

**PELAKSANAAN FUNGSI PENGAWASAN SYAHBANDAR DALAM  
MENINGKATKAN KEAMANAN DAN KESELAMATAN PELAYARAN DI  
PELABUHAN TUJU-TUJU KABUPATEN BONE**

**REZKY JAYA**

**NOMOR STAMBUK: 10561 05501 15**



**PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI NEGARA  
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR**

**2021**

SKRIPSI

**PELAKSANAAN FUNGSI PENGAWASAN SYAHBANDAR DALAM  
MENINGKATKAN KEAMANAN DAN KESELAMATAN PELAYARAN  
DI PELABUHAN TUJU-TUJU KABUPATEN BONE**

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Studi dan Memperoleh  
Gelar Sarjana Sosial (S.Sos)

Disusun dan Diajukan Oleh:

REZKY JAYA

Nomor Stambuk: 10561 05501 15

Kepada

29/04/2021

1 eq  
Smb. Alumni

R/0066/ADN/21cp

JAY

P<sup>2</sup>

**PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI NEGARA  
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR**

2021

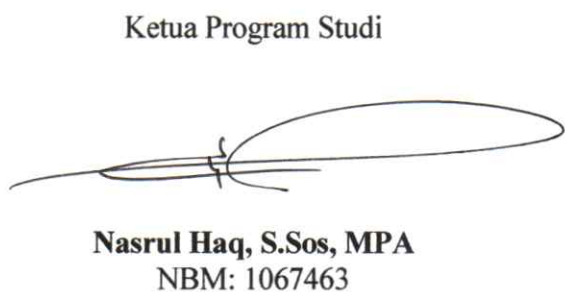
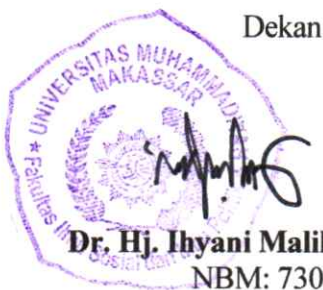
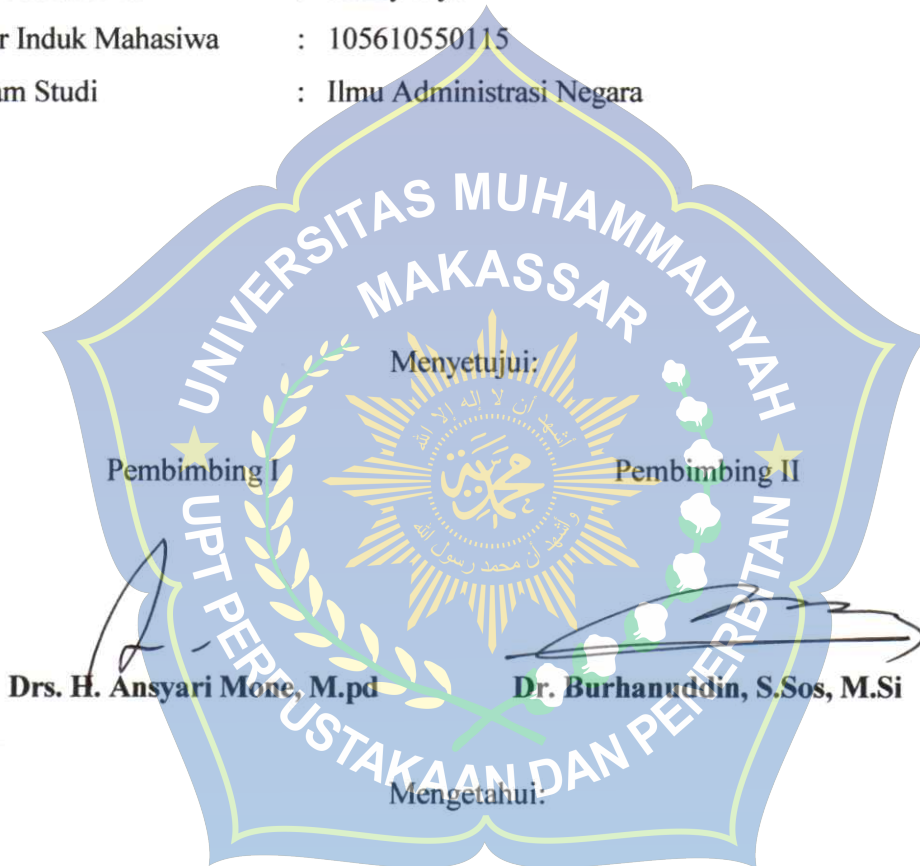
## PERSETUJUAN

Judul Skripsi : Pelaksanaan Fungsi Pengawasan Syahbandar dalam Meningkatkan Keamanan dan Keselamatan Pelayaran di Pelabuhan Tuju-Tuju Kabupaten Bone

Nama Mahasiswa : Rezky Jaya

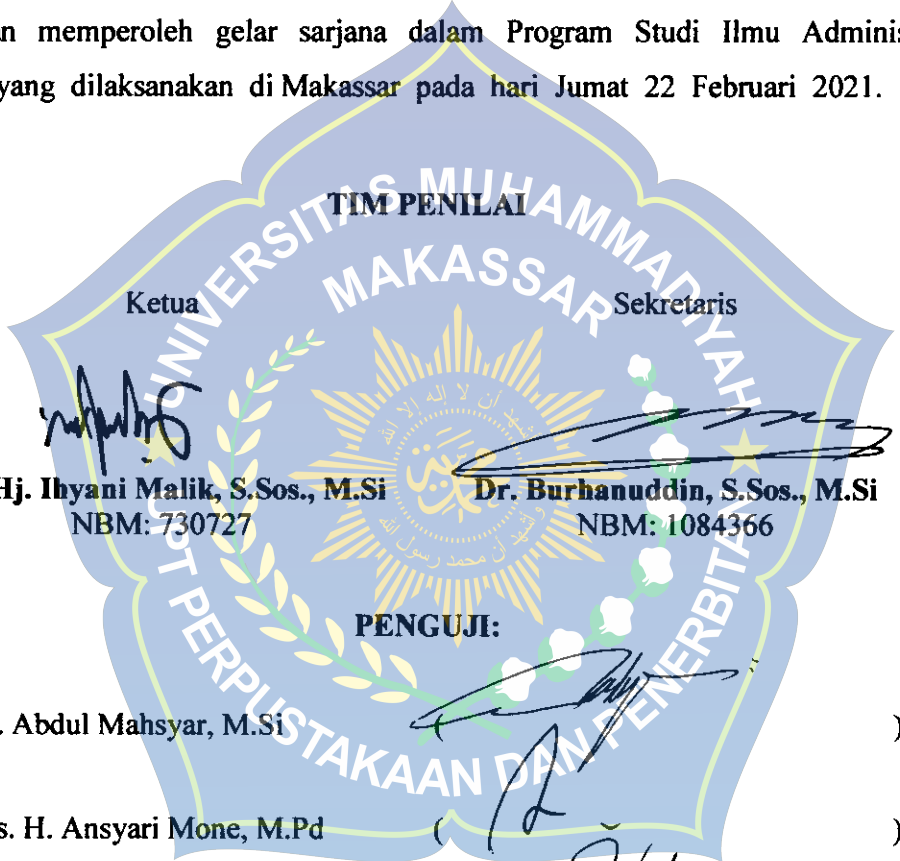
Nomor Induk Mahasiwa : 105610550115

Program Studi : Ilmu Administrasi Negara



**HALAMAN PENERIMAAN TIM**

Telah diterima oleh Tim Penguji Skripsi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar Nomor: 0158/FSP/A.4-II/II/42/2021 sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan studi dan memperoleh gelar sarjana dalam Program Studi Ilmu Administrasi Negara yang dilaksanakan di Makassar pada hari Jumat 22 Februari 2021.



**TIM PENILAI**

Ketua

Sekretaris

**Dr. Hj. Ihyani Malik, S.Sos., M.Si**  
NBM: 730727

**Dr. Burhanuddin, S.Sos., M.Si**  
NBM: 1084366

**PENGUJI:**

- 1. Dr. Abdul Mahsyar, M.Si (  )
- 2. Drs. H. Ansyari Mone, M.Pd (  )
- 3. Dr. Hj. Sudarmi, M.Si (  )
- 4. Hamrun. S.IP., M.Si (  )

## HALAMAN PERNYATAAN

Saya yang bertandatangan di bawah ini:

Nama Mahasiswa : Rezky Jaya  
Nomor Induk Mahasiswa : 10561 05501 15  
Program Studi : Ilmu Administrasi Negara

Menyatakan bahwa benar skripsi ini adalah karya saya sendiri dan bukan hasil plagiat dari sumber lain. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila dikemudian hari ini tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar akademik dan pemberian sanksi lainnya sesuai dengan aturan yang berlaku di Universitas Muhammadiyah Makassar.

Makassar, 04 Februari 2021

Yang Menyatakan,

Rezky Jaya



## KATA PENGANTAR

Penulis panjatkan rasa syukur yang tidak terhingga kehadirat Allah SWT, yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul *“Pelaksanaan Fungsi Pengawasan dalam Meningkatkan Keamanan dan Keselamatan Pelayaran di Pelabuhan Tuju-tuju Kabupaten Bone”*.

Penulis menyadari bahwa penyusunan skripsi ini tidak akan terwujud tanpa adanya bantuan dan dorongan dari berbagai pihak. Oleh karena itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada yang terhormat:

1. Bapak Drs. H. Ansyari Mone, M.Pd selaku Pembimbing I dan Bapak Dr. H. Burhanuddin, S.Sos, M.Si selaku Pembimbing II yang senantiasa meluangkan waktunya membimbing dan mengarahkan penulis, sehingga skripsi ini dapat diselesaikan.
2. Ibu Dr. Ihyani Malik, M.Si selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar
3. Bapak Nasrul Haq, S.Sos., MPA selaku Ketua Prodi Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar
4. Kedua orang tua dan segenap keluarga yang senantiasa memberikan semangat dan bantuan, baik moril maupun materil.
5. Firdha Alifiah yang telah mendukung dan selalu memberikan semangat dalam penyusunan skripsi penulis.
6. Teman-teman ngopi Sudirman Herman, Rizal, Rahmawati Sudirman, Sarina,

Ayu Sri Wulandari, M. Lukman Ijas, Imam Anugrah Caesar yang menyemangati penulis dan membantu memberikan info-info penting terkait penyusunan skripsi.

7. Teman-teman himpunan Mahasiswa Ilmu Administrasi Negara Ijas, Piang, Alhaqaf, Marlin, Andika, Firdha, Sarina, Rahma, Ayu yang turut menyemangati dan menghibur penulis saat jenuh meghadapi permasalahan-permasalahan yang dihapai penulis.

Demi kesempurnaan skripsi ini, saran dan kritik yang sifatnya membangun sangat penulis harapkan. Semoga karya skripsi ini bermanfaat dan dapat memberikan sumbangan yang berarti bagi pihak yang membutuhkan.

Makassar, 04 Februari 2021

Rezky Jaya



## ABSTRAK

**Pelaksanaan Fungsi Pengawasan Syahbandar dalam Meningkatkan Keamanan dan Keselamatan Pelayaran di Pelabuhan Tuju-Tuju Kabupaten Bone . (dibimbing oleh H. Ansyari Mone dan H. Burhanuddin).**

Selama 3 tahun terakhir ada beberapa masalah yang sering terjadi dalam pengawasan sebelum melakukan pelayaran yaitu tidak terpenuhinya seluruh prosedur yang harus dipenuhi sebelum melakukan aktivitas diperairan. Berdasarkan wawancara awal bersama kepala kantor Syahbandar Pelabuhan Tuju-Tuju Kabupaten Bone dalam pelaksanaan pengawasan, petugas terkadang lalai dalam menjalankan tugas kesyahbandarannya dalam hal antara lain memberikan ijin pelayaran dan surat kelayakan kapal kepada kapal yang tidak layak untuk berlayar dan kapal yang tidak lulus uji kelas oleh Biro Klasifikasi Indonesia. Selain itu salah satu petugas Syahbandar menyatakan bahwa sebelum kapal berlayar perlu dilakukan pengecekan satu ceklis, yang dimana bertujuan untuk mengecek kelengkapan dan fisik kapal. Namun kegiatan pengecekan tersebut tidak pernah dilakukan 3 tahun terakhir.

