dari internet.

2. Teknik Pengumpulan Data

a. Observasi

Menurut (Sitti 2008) observasi merupakan cara atau metode menghimpun keterangan atau data yang dilakukan dengan mengadakan pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap fenomena yang sedang dijadikan sasaran pengamatan.

Observasi adalah proses pengamatan langsung terhadap objek yang menjadi fokus penelitian. Dalam konteks penelitian ini, teknik observasi dilakukan oleh peneliti selama melaksanakan Praktik Darat. Melalui observasi ini, peneliti dapat mengidentifikasi masalah yang terjadi di KSOP Kelas I Tanjung Emas. Beberapa objek yang diamati dalam penelitian ini meliputi:

1) Kegiatan fungsi pengawasan

- 2) Implementasi sistem manajemen risiko
- 3) Sumber daya manusia
- 4) Kendala dalam pengawasan
- 5) Fasilitas dan infrastruktur

b. Wawancara

Menurut Soegiyono (2011), wawancara merupakan pertemuan dua orang untuk bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab, sehingga dapat dikonstruksikan makna dalam suatu topik tertentu. Wawancara digunakan sebagai teknik pengumpulan data apabila peneliti ingin melakukan studi pendahuluan untuk menemukan permasalahan yang harus diteliti, tetapi juga apabila peneliti ingin mengetahui hal-hal dari responden yang lebih mendalam.

Dalam penelitian ini, peneliti melakukan wawancara kepada pegawai KSOP Kelas I Tanjung Emas bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan, dan Patroli untuk mengumpulkan data mengenai potensi risiko yang terjadi pada pelaksanaan fungsi pengawasan dalam konteks Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) di Pelabuhan Tanjung Emas.

c. Kuesioner

Menurut (Soegiyono 2012), kuesioner adalah metode pengumpulan data yang melibatkan pemberian serangkaian pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawab. Dalam penelitian ini, kuesioner ditujukan kepada petugas KSOP Kelas I Tanjung Emas yang dipilih sebagai sampel, dengan jumlah sampel 30 orang yang

memiliki pengalaman di bidang fungsi pengawasan, kuesioner ini akan dikorelasikan dengan matriks risiko yang nantinya digunakan untuk mengukur tingkat risiko di Pelabuhan Tanjung Emas.

E. Teknik Analisis Data Menggunakan Matriks Risiko

Menurut (Soegiyono 2018), analisis data adalah proses menelusuri dan mengatur data yang diperoleh dari wawancara, catatan lapangan, dan dokumentasi secara sistematis. Proses ini dilakukan dengan mengelompokkan data ke dalam kategori, menguraikannya ke dalam unit-unit, melakukan sintesis, menyusun pola, memilih data yang relevan untuk dipelajari, serta membuat kesimpulan agar mudah dipahami oleh peneliti maupun orang lain.

Analisis data menggunakan matriks risiko:

a. Identifikasi risiko

Menurut (Yunarto 2022), identifikasi risiko adalah kegiatan mengidentifikasi apa, mengapa, bagaimana, dan kapan kejadian dapat terjadi atau berulang terjadi sehingga dapat merugikan pencapaian tujuan/sasaran organisasi. Risiko dapat berasal dari berbagai sumber, termasuk faktor internal dan eksternal, serta dapat berhubungan dengan aspek keselamatan, keamanan, operasional, dan lingkungan.

Dalam penelitian ini, identifikasi risiko bertujuan:

- 1) Mengidentifikasi semua risiko yang mungkin terjadi dalam fungsi pengawasan keselamatan pelayaran.
- 2) Menilai potensi dampak dari setiap risiko terhadap keselamatan dan keamanan pelayaran.

- 3) Menyusun strategi mitigasi untuk mengurangi atau mengelola risiko yang teridentifikasi.

b. Matriks risiko

Metode matrik risiko adalah matrik yang di gunakan selama penilaian atau bisa disebut perhitungan risiko untuk menentukan tingkat risiko dengan mempertimbangkan kategori probabilitas atau kemungkinan terhadap kategori keparahan konsekuensi kecelakaan kerja. Ini adalah mekanisme sederhana untuk meningkatkan visibilitas risiko dan membantu pengambilan keputusan manajemen (Matrik et al. 2023). Matriks Risiko 5x5 digunakan untuk memetakan risiko yang telah diidentifikasi dan dinilai berdasarkan dua faktor utama: kemungkinan dan dampak yang ditimbulkan. Matriks ini berfungsi untuk mengelompokkan risiko-risiko yang memerlukan perhatian lebih besar, dengan prioritas tinggi, berdasarkan hasil identifikasi dan penilaian yang dilakukan.