Tujuan penelitian untuk mengetahui prosedur pengawasan, standar pengawasan dan ketelitian pengawasan syahbandar dalam meningkatkan keamanan dan keselamatan di pelabuhan tuju-tuju kabupaten bone. Jenis penelitian yang digunakan adalah kualitatif. Jumlah informan yaitu 7 orang. Teknik pengumpulan data dengan cara observasi, dan dokumentasi. yang digunakan Jenis penelitian yang digunakan yaitu penelitian kualitatif.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa aspek (1) pelaksanaan prosedur dalam pengawasan syahbandar dalam meningkatkan keamanan dan keselamatan di pelabuhan tuju-tuju kabupaten bone belum berjalan dengan baik, meskipun dalam pengurusan surat-surat izin sudah di penuhi namun dalam pengawasan langsung di lapangan sangat jarang dilakukan, (2) pelaksanaan standar pengawasan syahbandar dalam meningkat keamanan dan keselamatan di pelabuhan tuju-tuju kabupaten bone masih kurang optimal karena tidak adanya pengecekan secara langsung dari pihak syahbandar mengenai kondisi kapal, (3) aspek pelaksanaan ketelitian pengawasan syahbandar dalam meningkatkan keamanan dan keselamatan di pelabuhan tuju-tuju terbilang masih kurang baik karena sering terjadi kesalahan kesalahan dalam pengimputan data maupun perubahan tak terduga.

**Kata kunci:** *Pengawasan syahbandar, keamanan, keselamatan berlayar*



## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN SAMPUL</b> .....	i
<b>HALAMAN PENGAJUAN SKRIPSI</b> .....	ii
<b>HALAMAN PERSETUJUAN</b> .....	iii
<b>HALAMAN PERNYATAAN</b> .....	iv
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	v
<b>ABSTRAK</b> .....	vii
<b>DAFTAR ISI</b> .....	viii
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	x
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	xi
<b>BAB I. PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	7
C. Tujuan Penelitian.....	8
D. Kegunaan Penelitian.....	8
<b>BAB II. TINJAUAN PUSTAKA</b>	
A. Penelitian Terdahulu.....	9
B. Konsep Pengawasan.....	10
C. Tugas Syahbandar.....	25
D. Kerangka Pikir.....	36
E. Deskripsi Fokus Penelitian.....	37
<b>BAB III. METODE PENELITIAN</b>	
A. Waktu dan Lokasi Penelitian.....	38
B. Jenis dan Tipe Penelitian.....	38
C. Sumber Data.....	38
D. Informan.....	39
E. Teknik Pengumpulan Data.....	39
F. Teknik Analisis Data.....	40
G. Teknik Pengabsahan Data.....	42
<b>BAB IV. HASIL DAN PEMBAHASAN</b>	
A. Deskripsi Lokasi Penelitian.....	44
B. Hasil Penelitian.....	55
<b>BAB V. PENUTUP</b>	
A. Kesimpulan.....	75

B. Saran.....	76
<b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....	77
<b>LAMPIRAN</b> .....	79



## DAFTAR TABEL

Nomor	Teks	Halaman
3.1	Tabel Informan	39
4.1	Batas Wilayah	46
4.2	Jumlah Penduduk	47



## DAFTAR GAMBAR

Nomor	Teks	Halaman
2.1	Tipe-tipe Pengawasan	21
2.2	Kerangka Pikir	36
4.2	Alur Penerbitan SPB	54



## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. Latar belakang

Indonesia merupakan negara kepulauan yang luas lautnya 3.257.483 km atau 2/3 wilayah di Indonesia. Salah satu transportasi laut di Indonesia adalah kapal, kapal merupakan alat utama untuk untuk penyebrangan laut antar pulau, dimana akses untuk menuju pulau dengan pulau yang lainnya khususnya transportasi laut (kapal). Hal tersebut menjadikan transportasi laut merupakan kebutuhan utama dalam kehidupan berbangsa dan persatuan bangsa sebagai negara kepulauan.

Pelayaran adalah *high regulated sector* dimana adanya pengaturan yang jelas terhadap peran dari setiap pihak terkait dari pelayaran tersebut. Adanya peraturan mengenai keselamatan pelayaran yang menitikberatkan pada pengaturan pihak ketiga menjadi akibat banyaknya kecelakaan kapal yang disebabkan oleh *human error*. Pada level operasional, syahbandar, pemilik kapal dan nakhoda bisa dibidang trisula keselamatan pelayaran.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Bab 1 Pasal 1 tentang Pengangkutan Perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal. Demikian halnya di Pelabuhan Tuju Tuju yang juga melakukan pengangkutan perairan, dengan adanya aktivitas mengangkut suatu muatan dengan menggunakan kapal, dimana muatan tersebut berupa barang yang akan ditujukan untuk pelabuhan-pelabuhan lainnya.

Selanjutnya sesuai dengan Pasal 219 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 yang menyebutkan bahwa kapal berdasarkan jenis dan ukuran tertentu wajib diklasifikasikan pada badan klasifikasi untuk keperluan persyaratan keselamatan kapal dan badan klasifikasi nasional atau badan klasifikasi asing yang diakui dapat ditunjuk melaksanakan pemeriksaan dan pengujian terhadap kapal untuk memenuhi persyaratan keselamatan kapal. Untuk melakukan kegiatan pelayaran setiap angkutan laut (kapal) memerlukan Surat Persetujuan Berlayar/Berlabuh (SPB) yang dikeluarkan oleh syahbandar agar dapat berlayar ataupun berlabuh. Agar dapat memperoleh SPB, maka kapal yang akan berlayar harus memenuhi beberapa persyaratan, seperti syarat kelaiklautan kapal.

Setiap Surat Persetujuan Berlayar dapat diberikan oleh seorang syahbandar kepada pengguna atau pemilik kapal apabila kapal tersebut telah memenuhi beberapa syarat penting seperti yang tercantum dalam Pasal 117 Undang- Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 di atas dan ketentuan ketentuan lainnya. Syahbandar memerlukan data yang diperoleh dari Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yaitu Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) yang merupakan badan khusus untuk melakukan pengawasan terhadap angkutan laut (kapal) dalam konstruksi dan kelengkapan kapal agar syahbandar dapat mengeluarkan surat-surat atau dokumen-dokumen yang akan digunakan angkutan laut untuk melakukan pelayaran.

Keputusan Menteri Perhubungan Laut No Th.1/17/2. Tahun 1964. Peran Syahbandar secara khusus diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran. Sekalipun telah ada peraturan yang mengatur tentang peran seorang syahbandar dalam mengeluarkan surat persetujuan berlayar, tidak jarang

juga kita temui beberapa kecelakaan transportasi laut yang disebabkan oleh kelalaian seorang syahbandar dalam menjalankan tugas kesyahbandarannya, yaitu dengan memberikan ijin pelayaran dan surat kelaiklautan kapal kepada kapal yang tidak layak untuk berlayar dan kapal yang tidak lulus uji klas oleh Biro Klasifikasi Indonesia ialah terkait kasus kapal yang sebenarnya tidak laiklaut namun mempunyai SPB adalah kasus lama yang sering terjadi berulang-ulang di Indonesia dan menjadi suatu fenomena yang dianggap biasa dan hal ini yang dapat mengakibatkan ketidaktaatan dalam pelayaran.

Tugas dan fungsi Syahbandar secara khusus diatur dalam Undang- Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran. Pasal 207 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran menyebutkan bahwa syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan.

Demikian adalah peraturan maupun Undang Undang yang semestinya ditaati serta dipatuhi. Ada banyak aturan yang membahas dan mengikat syahbandar dalam pengawasan pelayaran. Namun sekalipun telah ada peraturan yang mengatur tentang peran seorang syahbandar dalam mengeluarkan surat persetujuan berlayar, tidak jarang juga ditemui beberapa kecelakaan transportasi laut yang disebabkan oleh kelalaian tersebut.

Selama 3 tahun terakhir ada beberapa masalah yang sering terjadi dalam pengawasan sebelum melakukan pelayaran yaitu tidak terpenuhinya seluruh



prosedur yang harus dipenuhi sebelum melakukan aktivitas diperairan. Berdasarkan wawancara awal bersama kepala kantor Syahbandar Pelabuhan Tuju-Tuju dalam pelaksanaan pengawasan, petugas terkadang lalai dalam menjalankan tugas kesyahbandarannya dalam hal antara lain memberikan ijin pelayaran dan surat kelayakan kapal kepada kapal yang tidak layak untuk berlayar dan kapal yang tidak lulus uji kelas oleh Biro Klasifikas Indonesia.

Berdasarkan hasil observasi awal yang dilakukan peneliti dengan mengunjungi kantor syahbandar Tuju-tuju, salah satu petugas Syahbandar menyatakan bahwa sebelum kapal berlayar perlu dilakukan pengecekan satu ceklis, yang dimana bertujuan untuk mengecek kelengkapan dan fisik kapal. Namun kegiatan pengecekan tersebut tidak pernah dilakukan 3 tahun terakhir. (Selasa, 5 November 2019)

Selanjutnya, syahbandar sebagai pelayan publik yang mempunyai tugas utama dalam menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran harus lebih teliti, disiplin dalam melakukan kegiatan pengawasan. Sebab salah satu persoalan terbesar dalam kecelakaan kapal adalah kemampuan dan keahlian seorang dalam menjalankan tugas kesyahbandarannya dalam melaksanakan keseluruhan tugas dalam pelabuhan serta dalam melakukan kerja. Hal ini penting untuk dilakukan agar masyarakat dalam hal ini pemilik kapal meletakkan kepercayaan sepenuhnya terhadap syahbandar dan bisa saling bersinergi dengan baik.

Hal serupa juga diungkapkan oleh (Mahsyar, 2011) mengatakan bahwa Publik selalu menuntut kualitas pelayanan publik dari birokrat, meskipun tuntutan

ini tidak sesuai dengan harapan karena pelayanan publik secara empiris yang terjadi selama ini masih ditandai dengan hal-hal seperti berbelit-belit, lambat, mahal, ketidakpastian melelahkan,. Dalam keadaan seperti itu terjadi karena orang masih diposisikan sebagai pihak yang "melayani" tidak dilayani. Sehubungan dengan itu perbaikan pelayanan publik mutlak diperlukan agar image buruk masyarakat kepada pemerintah dapat diperbaiki, karena dengan perbaikan kualitas pelayanan publik yang semakin baik dapat mempengaruhi kepuasan masyarakat sehingga kepercayaan masyarakat terhadap pemerintah dapat dibangun kembali.

Izin dan uji kelayakan berlayar sangatlah penting karena ada beberapa hal yang akan ditimbulkan. Apabila surat izin dan uji kelayakan tidak dilengkapi, akan dikenakan sanksi sesuai dengan peraturan yang berlaku selain itu jika hal ini diabaikan akan mengancam keselamatan baik nahkoda, awak kapal serta barang yang di bawa. Begitupun halnya dengan keselamatan pelayaran merupakan hal yang sangat penting dan menduduki posisi sentral dalam segala aspek di dunia pelayaran. Aspek yang melekat pada keselamatan pelayaran meliputi karakteristik sikap, nilai, dan aktivitas mengenai pentingnya terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan dan kepelabuhanan.

Selanjutnya masalah yang sering terjadi terkait pengawasan syahbandar mengenai pemenuhan standar dalam berlayar. kelebihan muatan dikarenakan pengecekan standar berlayar yang sering diabaikan, namun dampak yang akan terjadi sangat besar. Sehingga apabila hal-hal ini terus saja diabaikan dan tidak dilakukan pengawasan dengan baik, maka keselamatan berlayar akan terancam dan kecelakaan berlayar mungkin akan sering terjadi khususnya di Pelabuhan Tuju-

Tuju. Berdasarkan sebuah artikel yang menjelaskan kronologi tenggelamnya KLM Halma Jaya di perairan Batu (Flores) Nusa Tenggara Timur, Tepatnya pada 2 Januari 2020. Kapal motor yang diketahui berasal dari tuju-tuju kecamatan Kajuara, Kabupaten Bone, SulSel, tenggelam akibat pompa alkon (Pompa air) tidak berfungsi dengan baik sedangkan ketinggian ombak sekitar 4 meter. (kabarsinjai.com).

Membahas tentang prosedur pelayaran mencakup tentang jaminan keselamatan, keamanan, sarana maupun prasarana serta perlindungan selama berada di lingkungan maritime Indonesia. Dengan demikian, pelayaran sangat membutuhkan dan perlu di lakukan pengawasan sesuai dengan standar pelayaran yang berlaku serta perlu adanya perawatan yang rutin.

Adapun hal lain yang kadang kala menimbulkan masalah dalam pengawasan yakni disebabkan karena ketidakteitian pihak syahbandar. Sikap teliti ini harusnya dimiliki oleh seorang pengawas agar tidak adanya kecurangan maupun pemalsuan data/berkas. Namun karena ketidakteitian syahbandar Tuju Tuju mengakibatkan beberapa masalah, diantaranya adanya kelebihan beban muatan karena tidak sesuai dengan yang apa yang dilaporkan sebelum keberangkatan serta banyaknya ditemui kerusakan kapal pada bagian mesin yang mengakibatkan tingkat keselamatan berlayar menurun. Kerusakan mesin biasanya terjadi pada saat kapal ingin kembali berlayar ke Pelabuhan Tuju-Tuju setelah bertolak dari pelabuhan tujuan.

Syahbandar Pelabuhan Tuju-Tuju harusnya paham dan mengetahui peraturan tentang berlayar, sehingga tanggap dalam melihat kesalahan dan kekurangan pelayaran. Selain itu diharapkan mampu mensosialisasikan beberapa peraturan tersebut kepada pihak terkait contohnya, nahkoda, awak kapal dan semua yang melakukan serangkaian aktivitas di Kantor Syahbandar. Dalam hal ini dibutuhkan kepekaan, ketelitian, komunikasi dan yang lebih utama adalah pengawasan. Dengan adanya pengawasan akan memaksimalkan pekerjaan para nahkoda serta awak kapal lainnya. Hal ini yang membuat pengawasa syahbandar sangat lah penting bagi keamanan dan keselamatan berlayar.

Namun Syahbandar Pelabuhan Tuju-Tuju terkadang lalai dalam pengawasan tersebut sehingga, tidak jarang ditemui kecelakaan pelayaran yang diakibatkan oleh kelebihan muatan, fasilitas kapal yang tidak memadai serta cuaca yang tidak memungkinkan. Hal ini dikarenakan lemahnya pengawasan terhadap prosedur serta standar yang ada dan kurangnya ketelitian pengawasan yang dilakukan oleh syahbandar tepatnya pada pelabuhan Tuju-Tuju.

Berdasarkan latar belakang pemikiran peneliti menyimpulkan diatas penelitian dengan judul **“Pelaksanaan Fungsi Pengawasan Syahbandar dalam Meningkatkan Keamanan dan Keselamatan Pelayaran di Pelabuhan Tuju-Tuju Kabupaten Bone”** .

## **B. Rumusan masalah**

1. Bagaimana pelaksanaan prosedur pengawasan syahbandar dalam meningkatkan keamanan dan keselamatan di pelabuhan tuju-tuju kabupaten bone?

2. Bagaimana pelaksanaan standar pengawasan syahbandar dalam meningkatkan keamanan dan keselamatan di pelabuhan tuju-tuju kabupaten bone?
3. Bagaimana pelaksanaan ketelitian pengawasan syahbandar dalam meningkatkan keamanan dan keselamatan di pelabuhan tuju-tuju kabupaten bone?

### **C. Tujuan penelitian**

1. Untuk mengetahui pelaksanaan prosedur pengawasan syahbandar dalam meningkatkan keamanan dan keselamatan di pelabuhan tuju-tuju kabupaten bone.
2. Untuk mengetahui pelaksanaan standar pengawasan syahbandar dalam meningkatkan keamanan dan keselamatan di pelabuhan tuju-tuju kabupaten bone.
3. Untuk mengetahui pelaksanaan ketelitian pengawasan syahbandar dalam meningkatkan keamanan dan keselamatan di pelabuhan tuju-tuju kabupaten bone.

### **D. Kegunaan Penelitian**

1. Secara teoritis, Sebagai bahan sumbangan pikiran mengenai pelaksanaan fungsi pengawasan syahbandar dalam meningkatkan keamanan dan keselamatan di pelabuhan tuju-tuju kabupaten bone.
2. Secara praktis, Sebagai bahan referensi bagi yang berminat untuk memperdalam fungsi pengawasan dalam mengenai masalah pelaksanaan fungsi pengawasan khususnya pada kantor syahbandar.

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu akan menjadi acuan penulis untuk melakukan penelitian. Beberapa penelitian dari jurnal nasional serta tesis dan skripsi penulis menemukan adanya beberapa kesamaan metode dan obyek studi yang dipilih. Berikut beberapa penelitian yang terkait dengan penelitian yang dilakukan oleh penulis adalah sebagai berikut :

- 1) Geoffrey Veranus Rahakbauw (2019) melakukan penelitian tentang efektivitas pengawasan syahbandar dalam upaya mewujudkan keselamatan, keamanan dan ketertiban penumpang di Pelabuhan Tual. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui standar pengawasan Syahbandar dalam upaya mewujudkan keselamatan, keamanan, dan ketertiban penumpang, untuk mengetahui faktor-faktor penghambat pengawasan Syahbandar, dan untuk mengetahui kinerja pengawasan Syahbandar di Pelabuhan Tual.
- 2) Ayu Rahmawaty (2020) melakukan penelitian yang berjudul pengawasan kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan terhadap pelabuhan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2012 tentang organisasi dan tata kerja kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan di Kota Bengkalis. Adapun tujuan dari penelitian tersebut yakni untuk mengetahui bagaimana pengawasan kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan terhadap pelabuhan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik



Indonesia Nomor 36 Tahun 2012 tentang organisasi dan tata kerja kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan di Kota Bengkalis serta untuk mengetahui apa kendala yang dialami pihak kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan di Kota Bengkalis dalam melakukan pengawasan terhadap pelabuhan.

- 3) Y.C. Aguw Randy (2013) melakukan penelitian tentang tanggung jawab syahbandar dalam keselamatan pelayaran ditinjau dari UU Pelayaran No.17 Tahun 2008 tentang pelayaran. Adapun tujuan penelitian yang dilakukan adalah untuk mengetahui bagaimana tanggung jawab syahbandar dalam keamanan dan keselamatan pelayaran dan bagaimana tugas syahbandar dalam rangka meningkatkan keamanan dan keselamatan pelayaran.

## **B. Konsep Pengawasan**

### **1. Pengertian Pengawasan**

Pengawasan secara umum dapat didefinisikan sebagai cara suatu organisasi mewujudkan kinerja yang efektif dan efisien, serta lebih jauh mendukung lebih jauh mendukung terwujudnya visi dan misi organisasi. Apabila sesuatu program kelembagaan tidak memberikan hasil sesuai dengan harapan sebelumnya, berarti minimal ada tiga jenis kelemahan : pertama kelemahan dari segi perencanaan yang tidak tepat sasaran yang hendak dituju; *kedua*, pelaksanaan suatu kegiatan tidak ditangani oleh manusia yang memiliki pengetahuan dan keterampilan yang sesuai dengan jenis pekerjaan; dan *ketiga* adalah pengawasan yang dilakukan oleh manusia itu sendiri. Sehubungan dengan kelemahan-



kelemahan yang dijumpai dalam kelembagaan yang sebenarnya sangat berpengaruh negatif dalam perkembangan karena sasaran yang hendak dicapai selalu mengalami kegagalan.

Menurut Hadibroto dalam Fahmi (2016:97) mengatakan bahwa pengawasan adalah kegiatan penilaian terhadap organisasi/kegiatan dengan tujuan agar organisasi/kegiatan tersebut melaksanakan fungsi dengan baik dan dapat memenuhi tujuan yang telah ditetapkan. Dalam sumber yang sama Brantas dalam fahmi (2016:97) mengemukakan bahwa pengawasan adalah proses pemantauan, penilaian, pelaporan rencana atas pencapaian tujuan yang telah ditetapkan untuk tindak korektif guna penyempurnaan lebih lanjut. Melihat kedua pendapat tersebut terdapat kesamaan bahwa pengawasan berkaitan dengan penilaian maupun pemantauan suatu kegiatan yang berorientasi pada tujuan ingin dicapai sebagaimana yang telah ditetapkan sebelumnya.

Adapun pengawasan menurut Ivancevic dan Matesson dalam Rifa'i dan Fadhli (2013:44) menjelaskan bahwa fungsi pengawasan terdiri dari tindakan dan keputusan tindakan manajer untuk menjamin bahwa hasil-hasil bersifat konsisten dengan hasil yang diinginkan sebagaimana ditetapkan dalam rencana. Selain itu pengertian pengawasan menurut Terry dalam Wijaya dan Rifa'i (2016:46) merupakan usaha yang sistematis dalam menentukan apa yang telah dicapai yang mengarah kepada penilaian kinerja dan pentingnya mengoreksi atau mengukur kinerja yang didasarkan pada rencana-rencana yang ditetapkan sebelumnya.

Sementara itu Mockler dalam Herison (2018:75) pengawasan yaitu usaha sistematis menetapkan standar pelaksanaan dengan tujuan perencanaan, merancang sistem informasi umpan balik, membandingkan kegiatan nyata dengan standar, menentukan dan mengukur deviasi-deviasi dan mengambil tindakan koreksi yang menjamin bahwa semua sumber daya yang dimiliki telah dipergunakan dengan efektif dan efisien. Dengan demikian dapat dilihat adanya perbedaan pendapat mengenai pengawasan dimana Mockler menitikberatkan pada keselarasan standar dan keadaan apabila tidak sesuai, segera melakukan perubahan yang lebih efektif dan efisien.

Dengan melihat berbagai pengertian di atas, adapun definisi pengawasan yang dapat ditarik oleh peneliti yakni pengawasan merupakan serangkaian kegiatan yang dilakukan untuk melihat sejauh mana organisasi menjalankan rencana yang telah ditetapkan dan kemudian mengoreksi setiap penyimpangan yang ditemukan.

## 1.2 Bentuk-Bentuk Pengawasan

Adapun bentuk-bentuk pengawasan yang dikemukakan oleh Herison (2018) dalam bukunya "Pengantar Manajemen" adalah sebagai berikut:

- a. Pengawasan Pendahulu (*feedforward control, steering controls*) Dirancang untuk mengantisipasi penyimpangan standar dan memungkinkan koreksi dibuat sebelum kegiatan terselesaikan. Berdasarkan argument tersebut pengawasan akan menjadi efektif apabila seorang manajer dapat menemukan informasi-informasi yang akurat dan tepat waktu tentang perubahan yang terjadi ataupun perkembangan tujuan.

- b. Pengawasan Concurrent (*concurrent control*) yaitu dimana pengawasan merupakan bagian dari prosedur yang harus dipenuhi dan ditentukan sebelum kegiatan dilakukan agar dapat menjamin ketepatan pelaksanaan kegiatan.
- c. Pengawasan Umpan Balik (*feedback control, past-action controls*) yaitu mengukur hasil dari suatu kegiatan yang telah terlaksana, guna mengukur penyimpangan yang mungkin terjadi ataupun tidak sesuai dengan standar yang berlaku.

### 1.3 Tahap Proses Pengawasan

Dalam buku pengantar manajemen yg ditulis oleh heripson (2018:75) tahap proses pengawasan terbagi atas lima tahap yakni sebagai berikut:

- a) Tahap Penetapan Standar Tujuannya adalah sebagai sasaran, kuota, dan target pelaksanaan kegiatan yang digunakan sebagai patokan dalam pengambilan keputusan. Bentuk standar yang umum yaitu :
  1. Standar phisik, dimana meliputi kuantitas maupun kuliatas barang ataupun jas.
  2. Standar moneter yaitu berbentuk nominal dan mencakup pula upah tenaga kerja dan sebagainya.
  3. Standar waktu yakni bersangkutan dengan batasan waktu yang harus diselesaikan dalam menjalankan suatu pekerjaan/kegiatan
- b) Tahap penentuan pengukuran pelaksanaan kegiatan digunakan sebagai dasar atas pelaksanaan kegiatan yang dilakukan secara tepat.