Dengan menggunakan matriks risiko, dapat memprioritaskan risiko mana yang harus ditangani terlebih dahulu, risiko yang memiliki kemungkinan tinggi dan dampak yang besar akan memerlukan perhatian yang lebih besar pula, sedangkan yang berisiko rendah bisa dikelola atau ditangani dengan cara yang lebih sederhana.

c. Menentukan kriteria risiko

Matriks risiko adalah matriks yang digunakan selama penilaian risiko untuk menentukan tingkat risiko dengan mempertimbangkan kategori probabilitas atau kemungkinan terhadap kategori keparahan konsekuensi. Ini adalah mekanisme sederhana untuk meningkatkan

visibilitas risiko dan membantu pengambilan keputusan manajemen. Risiko sendiri merupakan kurangnya kepastian tentang hasil dari membuat pilihan tertentu. Secara statistik, tingkat risiko penurunan dapat dihitung sebagai produk dari probabilitas bahwa bahaya terjadi (misalnya kecelakaan terjadi) dikalikan dengan tingkat keparahan bahaya tersebut (jumlah rata-rata bahaya atau lebih konservatif jumlah maksimum kredibel bahaya) (Matrik et al. 2023). Kriteria kemungkinan risiko digunakan untuk mengukur seberapa besar kemungkinan terjadinya suatu risiko. Berikut merupakan tabel matriks risiko untuk mengklasifikasikan risiko yang mungkin terjadi dalam pelaksanaan fungsi pengawasan.

Tabel 3.1 Matriks risiko 5x5

Sumber: Dokumen Pribadi

Dampak		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi
Kemungkinan		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Tidak Signifikan	(1)	1	2	3	4	5
Minor	(2)	2	4	6	8	10
Sedang	(3)	3	6	9	12	15
Mayor	(4)	4	8	12	16	20
kritikal	(5)	5	10	15	20	25

Kriteria dampak risiko berfungsi untuk mengukur tingkat konsekuensi yang mungkin dihadapi akibat terjadinya suatu risiko. Dampak ini dikategorikan sebagai berikut:

- 1) Tidak signifikan (1): Risiko tidak berdampak bagi organisasi.
- 2) Minor (2): Risiko memberikan sedikit dampak bagi organisasi.
- 3) Sedang (3): Risiko memberikan dampak yang membuat organisasi mulai memperhatikan dan mengambil langkah mitigasi.

- 4) Mayor (4): Risiko memberikan dampak yang signifikan, seperti kerugian finansial atau reputasi, sehingga memerlukan perhatian khusus.
- 5) Kritis (5): Risiko memengaruhi keberlangsungan, memerlukan tindakan mitigasi segera.

Kriteria kemungkinan menggambarkan seberapa sering risiko tersebut bisa terjadi. Dikategorikan sebagai berikut:

- 1) Sangat rendah (1): hampir tidak pernah terjadi, sekali dalam 10 tahun
- 2) Rendah (2): jarang terjadi, sekali dalam 5 tahun
- 3) Sedang (3): kadang terjadi 1-2 kali dalam setahun
- 4) Tinggi (4): sering terjadi, setiap bulan
- 5) Sangat tinggi (5): sangat sering terjadi

Setelah menentukan kriteria kemungkinan dan dampak, perlu menetapkan tingkat eksposur risiko dengan mengelompokkan ke dalam zona-zona tertentu:

- 1) Zona Kuning: Risiko rendah, tidak memerlukan tindakan khusus.
- 2) Zona Biru: Risiko moderat, perlu pemantauan.
- 3) Zona Merah: Risiko tinggi, memerlukan tindakan mitigasi.
- 4) Zona Ungu: Risiko ekstrem, harus ditangani segera.

Menghitung risiko

Hasil perkalian dari kemungkinan (*likelihood*) dan dampak (*severity*) digunakan untuk menentukan kategori risiko

Tabel 3.2 Klasifikasi perhitungan kategori risiko
Sumber : Dokumentasi Pribadi

Skor risiko	Kategori risiko	Keterangan
1-4	Rendah	Risiko kecil, cukup dipantau tanpa tindakan besar.
5-10	Sedang	Perlu perhatian, mitigasi standar sudah cukup
11-20	Tinggi	Risiko serius, perlu tindakan khusus untuk mitigasi.
21-25	Sangat tinggi	Risiko kritis, prioritas utama untuk segera diatasi.

Contoh kasus:

Misalnya, risiko kelalaian pegawai saat inspeksi kapal:

- 1) Kemungkinan : Tinggi (4), karena sering terjadi akibat kurangnya pelatihan.
 - 2) Dampak : Sedang (3), karena kapal bisa berlayar tanpa kelaiklautan sempurna.
 - 3) Skor Risiko : $4 \times 3 = 12$ → Kategori Tinggi (zona merah).
- Artinya, risiko ini memerlukan tindakan segera seperti pelatihan atau pengawasan ketat.

Setiap risiko akan diberi skor berdasarkan kombinasi antara kemungkinan dan dampaknya.

Matriks ini akan membantu dalam:

- 1) Mengidentifikasi risiko-risiko utama yang dihadapi oleh KSOP.
- 2) Menentukan prioritas penanganan risiko berdasarkan kombinasi antara probabilitas dan dampaknya.
- 3) Peningkatan keamanan kinerja
- 4) Mengidentifikasi risiko-risiko utama yang dihadapi oleh KSOP.
- 5) Menentukan prioritas penanganan risiko berdasarkan kombinasi

antara probabilitas dan dampaknya.

Dengan menggunakan matriks risiko, dapat memprioritaskan risiko mana yang harus ditangani terlebih dahulu, risiko yang memiliki kemungkinan tinggi dan dampak yang besar akan memerlukan perhatian yang lebih besar pula, sedangkan yang berisiko rendah bisa dikelola atau ditangani dengan cara yang lebih sederhana.