- c) Tahap Pengukuran Pelaksanaan Kegiatan Beberapa proses yang berulang-ulang dan sifatnya berkelanjutan, yang berdasar pada laporan, metode, pengujian, dan sampel.
- d) Tahap pembandingan pelaksanaan dengan standar dan analisa penyimpangan digunakan untuk mengetahui penyebab dari berbagai penyimpangan yang terjadi kemudian dianalisa mengapa bisa terjadi hal demikian serta juga digunakan sebagai alat pengambilan keputusan bagi manajer.
- e) Tahap pengambilan tindakan koreksi, dimana dilakukan apabila didalam pelaksanaannya diketahui terjadi penyimpangan sehingga perlu adanya perbaikan dalam pelaksanaan.

#### 1.4 Fungsi pengawasan

Adapun fungsi pengawasan dalam Sarinah dan Mardalena (2017) adalah :

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

Dengan demikian penulis menyimpulkan bahwa fungsi pengawasan adalah sebagai penunjang manajemen dalam menyelesaikan tugas dan tanggung jawabnya secara efektif dengan melakukan penganalisaan, penilaian serta rekomendasi dan penyampaian laporan terkait kegiatan yang dilakukan.

### 1.5 Pengawasan yang Efektif

Agar pengawasan efektif, maka para manajer harus menghayati reaksi manusia terhadap sistem pengawasan. Manusia tidak begitu saja menerima pengawasan yang dilakukan manajer. Reaksinya bermacam-macam menolak sekali pengawasan terhadapnya, mempertahankan diri dari sistem pengawasan yang diterapkan padanya dan membela kinerja dan menolak sasaran kinerja yang tersirat dan tersurat pada tujuan. Hal ini makin jelas bila sumber daya terbatas dan situasi penuh tekanan. Dalam situasi seperti itu, orang cenderung untuk mempertahankan hasil kerja yang dibatasi oleh kendala sehingga pengawasan biasanya tidak dikehendaki.

Menurut Siswanto (2005:149) secara umum pengawasan yang efektif mempunyai karakteristik sebagai berikut:

- a. Akurat (*Accurate*). Informasi atas kinerja harus akurat. Ketidak akuratan data dari suatu sistem pengawasan dapat mengakibatkan organisasi mengambil tindakan yang akan menemui kegagalan untuk memperbaiki suatu permasalahan;

- b. Tepat Waktu (*Timely*). Informasi harus dihimpun, diarahkan, dan segera dievaluasi jika akan diambil tindakan tepat pada waktunya guna menghasilkan perbaikan;
- c. Objektif dan Komprehensif (*Objective and Comprehensible*). Informasi dalam suatu sistem pengawasan harus mudah dipahami dan dianggap objektif oleh individu yang menggunakannya. Maka objektif system pengawasan, makin besar kemungkinannya bahwa individu dengan sadar dan efektif akan merespons informasi yang diterima, demikian pula sebaliknya. Sistem informasi yang sulit dipahami akan mengakibatkan kebingungan untuk diterapkan;
- d. Dipusatkan Pada Tempat Pengawasan Strategis (*Focused on Strategic Control Points*). Sistem pengawasan strategis sebaiknya dipusatkan pada bidang yang paling banyak kemungkinan akan terjadi penyimpangan standar, dan kemungkinan menimbulkan kerugian yang paling besar. Selain itu, sistem pengawasan strategis sebaiknya dipusatkan pada tempat yang tindakan perbaikan dapat dilaksanakan seefektif mungkin;
- e. Secara Ekonomi Realistik (*Economically Realistic*). Pengeluaran biaya untuk implementasi harus ditekan seminimum mungkin sehingga terhindar dari pemborosan yang tidak berguna. Usaha untuk meminimumkan pengeluaran yang tidak produktif adalah dengan cara mengeluarkan biaya paling minimum yang diperlukan untuk memastikan bahwa aktivitas yang dipantau akan mencapai tujuan;
- f. Secara Organisasi Realistik (*Organizationally Realistic*). Sistem pengawasan harus dapat digabungkan dengan realitas organisasi. Misalnya, individu harus



dapat melihat hubungan antara tingkat kinerja yang harus dicapai dan imbalan yang akan menyusul kemudian;

- g. Dikoordinasikan dengan Arus Pekerjaan Organisasi (*Coordinated with the Organization's Work Flow*). Informasi pengawasan perlu untuk dikoordinasikan dengan arus pekerjaan di seluruh organisasi karena dua alasan. Pertama, setiap langkah dalam proses pekerjaan dapat memengaruhi keberhasilan atau kegagalan seluruh operasi. Kedua, informasi pengawasan harus sampai pada semua orang yang perlu untuk menerimanya;
- h. Fleksibel (*Flexible*). Pada setiap organisasi pengawasan harus mengandung sifat fleksibel yang sedemikian rupa sehingga organisasi tersebut dapat segera bertindak untuk mengatasi perubahan yang merugikan atau memanfaatkan peluang baru;
- i. Preskriptif dan Operasional (*Prescriptive and Operational*). Pengawasan yang efektif dapat mengidentifikasi tindakan perbaikan apa yang perlu diambil setelah terjadi penyimpangan dari standar. Informasi harus sampai dalam bentuk yang dapat digunakan ketika tiba pada pihak yang bertanggung jawab untuk mengambil tindakan perbaikan;
- j. Diterima Para Anggota Organisasi (*Accepted by Organization Members*). Agar sistem pengawasan dapat diterima Oleh para anggota organisasi, pengawasan tersebut harus berkaitan dengan tujuan yang ingin dicapai. Dari pendapat ahli di atas, penulis berpendapat bahwa pengawasan yang efektif memiliki indikator data yang dimiliki dapat di pertanggungjawabkan, tepat waktu, adanya tindakan perbaikan setelah terjadi penyimpangan, dan fleksibel.



Menurut Schermerhorn dalam Sarina dan Mardalena (2017) , agar supaya pengawasan itu efektif haruslah :

1. Berorientasi pada hal-hal yang strategis pada hasil-hasil
2. Berbasis informasi
3. Tidak kompleks
4. Cepat dan berorientasi perkecualian
5. Dapat dimengerti
6. Luwes
7. Konsisten dengan struktur organisasi
8. Dirancang untuk mengakomodasi pengawasan diri
9. Positif mengarah ke perkembangan, perubahan dan perbaikan
10. Jujur dan objektif

Sistem pengawasan yang efektif itu seharusnya mendukung strategis dan memfokuskan diri pada apa yang harus dilakukan, tidak saja pada usaha pengukuran. Pokok perhatian ada pada kegiatan yang penting bagi tercapainya tujuan organisasi. Sistem pengawasan harus mendukung usaha menyelesaikan masalah dengan pengambilan keputusan, tidak haanya menunjukkan penyimpangan-penyimpangan. Sistem tersebut harus dapat menunjukan mengapa terjadi penyimpangan dan apa yang harus dilakukan untuk perbaikannya. Sistem pengawasan harus dapat dengan cepat atau dini mendeteksi penyimpangan sehingga tindakan perbaikan dapat pula dilakukan dengan segera agar terhindar hal-hal yang tidak diharapkan; kalau perlu dengan cara-cara pengecualian.

Sistem pengawasan yang efektif memberikan informasi yang cukup bagi para pengambil keputusan, artinya informasi yang mudah dimengerti, padat. Sistem pengawasan harus dapat mengakomodasi situasi yang unik atau yang berubah-ubah. Sistem pengawasan harus pula dapat mengakomodasikan kapasitas seseorang untuk mengawasi dirinya sendiri. Yang penting harus ada saling percaya, komunikasi dan partisipasi pihak-pihak yang berkepentingan.

Pengawasan diri tercipta bila rancang bangun kerja itu jelas dan pemilihan orang yang mampu bagi pekerjaannya dilakukan dengan baik. Sistem pengawasan harus menitik-beratkan pada pengembangan, perubahan dan perbaikan; kalau dapat sanksi dan peringatan itu diminumkan. Kalau sanksi diperlukan haruslah dilaksanakan dengan hati-hati dan manusiawi. Akhirnya sistem pengawasan harus jujur dan objektif artinya tidak memihak, dan satu-satunya tujuan adalah peningkatan kerja.

Menurut Siagian dalam Yuliani (2003;114) ciri-ciri pengawasan yang efektif

1. Pengawasan harus bersifat fact finding dalam arti bahwa pelaksanaan fungsi pengawasan harus menemukan fakta-fakta tentang bagaimana tugas-tugas dijalankan dalam organisasi.
2. Pengawasan tidak dimaksudkan untuk menentukan siapa yang salah jika ada ketidakberesan, akan tetapi untuk menemukan apa yang tidak betul. Pengawasan harus bersifat membimbing agar para pelaksana meningkatkan kemampuannya untuk melakukan tugas yang ditentukan baginya. Beberapa fase atau urutan

pelaksanaan, pengawasan dapat diukur dari indikator sebagai berikut: Menurut Sondang P. Siagian (2002) dalam Yuliani adalah

1. Penetapan standar.
2. Memantau atau diawasi dan dinilai oleh atasan
3. Pengukuran kerja
4. Membandingkan
5. Tindakan perbaikan atau koreksi.

Tujuan utama dari pengawasan yaitu mengusahakan supaya apa yang direncanakan menjadi kenyataan dan mencari dan memberitahu kelemahan-kelemahan yang dihadapi.

Menurut Siagian dalam Yuliani (2008) terdapat dua teknik pengawasan yaitu:

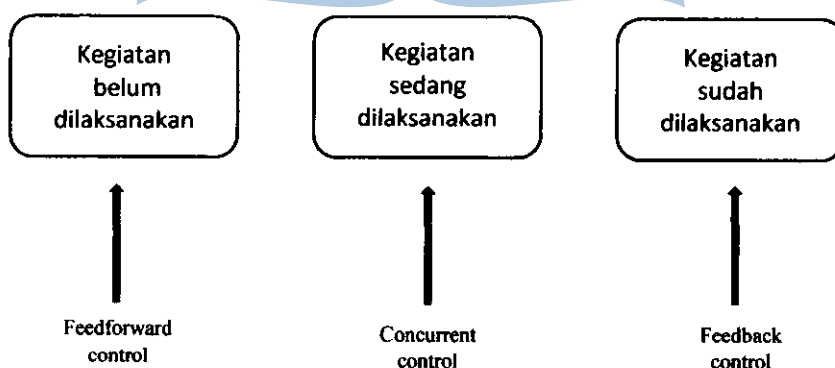
1. Pengawasan langsung, yaitu pemimpin organisasi mengadakan sendiri pengawasan terhadap kegiatan yang sedang dijalankan. Pengawasan langsung ini dapat berbentuk inspeksi langsung, *on the spot observation*, dan *on the spot report*.
2. Pengawasan tidak langsung yaitu pengawasan dari jarak jauh, pengawasan ini dilakukan melalui laporan yang disampaikan oleh bawahan. Laporan ini dapat tertulis dan lisan melalui telepon.

#### 1.6 Tipe dan Prinsip Pengawasan

Secara konsep pengawasan tersebut memiliki banyak tipe menurut Handoko dalam Fahmi (2016:98) ada tiga tipe pengawasan yaitu:

- a) Pengawasan pendahuluan
- b) Pengawasan “*Concurrent*”
- c) Pengawasan umpan balik

Untuk memahami secara lebih dalam Handoko menjelaskan bahwa “pengawasan pendahuluan, atau sering disebut *Steering Controls*, dirancang untuk mengantisipasi masalah-masalah atau penyimpangan. Penyimpangan dari standar atau tujuan dan memungkinkan koreksi dibuat sebelum suatu tahap kegiatan tertentu diselesaikan. “untuk pengawasan “*concurrent*” Handoko mengatakan bahwa, “tipe pengawasan ini merupakan proses dimana aspek tertentu dari suatu prosedur harus disetujui dulu, atau syarat tertentu harus dipenuhi dulu sebelum kegiatan-kegiatan bisa dilanjutkan, atau menjadi semacam peralatan “*double check*” yang lebih menjamin ketepatan pelaksanaan suatu kegiatan”. Dan lebih jauh Handoko “pengawasan umpan balik juga dikenal *past-action controls*, mengukur hasil-hasil dari suatu kegiatan yang telah diselesaikan.”



**Gambar 2.1 : Tipe-Tipe Pengawasan**

Ada yang harus diingat dalam memahami tipe pengawasan adalah semua itu sangat tergantung siapa dan dimana diterapkan tipe pengawasan tersebut. Karena kesuksesan suatu tipe pengawasan sangat tergantung pada siapa yang ditugaskan menjadi pengawasan dari suatu pekerjaan tersebut. Jika yang bersangkutan memiliki keseriusan tinggi maka artinya pengawasan itu akan sukses, namun itu juga menjadi sebaliknya.

Menurut pendapat Handayani dalam bukunya “Pengantar Studi Ilmu Administrasi dan Manajemen” (Kusmayadi 2016) bahwa prinsip-prinsip pengawasan adalah sebagai berikut :

- a. Pengawasan berorientasi terhadap tujuan organisasi yang dimaksud dengan berorientasi kepada tujuan organisasi.
- b. Pengawasan harus obyektif, jujur dan mendahulukan kepentingan umum daripada kepentingan pribadi. Maksudnya bahwa pengawasan dilaksanakan harus berdasarkan kepada kriteria standar tertentu yang telah ditentukan sebelumnya bukan berdasarkan pertimbangan-pertimbangan.
- c. Pengawasan menurut prinsip pengawasan yang ketiga berarti bahwa pengawasan yang dilaksanakan harus didasarkan pada peraturan-peraturan yang berlaku, prosedur yang ditentukan dan sesuai dengan tujuan dalam pelaksanaan pekerjaan. Selain itu dalam pelaksanaannya harus berorientasi terhadap tujuan (manfaat) dari pelaksanaan pekerjaannya (pekerjaan tersebut harus diketahui manfaatnya).
- d. Pengawasan harus menjamin daya guna dan hasil guna pekerjaan. Artinya bahwa pengawasan yang dilaksanakan harus menjamin tercapainya tujuan

sesuai dengan yang direncanakan, dalam arti efektif, dan dengan biaya yang sekecil mungkin serta mendapat manfaat yang sebesar-besarnya dalam arti efisien.

- e. Pengawasan harus berdasarkan atas standar yang obyektif (*accurate*) dan tepat. Berarti bahwa pengawasan harus berdasarkan standar yang obyektif dalam arti berdasarkan pada ukuran-ukurannya sehingga dapat diadakan penilaian terhadap apa yang dijadikan obyeknya, bukan atas dasar pertimbangan / subyektif.
- f. Pengawasan harus bersifat terus menerus (*continue*) Artinya harus dilakukan secara terus menerus berkesinambungan, tidak berhenti dalam suatu kegiatan. Sebagai suatu proses, pengawasan terdiri atas beberapa tahap mulai dari penentuan standar, penilaian dengan membandingkan antara keadaan sebenarnya dengan standar serta melakukan tindakan perbaikan apabila ditemukan ketidaksesuaian dengan rencana organisasi. Rangkaian pelaksanaan pengawasan tersebut adalah tahap-tahap perencanaan / persiapan, pelaksanaan / pemeriksaan, dan tahap pelaporan.
- g. Hasil pengawasan harus memberikan umpan balik (*feedback*) terhadap perbaikan dan penyempurnaan dalam pelaksanaan perencanaan dan kebijaksanaan waktu yang akan datang. Pelaksanaan harus dilakukan sedemikian rupa, sehingga para aparat yang diawasi dapat mengetahui bahwa diadakan pengawasan tersebut bukan semata-mata mencari kesalahan, tetapi pengawasan tersebut dilakukan agar mereka yang diawasi dapat memberi masukan atau



saran-saran dan pendapatnya kepada pengawas, untuk perbaikan pekerjaan diwaktu yang akan datang.

### 1.7 Indikator Pengawasan

Menurut Handoko (2013) indikator - indikator dari pengawasan adalah sebagai berikut :

#### a. Prosedur

Dalam pelaksanaan fungsi pengawasan dibutuhkan prosedur dimana sebagai indikasi rangkaian aktivitas, tugas, langkah-langkah dan proses apa saja yang dilakukan dalam pelaksanaan pengawasan. Dengan adanya prosedur pekerjaan menjadi terarah serta membuat pengawasan akan mudah karena segala hal yang akan dilaksanakan telah tercantum dalam prosedur. Demikian pula sebaliknya, tanpa prosedur suatu pekerjaan akan menjadi ambigu dan akan membuat seorang pengawas menjadi keliru karena tidak mengetahui prosedur.

#### b. Standar

Standar salah satu hal yang penting dalam pengawasan, karena untuk melaksanakan fungsi pengawasan harus ada standar yang ditentukan agar dapat meminimalisir atau mencegah adanya kesalahan dan kelalaian. Standar merupakan suatu patokan dimana dalam pengawasan dibutuhkan patokan waktu, sasaran dan lain lain.

#### c. Ketelitian

Hal yang penting dalam pengawasan adalah ketelitian, dimana jika seorang pengawas kurang teliti akan membuat pemilik kapal melakukan hal-hal



yang tidak diinginkan. Hal yang dimaksud adalah memalsukan data dan sebagainya. Jadi diperlukan ketelitian yang tinggi untuk menghindari kesalahan yang dapat merugikan tersebut. .

### C. Tugas Syahbandar

Tugas dan tanggung jawab seorang syahbandar sangatlah penting dalam memberikan surat kelaiklautan kapal, ijin berlayar, keselamatan serta keamanan serta seluruh kegiatan pelayaran angkutan laut diperairan Indonesia. Dengan demikian syahbandar dalam melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan berdasarkan UU nomor 17 tahun 2008, yaitu:

- a. Mengawasi kelaiklautan kapal,keselamatan, keamanan dan ketertiban  
Di pelabuhan;
- b. Mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur-pelayaran;
- c. Mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan;
- d. Mengawasi kegiatan *salvage* dan pekerjaan bawah air;
- e. Mengawasi kegiatan penundaan kapal;
- f. Mengawasi pemanduan;
- g. Mengawasi kegiatan bongkar muat barang berbahaya serta limbah berbahaya dan beracun.
- h. Mengawasi pengisian bahan bakar;
- i. Mengawasi kegiatan 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 pemadaman kebakaran dipelabuhan; dan
- n. Mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim.

Dalam melaksanakan fungsi dan tugas diatas maka syahbandar memiliki kewenangan sebagai berikut:

- a. Mengkoordinasi seluruh kegiatan pemerintahan 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.

Menurut Peraturan Bandar 1925 Pasal 1 ayat (1) dalam Suriyani, Dkk dikatakan bahwa yang dimaksud dengan Syahbandar adalah Syahbandar Ahli, Pejabat Syahbandar dan Syahbandar Muda. Syahbandar dalam melaksanakan tugas dan fungsinya sebagai unsur pelaksana teknis melakukan pengawasan kapal di pelabuhan. Disamping Syahbandar ada pula petugas yang ditunjuk oleh pemerintah, untuk mengawasi kapal-kapal asing yang dikenal sebagai "*Port State Control Officer*" dan pengawasannya meliputi:

1. Sewaktu kapal datang Ada tiga tugas penting yang harus dilakukan oleh Syahbandar (*Harbor Master*) ialah :
  - a. Menunjuk tempat sandar/labuh kapal

- b. Memberikan warta kapal untuk diisi dan ditandatangani oleh Nahkoda .
  - c. Meneliti dokumen pelaut/surat-surat kapal yang diterima dari Nahkoda.
2. Sewaktu Kapal berada di Perairan Bandar Sewaktu kapal berada di perairan bandar, menunggu selesainya bongkar muat barang, embarkasi dan debarkasi penumpang, Syahbandar mengawasi dengan ketat ditaatinya ketentuan-ketentuan peraturan bandar oleh Nahkoda/awak kapal antara lain:
- a. Kapal tidak boleh berpindah tempat.
  - b. Tidak boleh melakukan perbuatan-perbuatan yang dapat menimbulkan bahaya kebakaran.
  - c. Tidak boleh melakukan perbuatan-perbuatan yang dapat menimbulkan pencemaran dan kelestarian lingkungan.
  - d. Tidak boleh melakukan perbuatan-perbuatan yang dapat menyebabkan pendangkalan terhadap alur pelayaran.
  - e. Tidak boleh melakukan perbuatan-perbuatan yang dapat mengganggu keamanan dan ketertiban umum serta terganggunya tertib hukum di Perairan Bandar.
  - f. Kesempatan kepada Syahbandar untuk melakukan pemeriksaan di kapal dalam rangka pemeriksaan terus-menerus mengenai segi keselamatan pelayaran.
3. Sewaktu Kapal akan Berlayar. Kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan harus mendapatkan surat ijin berlayar (*port clearance*) dari Syahbandar sesuai Pasal 8 Peraturan Bandar 1925 Sebelum diberikan surat ijin

berlayar oleh Syahbandar perlu diselesaikan lebih dahulu hal-hal sebagai berikut:

- a. Perusahaan Pelayaran Semua kewajiban-kewajiban perusahaan/Nahkoda terhadap Bea Cukai, Kesehatan, Imigrasi, Perum Pelabuhan sudah diselesaikan.
- b. Pandu Harus sudah diminta oleh perusahaan yang bersangkutan dan sudah siap untuk melakukan pemanduan.
- c. Nahkoda Memberikan clearing declaration kepada Syahbandar. Syahbandar Harus meneliti:
  1. Apakah dokumen lengkap dan masih berlaku
  2. Apakah Nahkoda dan awak kapal lengkap dan memenuhi syarat-syarat ijazah yang ditentukan.
  3. Apakah awak kapal memiliki buku pelaut dan sertifikat
  4. Pengawasan tertib Bandar Untuk melaksanakan pengawasan tertib Bandar dan keselamatan kapal, Syahbandar berwenang untuk menerapkan perundang-undangan yang bertujuan untuk :
    - a. Terjaminnya kelancaran dan keselamatan keluar masuknya suatu kapal.
    - b. Terjaminnya keselamatan kelancaran bongkar muat barang.
    - c. Terjaminnya kelancaran dan ketertiban naik turun penumpang.
    - d. Terjaminnya tertib hukum dan keamanan di dalam bandar.
    - e. Terjaminnya kelestarian lingkungan di dalam bandar.

Oleh karena itu peran Syahbandar perlu ditingkatkan melalui keterampilan nautis, teknis dan *administrative* serta disiplin kerja, peningkatan dedikasi terhadap pengembangan tugas demi mewujudkan keselamatan kapal, barang dan jiwa di laut.

Peran syahbandar dalam bidang pengawasan adalah sangat penting hal ini dapat dilihat dalam undang undang pelayaran Indonesia mengenai keselamatan kapal ada beberapa hal yang perlu mendapat perhatian dari syahbandar dalam pengawasannya yaitu:

1. Material kapal;
2. Konstruksi kapal;
3. Bangunan kapal;
4. Permesinan dan perlistrikan kapal;
5. Stabilitas kapal;
6. Tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio;
7. Elektornika kapal.

Demikian juga dalam rangka mengatur sarana dan prasarana di Bidang Keselamatan Pelayaran, maka ada beberapa perangkat peraturan yang mengatur tentang keselamatan kapal antara lain:

1. Nasional
  - a. Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
  - b. Scheepen Ordonansi 1953 dan peraturan pelaksanaan lainnya yang bersumber

dari ordonansi tersebut.

c. Peraturan lambung timbul 1935

2. *Internasional Safety of life at Sea* 1974 diperbaiki dengan Amandemen 1978 berlaku bagi semua kapal yang melakukan pelayaran antara pelabuhan-pelabuhan di dunia. Ordonansi dan peraturan tersebut mengatur antara lain:

- 
- a. Instansi yang melakukan pengawasan terhadap laik laut suatu kapal.
  - b. Mengatur persyaratan konstruksi bangunan kapal
  - c. Mengatur persyaratan kelengkapan kapal
  - d. Mengatur persyaratan alat-alat radio komunikasi kapal
  - e. Mengatur persyaratan daerah pelayaran suatu kapal
  - f. Mengatur persyaratan navigasi kapal
  - g. Mengatur tatacara pemuatan di kapal
  - h. Mengatur persyaratan stabilitas kapal
  - i. Mengatur persyaratan permesinan dan kelistrikan
  - j. Mengatur tentang muatan berbahaya
  - k. Mengatur persyaratan kapal nuklir
  - l. Mengatur persyaratan untuk Nahkoda, perwira deck, dan mesin kapal serta awak kapal
  - m. Mengatur bentuk sertifikat keselamatan pelayaran

Kelaiklautan kapal sangat erat kaitannya dengan keselamatan pelayaran, kelaiklautan kapal kalau tidak dibantu dengan sarana keselamatan pelayaran, maka resiko kecelakaan kapal sangat tinggi. Dalam pembahasan ini perlu dikemukakan unsur-unsur yang berhubungan dengan keselamatan pelayaran sesuai dengan Undang - undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran adalah sebagai berikut:

- a) Pelayaran adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan di perairan, kepelabuhan serta keamanan dan keselamatannya.
- b) Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik tenaga angin atau ditunda, termasuk dengan kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.
- c) Perairan adalah perairan yang meliputi laut wilayah, perairan kepulauan, perairan pedalaman sebagaimana yang dimaksud dalam Undang-undang Nomor 4 Prp. 1960 tentang Perairan Indonesia Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan United Nations Convention on the law of the sea (Konvensi Perserikatan Bangsa-bangsa tentang hukum laut), serta perairan daratan.
- d) Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.



- e) Alur pelayaran adalah bagian dari perairan yang alami maupun buatan yang dari segi kedalaman, lebar dan hambatan pelayaran lainnya dianggap aman untuk dilayari.
- f) Sarana bantu navigasi pelayaran adalah sarana yang dibangun atau terbentuk secara alami yang berada di luar kapal yang berfungsi membantu navigator dalam menentukan posisi atau haluan kapal serta memberitahukan bahaya atau rintangan pelayaran untuk kepentingan keselamatan berlayar.
- g) Telekomunikasi pelayaran adalah setiap pemancaran pengiriman atau penerimaan tiap jenis tanda, gambar, suara dan informasi dalam bentuk apapun melalui sistem kawat, optik, radio atau sistem elektromagnetik lainnya dalam dinas bergerak pelayaran yang merupakan bagian dari keselamatan pelayaran.
- h) Pekerjaan bawah air adalah pekerjaan yang berhubungan dengan instalasi, konstruksi atau kapal yang dilakukan di bawah air yang bersifat khusus.

Syahbandar dalam melaksanakan tugas dan fungsinya sebagai unsur pelaksana teknis melakukan pengawasan kapal di pelabuhan. Disamping Syahbandar ada pula petugas yang ditunjuk oleh pemerintah, untuk mengawasi kapal-kapal asing yang dikenal sebagai *Port State Control Officer* dan pengawasannya meliputi:

1. Sewaktu kapal datang Ada tiga tugas penting yang harus dilakukan oleh Syahbandar(Harbor Master) ialah :
  - a. Menunjuk tempat sandar/labuh kapal
  - b. Memberikan warta kapal untuk diisi dan ditandatangani oleh Nahkoda

c. Meneliti dokumen pelaut/surat-surat kapal yang diterima dari Nahkoda.

2. Sewaktu Kapal berada di Perairan Bandar Sewaktu kapal berada di perairan bandar, menunggu selesainya bongkar muat barang, embarkasi dan debarkasi penumpang, Syahbandar mengawasi dengan ketat ditaatinya ketentuan-ketentuan peraturan bandar oleh Nahkoda/awak kapal antara lain:

- a) Kapal tidak boleh berpindah tempat.
- b) Tidak boleh melakukan perbuatan-perbuatan yang dapat menimbulkan bahaya kebakaran.
- c) Tidak boleh melakukan perbuatan-perbuatan yang dapat menimbulkan pencemaran dan kelestarian lingkungan
- d) Tidak boleh melakukan perbuatan-perbuatan yang dapat menyebabkan pendangkalan terhadap alur pelayaran.
- e) Tidak boleh melakukan perbuatan-perbuatan yang dapat mengganggu keamanan dan ketertiban umum serta terganggunya tertib hukum di Perairan Bandar.
- f) Kesempatan kepada Syahbandar untuk melakukan pemeriksaan di kapal dalam rangka pemeriksaan terus-menerus mengenai segi keselamatan pelayaran.

3. Sewaktu Kapal akan Berlayar Kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan harus mendapatkan surat ij in berlayar (*port clearance*) dari Syahbandar sesuai Pasal 8 Peraturan Bandar 1925. Sebelum diberikan surat ijin berlayar oleh Syahbandar perlu diselesaikan lebih dahulu hal-hal sebagai berikut:

- a) Perusahaan Pelayaran Semua kewajiban-kewajiban perusahaan/Nahkoda terhadap Bea Cukai, Kesehatan, Imigrasi, Perum Pelabuhan sudah diselesaikan.
- b) Pandu harus sudah diminta oleh perusahaan yang bersangkutan dan sudah siap untuk melakukan pemanduan.
- c) Nahkoda Memberikan clearing declaration kepada Syahbandar.
- d) Syahbandar Harus meneliti: - Apakah dokumen lengkap dan masih berlaku - Apakah Nahkoda dan awak kapal lengkap dan memenuhi syarat-syarat ijazah yang ditentukan - Apakah awak kapal memiliki buku pelaut dan sertifikat.

Dari uraian di atas, mengenai tugas dan tanggung jawab serta ruang lingkup kegiatan-kegiatan Syahbandar, dapat dilihat bahwa Syahbandar secara langsung turut berperan dan menunjang kelancaran pelayaran dan angkutan laut melalui :

- Pelaksanaan tugas pengawasan terhadap keselamatan kapal dan keselamatan berlayar.
- Pelaksanaan tugas pengawasan terhadap keluar masuk dan gerakan-gerakan kapal dalam bandar.
- Pelaksanaan tugas pengawasan terhadap penataan hukum-hukum yang berlaku dalam bidang keselamatan/perkapalan dan pelayaran.

Untuk melaksanakan pengawasan tertib bandar dan keselamatan kapal, Syahbandar berwenang untuk menerapkan perundang-undangan yang bertujuan untuk:

- terjaminnya kelancaran dan keselamatan keluar masuknya suatu kapal

- terjaminnya keselamatan kelancaran bongkar muat barang
- terjaminnya kelancaran dan ketertiban naik turun penumpang
- terjaminnya tertib hukum dan keamanan di dalam bandar
- terjaminnya kelestarian lingkungan di dalam bandar

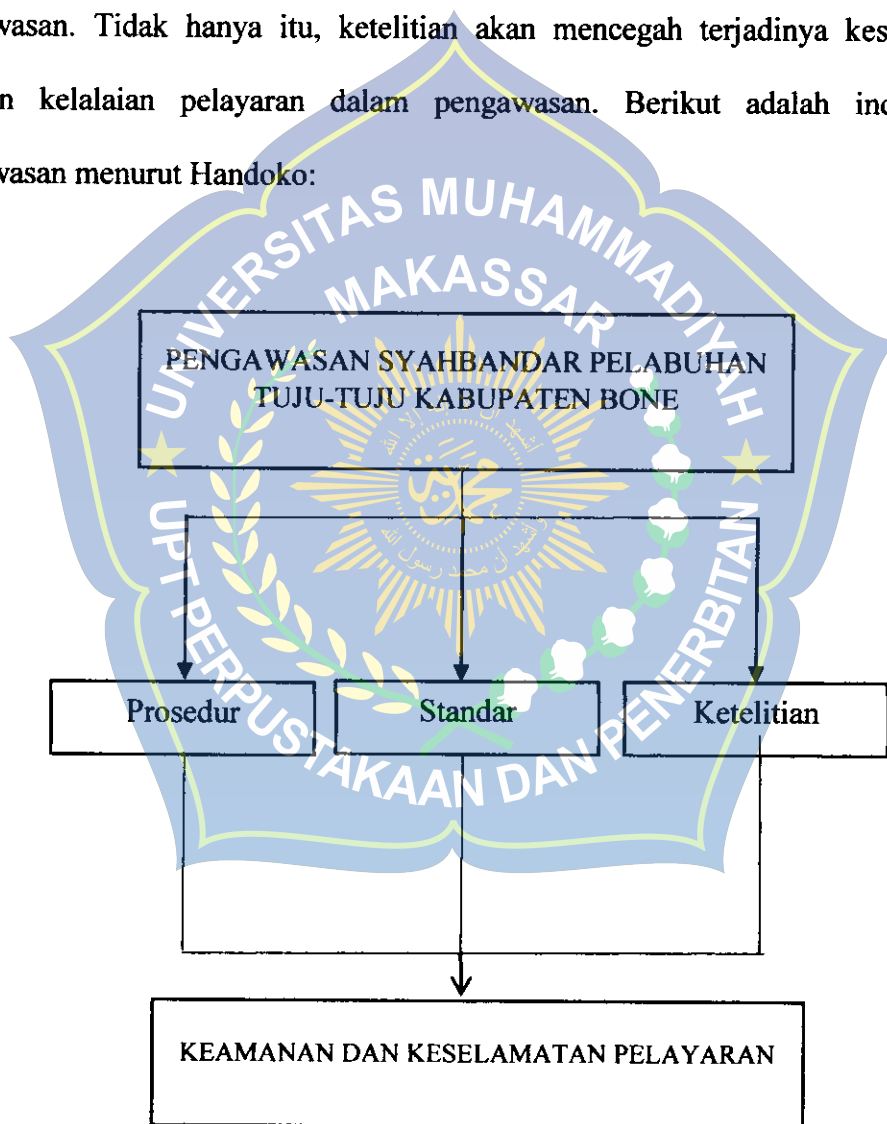
Oleh sebab itu peran Syahbandar perlu ditingkatkan melalui keterampilan nautis, teknis dan administratif serta disiplin kerja, peningkatan dedikasi terhadap pengembangan tugas demi terwujudnya keselamatan kapal, barang dan keselamatan jiwa di laut. Survei membuktikan bahwa dunia pelayaran menghadapi dilema di mana kecelakaan kapal masih saja terjadi dalam jumlah yang memprihatinkan walaupun teknologi perkapalan dan komunikasi pelayaran sudah maju dan dapat dikatakan telah canggih. Untuk itu perlu dikaji dari berbagai faktor kecelakaan dan mencari langkah-langkah untuk mengurangi atau mengeliminasi. Pada bagan alur tugas kegiatan Syahbandar dapat dilihat bahwa, sejumlah perangkat hukum produk internasional dan nasional telah dipakai sebagai landasan bagi Syahbandar, untuk melakukan pengawasan penegakkan hukum demi terjadinya keselamatan kapal di laut melalui surat ijin berlayar.

#### **D. Kerangka Pikir**

Penulis memakai teori Handoko, dimana ada 3 indikator pengawasan. Di dalam sebuah pengawasan dibutuhkan adanya prosedur untuk menjadi acuan dalam bertindak. Didalam prosedur terdapat langkah-langkah yang dilakukan dalam melakukan pengawasan. Selanjutnya adalah standar dimana sangat dibutuhkan agar

dapat meminimalisir atau mencegah adanya kesalahan dan kelalaian, karena standar merupakan patokan dimana dalam pengawasan dibutuhkan patokan waktu, sasaran dan lain lain.

Indikator ketiga yaitu dalam melaksanakan fungsi pengawasan adalah ketelitian. Hal ini sangat penting, karena ketelitian akan berdampak baik paa pengawasan. Tidak hanya itu, ketelitian akan mencegah terjadinya kesalahan maupun kelalaian pelayaran dalam pengawasan. Berikut adalah indikator pengawasan menurut Handoko:



**Gambar 2.2 : Kerangka Pikir**

#### D. Deskripsi Fokus

1. Prosedur pengawasan adalah tahap yang dilakukan oleh syahbandar sesuai dengan SOP yang ada.
  - a) Mempersiapkan lembaran kelaiklautan yang berisi syarat berupa kelengkapan dokumen sebelum berlayar.
  - b) Melakukan pengecekan satu ceklis yakni kegiatan mengecek perlengkapan atau fasilitas penunjang keamanan kapal.
2. Standar pengawasan merupakan ukuran yang digunakan didalam pengawasan untuk mengetahui tingkat keamanan dan keselamatan pelayaran.
  - a) Standar fisik adalah tingkat kelayakan minimal yang menjadi dasar penilaian kelayakan berlayar.
  - b) Standar moneter adalah biaya administrasi yang diperuntukkan sebagai pembayaran jasa pelabuhan dan transaksinya.
  - c) Standar waktu yakni standar yang berhubungan dengan ketepatan waktu dalam pemeriksaan berkas/dokumen.
3. Ketelitian pengawasan adalah kesesuaian diantara data penguk uran yang sama dengan yang dilakukan secara berulang dalam pengawasan.
  - a) Meningkatkan kedisiplinan ialah menyangkut ketepatan waktu dalam menyelesaikan tugas yang berdasar pada SOP.
  - b) Menghindari kekeliruan dan kesalahan adalah sikap yang diambil pegawai untuk memaksimalkan pekerjaan.



## BAB III

### METODE PENELITIAN

#### A. Waktu dan Lokasi Penelitian

Waktu penelitian adalah jangka waktu dalam penelitian. Adapun waktu penelitian dilakukan selama 2 bulan yaitu bulan Juli sampai September 2020.

Lokasi penelitian bertempat di Kabupaten Bone. Dengan mengunjungi Kantor Syahbandar Wil-Ker Pelabuhan Tuju-Tuju. Lokasi ini dipilih oleh peneliti karena instansi ini merupakan tempat dimana segala urusan terkait dengan pelayaran dan arena dilokasi ini terdapat berbagai masalah yang dapat menimbulkan masalah dalam hal terkait pelayaran.

#### B. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ialah kualitatif, dimana penelitian ini bersifat deskriptif kualitatif, yaitu menggambarkan proses dan hasil penelitian dengan kalimat atau argumentasi pandangan data primer maupun data sekunder. Proses dan makna lebih ditekankan dalam penelitian kualitatif. Landasan teori dimanfaatkan sebagai pemandu agar fokus penelitian sesuai dengan fakta di lapangan. Selain itu teori ini juga bermanfaat untuk memberikan gambaran umum tentang latar penelitian dan sebagai bahan pembahasan hasil penelitian.

#### C. Sumber Data

Dalam penelitian ini peneliti membagi 2 jenis data, yaitu:

##### a. Data Primer

Data primer merupakan data yang diperoleh secara langsung dari informan atau obyek penelitian. Untuk mendapatkan data primer dalam penelitian ini maka peneliti telah melakukan wawancara kepada beberapa informan.

b. Data sekunder

Data sekunder merupakan data-data tertulis yang digunakan sebagai informasi pendukung dalam analisis data primer. Data ini pada umumnya berupa dokumen-dokumen tertulis, foto, dan lain-lain yang terkait dengan pengawasan di Kantor Syahbandar Tuju-Tuju.

**D. Informan penelitian**

Informan merupakan seseorang yang akan diwawancarai ialah orang yang faham tentang Syahbandar dan Pengawasan. Adapun informan dalam penelitian ini adalah :

**Tabel 3.1 : Informan Penelitian**

No	Informan	Inisial	Jabatan
1	Abu bakar Alwi	AB	Kepala Kantor Syahbandar
2	Yunus	YS	Staff Syahbandar
3	M. Amir	AR	Staff Syahbandar
4	Aswar	AS	Pegawai Expedisi Pt. Aldi Aksa Jaya
5	Hamsah	HS	Pemilik Kapal Anifa Ilahi
6	Alimuddin	AL	Pemilik Kapal Sinar Asraf
7	Asnal	AN	Pemilik Kapal Pusaka Rahmat

**E. Teknik Pengumpulan Data**

Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

a) Wawancara, yaitu dengan tanya jawab langsung kepada informan. Dalam

penelitian ini data yang didapat ialah sejarah singkat dan gambaran umum koperasi tersebut serta informasi penting terkait beberapa prosedur sistem informasi akuntansi dan beberapa dokumen-dokumen yang hampir sama tersebut.

b) Observasi, yaitu suatu cara pengumpulan data dengan melakukan pengamatan langsung obyek-obyek yang ada, sebagaimana yang tidak dibatasi oleh perilaku manusia.

c) Dokumentasi sebagai pelengkap dalam menerapkan metode observasi dan wawancara dalam penelitian kualitatif.

#### **F. Teknik Analisis Data**

Teknik analisis data yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan:

##### **1) Reduksi Data**

Reduksi data merupakan proses pemilihan, pemusatan perhatian pada penyederhanaan, pengabstrakan, transformasi data kasar yang muncul dari catatan-catatan lapangan Langkah-langkah yang dilakukan adalah menajamkan analisis, menggolongkan atau pengkategorisasian ke dalam tiap permasalahan melalui uraian singkat, mengarahkan, membuang yang tidak perlu, dan mengorganisasikan data sehingga dapat ditarik dan diverifikasi. Data yang di reduksi antara lain seluruh data mengenai permasalahan penelitian.

Data yang di reduksi akan memberikan gambaran yang lebih spesifik dan mempermudah peneliti melakukan pengumpulan data selanjutnya serta mencari data tambahan jika diperlukan. Semakin lama peneliti berada di lapangan maka

jumlah data akan semakin banyak, semakin kompleks dan rumit. Oleh karena itu, reduksi data perlu dilakukan sehingga data tidak bertumpuk agar tidak mempersulit analisis selanjutnya.

## 2) Penyajian Data

Setelah data di reduksi, langkah analisis selanjutnya adalah penyajian data. Penyajian data merupakan sebagai sekumpulan informasi tersusun yang memberikan kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan. Penyajian data diarahkan agar data hasil reduksi terorganisaikan, tersusun dalam pola hubungan sehingga makin mudah dipahami. Penyajian data dapat dilakukan dalam bentuk uraian naratif, bagan, hubungan antar kategori serta diagram alur. Penyajian data dalam bentuk tersebut mempermudah peneliti dalam memahami apa yang terjadi. Pada langkah ini, peneliti berusaha menyusun data yang relevan sehingga informasi yang didapat disimpulkan dan memiliki makna tertentu untuk menjawab masalah penelitian.

Penyajian data yang baik merupakan satu langkah penting menuju tercapainya analisis kualitatif yang valid dan handal. Dalam melakukan penyajian data tidak semata-mata mendeskripsikan secara naratif, akan tetapi disertai proses analisis yang terus menerus sampai proses penarikan kesimpulan. Langkah berikutnya dalam proses analisis data kualitatif adalah menarik kesimpulan berdasarkan temuan dan melakukan verifikasi data.

## 3) Menarik kesimpulan atau verifikasi

Tahap ini merupakan tahap penarikan kesimpulan dari semua data yang telah diperoleh sebagai hasil dari penelitian. Penarikan kesimpulan atau verifikasi adalah usaha untuk mencari atau memahami makna/arti, keteraturan, pola-pola, penjelasan, alur sebab akibat atau proposisi. Sebelum melakukan penarikan kesimpulan terlebih dahulu dilakukan reduksi data, penyajian data serta penarikan kesimpulan atau verifikasi dari kegiatan-kegiatan sebelumnya. Penarikan kesimpulan merupakan tahap akhir dari kegiatan analisis data. Penarikan kesimpulan ini merupakan tahap akhir dari pengolahan data.

### **G. Pengabsahan Data**

Untuk melihat keabsahan data yakni menggunakan triangulasi dimana dapat dibagi menjadi 3 yaitu sebagai berikut:

#### **1. Triangulasi Sumber**

Triangulasi sumber dilakukan dengan cara mengecek data yang telah diperoleh melalui beberapa sumber berdasarkan data yang diperoleh, sehingga menghasilkan suatu kesimpulan.

#### **2. Triangulasi Teknik**

Triangulasi teknik dilakukan dengan cara mengecek data kepada sumber yang sama dengan teknik yang berbeda, dimana dapat dilakukan dengan wawancara, observasi maupun dokumentasi. Selanjutnya apabila data yang didapat berbeda, maka dapat didiskusikan kembali untuk memastikan data mana yang dianggap benar.

#### **3. Triangulasi Waktu**

Traingulasi waktu yakni dengan melihat kondisi atau situasi saat melakukan wawancara kepada informan, dengan suasana yang baik akan menghasilkan data yang lebih valid dan kredibel.





## BAB IV

### HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

#### A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

##### 1. Gambaran Umum Kabupaten Bone

Kabupaten Bone merupakan salah satu daerah yang berada dalam kawasan pesisir yang memiliki letak strategis dalam perdagangan barang dan jasa khususnya kawasan Timur Indonesia yang memiliki luas wilayah 4.559,00 km dan berpenduduk sebanyak 866.245 jiwa. Kabupaten Bone terdiri dari 27 kecamatan, 44 kelurahan, dan 328 desa.

##### a. Visi dan Misi Kabupaten Bone

Visi Kabupaten Bone yaitu : “Masyarakat Bone mandiri, berdaya saing, dan sejahtera.” Adapun penjelasan Visi tersebut yaitu :

**MANDIRI** : kemampuan nyata pemerintah daerah dan masyarakatnya dalam mengatur dan mengurus kepentingan daerah/rumah tangganya sendiri menurut prakarsa dan aspirasi masyarakatnya, termasuk di dalamnya upaya yang sungguh-sungguh secara bertahap mampu mengurangi ketergantungan terhadap pihak-pihak lain namun tetap melakukan kerja sama dengan daerah-daerah lain yang saling menguntungkan.

**BERDAYA SAING**: mengandung makna terwujudnya kemampuan masyarakat Kabupaten Bone untuk memanfaatkan keunggulan inovasi, komparatif dan kompetitif yang berbasis sumber daya lokal dengan tetap

memperhatikan kelestarian lingkungan sehingga mampu bersaing secara regional, nasional bahkan internasional.

**SEJAHTERA:** mengandung makna semakin meningkatnya kualitas kehidupan masyarakat dalam memenuhi kebutuhan dasar yang berkelanjutan dalam aspek ekonomi, pendidikan, kesehatan, politik, sosial budaya, lingkungan hidup yang dilingkupi dengan suasana kehidupan yang religius, aman dan kondusif serta didukung infrastruktur dan tata kelola pemerintahan yang baik.

Misi tersebut kemudian dirumuskan dalam misi sebagai upaya untuk mencapai misi, diantaranya yaitu:

1. Meningkatkan tata kelola pemerintahan yang baik, bersih dan bebas Korupsi, Kolusi dan Nepotisme (KKN).
2. Mengembangkan kemandirian ekonomi dan meningkatkan taraf hidup masyarakat.
3. Meningkatkan akses, pemerataan dan kualitas pelayanan kesehatan, pendidikan dan sosial dasar lainnya.
4. Mengotimalkan akselerasi pembangunan daerah berbasis desa dan kawasan perdesaan.
5. Mendorong penciptaan iklim investasi yang kondusif untuk pengembangan usaha dan mengembangkan inovasi daerah dalam peningkatan pelayanan publik.

6. Meningkatkan budaya politik, penegakan hukum, dan seni budaya dalam kemajemukan masyarakat.

b. Batas Wilayah

Secara wilayah Kabupaten Bone Terletak pada koordinat  $4^{\circ}13'$  –  $5^{\circ}6'$  Lintang Selatan dan antara  $119^{\circ}42'$ - $120^{\circ}30'$  Bujur Timur

**Tabel 4.1 : Batas Wilayah**

Batas wilayah Kabupaten Bone:

Seblah Utara :	Kabupaten Wajo dan Soppeng
Sebelah Selatan :	Kabupaten Sinjai dan Gowa
Sebelah Timur :	Teluk Bone
Sebelah Barat :	Kabupaten Maros, Pangkep, Barru

*Sumber: BONE.GO.ID*

Wilayah Kabupaten Bone terbagi menjadi dua tipe hujan: tipe hujan Monsoon dan tipe hujan lokal. Tipe hujan Monsoon memiliki curah hujan tertinggi saat bertiup angin monsun Asia yaitu bulan Januari dan Februari. Tipe ini mencakup wilayah Kabupaten Bone bagian barat. Tipe kedua memiliki kriteria pola hujan terbalik dengan pola monsoon, yaitu curah hujan tertinggi terjadi pada bulan Mei-Juni. Tipe ini mencakup sebagian besar wilayah Kabupaten Bone.

Selain kedua wilayah tersebut, terdapat juga wilayah peralihan, yaitu Kecamatan Bontocani dan Kecamatan Libureng yang sebagian mengikuti wilayah Barat dan sebagian lagi mengikuti wilayah timur. Jumlah curah hujan bulanan di Wilayah Bone bervariasi dengan rata-rata tahunan sebesar 201,25

mm. Curah hujan tertinggi terjadi di bulan Juni yaitu 638 mm dengan banyaknya hari hujan sebanyak 23 hari. Bagian Timur Kabupaten Bone bertopografi pesisir menjadikan Bone mempunyai garis pantai sepanjang 138 km dari arah selatan ke utara. Bagian barat dan selatan terdapat pegunungan dan perbukitan yang celah-celahnya terdapat aliran sungai.

c. Pemerintahan

Pemerintahan tertinggi di Kabupaten Bone dipegang oleh Bupati dan Wakil Bupati. Dimana nama Bupati adalah Dr.H. Andi Fahsar Mahdin Padjalangi, M. Si dan nama Wakil Bupati Bone adalah Drs.H. Ambo Dalle, M.M. Menjadi kepala pemerintahan di wilayah tertentu, adalah bukan hal mudah karena banyak tugas dan tanggung jawab yang harus dipenuhi dimana tugas dan tanggung jawab tersebut berorientasi pada pemenuhan kesejahteraan masyarakat.

Berbicara mengenai masyarakat berarti tidak hanya membahas satu atau dua orang melainkan dalam jumlah yang banyak, hal tersebut seperti jumlah masyarakat atau penduduk di Kabupaten Bone, yang dijelaskan seperti tabel di bawah ini:

**Tabel 4.2 : Jumlah Penduduk Kabupaten Bone**

Jumlah Penduduk Kabupaten Bone:

NO	KECAMATAN	LAKI-LAKI	PEREMPUAN	JUMLAH
1	ULAWENG	13.388	14.034	27.422
2	PALAKKA	12.435	13.332	25.767

3	AWANGPONE	16.348	17.795	34.143
4	TELLU SIATTINGE	22.167	23.666	45.833
5	AJANGALE	13.783	14.901	28.684
6	DUA BOCCOE	16.303	17.494	33.797
7	CENRANA	13.161	13.760	26.921
8	TANETE RIATTANG	25.938	27.591	53.529
9	TANETE RIATTANG BARAT	24.326	25.220	49.546
10	TANETE RIATTANG TIMUR	22.652	22.979	45.631
11	AMALI	10.248	11.338	21.586
12	TELLU LIMPOE	8.424	8.000	16.424
13	BENGO	13.553	14.080	27.633
14	PATIMPENG	8.824	9.214	18.038
15	BONTO CANI	9.042	8.869	17.911
16	KAHU	20.027	20.945	40.972
17	KAJUARA	18.064	18.570	36.634
18	SALOMEKKO	8.315	8.345	16.660
19	TONRA	7.306	7.685	14.991
20	LIBURENG	15.638	16.021	31.659
21	MARE	14.406	14.761	29.167
22	SIBULUE	17.207	18.455	35.662
23	BAREBBO	14.574	15.496	30.070
24	CINA	13.981	14.568	28.549
25	PONRE	7.551	7.748	15.299
26	LAPPARIAJA	13.702	13.916	27.618
27	LAMURU	13.114	13.629	26.743
	<b>JUMLAH TOTAL</b>	<b>394.477</b>	<b>412.412</b>	<b>806.889</b>

*Sumber Data: Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kabupaten Bone*

## A. Tugas Pokok dan Fungsi

Berdasarkan keputusan menteri perhubungan nomor km. 62 tahun 2010 tentang organisasi dan tata kerja kantor unit penyelenggara pelabuhan yang terakhir dirubah menjadi peraturan menteri perhubungan nomor 130 tahun 2015, bab 1 pasal 2 dan 3 yaitu :

### 1. Tugas pokok:

Kantor unit penyelenggara pelabuhan mempunyai tugas melaksanakan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhan, keselamatan dan keamanan pelayaran pada pelabuhan, serta penyediaan dana/atau pelayanan jasa kepelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.

### 2. Fungsi

Bahwa dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 kantor unit penyelenggara pelabuhan kelas III sinjai menyelenggarakan fungsi :

- a. Penyiapan bahan penyusunan rencana induk pelabuhan serta daerah lingkungan kepentingan (DLKp') pelabuhan;
- b. Penyediaan dan pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan alur, pelayaran dan sarana bantu navigasi pelayaran;
- c. Penjaminan kelancaran arus barang, penumpang, dan hewan.
- d. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan;
- e. Pengaturan, pengendalian dan pengawasan usaha jasa terkait dengan kepelabuhanan dan angkutan air;



- f. Penyediaan fasilitas pelabuhan dan jasa pemanduan dan penundaaan;
- g. Penjaminan keamanan dan ketertiban di pelabuhan;
- h. Pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan;
- i. Penyiapan bahan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran; dan
- j. Pengelolaan urusan tata usaha kepegawaian, keuangan, hukum dan hubungan masyarakat.

### **3. Profil Syahbandar Pelabuhan kelas III Wilayah Kerja Tuju-Tuju**

Kantor Syahbandar Pelabuhan Tuju-Tuju terletak di dusun Tuju-Tuju Desa Tarasu Kecamatan Kajuara Kabupaten Bone. Kantor Syahbandar Pelabuhan Tuju-Tuju merupakan kantor unit penyelenggara pelabuhan yang berotoritas di pelabuhan tuju-tuju yang mempunyai tugas melaksanakan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan pelabuhan, keselamatan, keamanan pelayanan jasa kepelabuhan.

Syahbandar tuju-tuju mengeplai urusan pelayaran di pelabuhan. Kepala pelabuhan/syahbandar diangkat oleh menteri dengan memiliki wewenang tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap jaminan keselamatan dan keamanan pelayaran. Kantor syahbandar tuju-tuju merupakan kantor cabang dan kantor pusat berada di Kabupaten Sinjai.

Syahbandar tuju-tuju memiliki kantor kesyahbandara atau otoritas pelabuhan dengan bagian-bagian untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap ketentuan peraturan perundang-undangan yang telah ditetapkan oleh pemerintah.

Adapun rute pelayaran beserta muatan di pelabuhan tuju-tuju Kabupaten

Bone yakni sebagai berikut:

a) Tujuan Nusa Tenggara Timur (NTT) terbagi atas beberapa pelabuhan/daerah diantaranya:

- 1) Maumere
- 2) Wurih
- 3) Reog
- 4) Baranusa
- 5) Leoleba
- 6) Kalabahi
- 7) Kupang
- 8) Larantuka
- 9) Waengapu

b) Barang muatan dari pelabuhan Tuju-tuju tujuan Nusa Tenggara Timur adalah sebagai berikut:

- 1) Beras
- 2) Kopi
- 3) Dedak
- 4) Merica
- 5) Buah-buahan

c) Barang muatan dari pelabuhan Nusa Tenggara Timut tujuan Tuju-tuju diantaranya adalah:

- 1) Kambing

- 2) Kuda
- 3) Kacang tanah
- 4) Asam
- 5) Alpukat
- 6) Rumput laut

#### Visi dan Misi Syahbandar:

##### Visi

Visi “Terwujudnya penyelenggara transportasi laut nasional yang efektif, efisien dan berdaya saing serta memberikan nilai tambah sebagai infrastruktur dan tulang punggung kehidupan berbangsa dan bernegara.

##### Misi

- a. Menyelenggarakan kegiatan angkutan di perairan dalam rangka memperlancar arus perpindahan orang dan/ atau barang melalui perairan dengan selamat, aman, cepat, lancer, tertib dan teratur.
- b. Menyelenggarakan kegiatan kepelabuhan yang andal dan berkemampuan tinggi, menjamin efisiensi dan mempunyai daya saing global untuk menunjang pembangunan nasional dan daerah yang berwawasan nusantara;
- c. Menyelenggarakan keselamatan dan keamanan angkutan perairan dan pelabuhan.
- d. Menyelenggarakan perlindungan lingkungan maritime di perairan nusantara.
- e. Melaksanakan konsolidasi peran masyarakat dunia usaha dan pemerintah melalui kontruksi restruktursasi dan reformasi peraturan.

##### Kedudukan dan Latar Belakang:

Kedudukan: Kantor Unit Penyelenggara pelabuhan wilayah kerja Tuju Tuju

Latar Belakang: Satuan Unit wilayah Kerja dibawah naungan Kantor unit pelabuhan Sinjai kelas III.

Dalam penyelenggaraan pemerintah di pelabuhan KUPP kelas III khususnya di pelabuhan Tuju --Tuju memiliki 3 Petugas Kesyahbandaran. Pegawai yang dilakukan berupa pengawasan penyandaran Kapal, bongkar muat barang, pengawasan BBM, pengamanan tertib Bandar, pengawasan PNPB, dan Keberangkatan Kapal.

Pemerintahan:

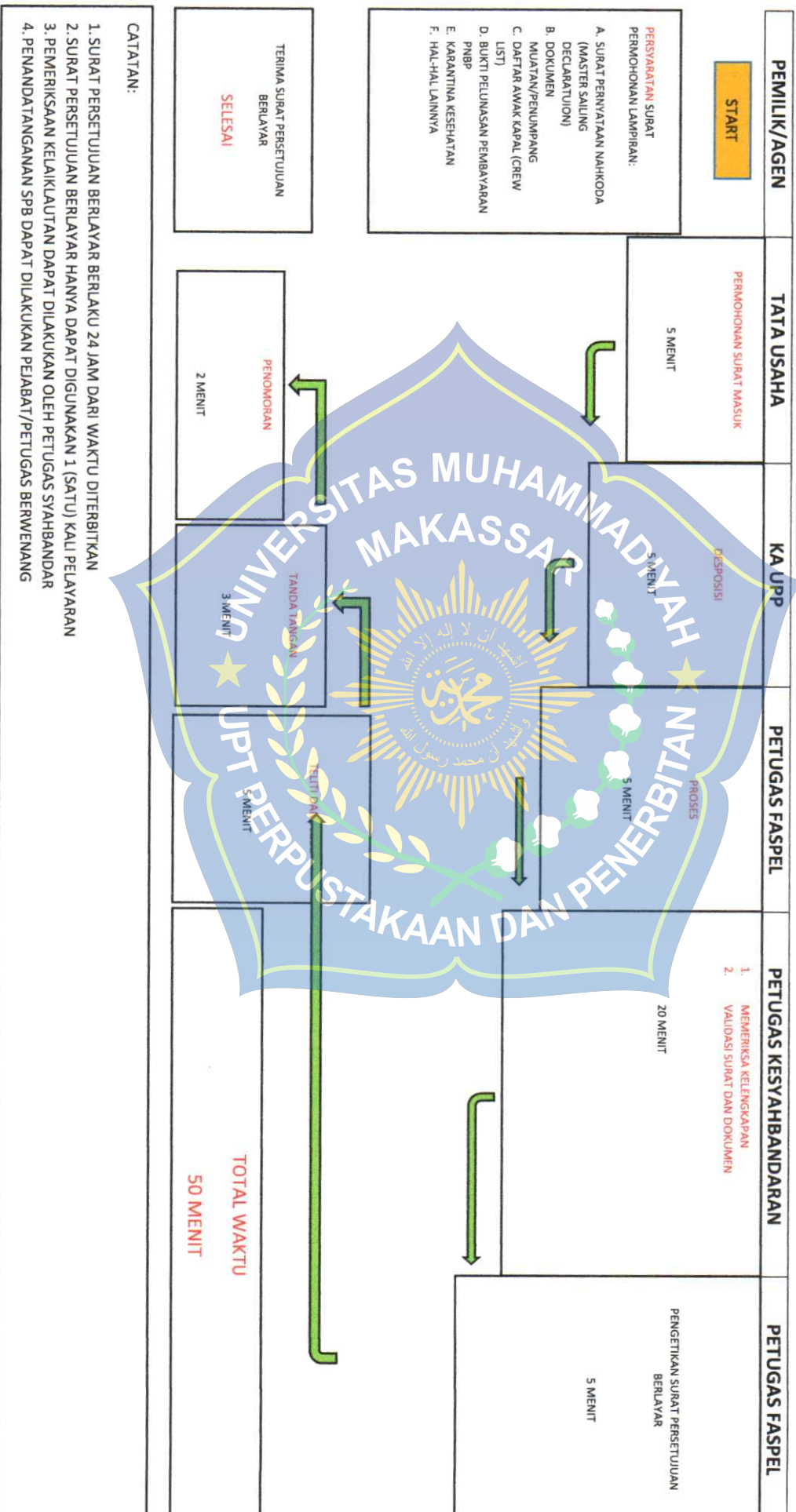
Kepala Kantor Syahbandar: Abubakar Alwi, SE

Petugas : Yunus, SH

: M. Amir

Dalam menjalankan tugas dan tanggung jawab, syahbandar tuju-tuju mempunyai standar operasional prosedur yang menjadi acuan dalam pembuatan atau penerbitan laporan maupun penerbitan surat. SOP sangat penting dalam sebuah instansi baik itu swasta maupun pemerintah yang berbasis pelayanan. Seperti yang kita ketahui bersama, syahbandar juga bergerak dibidang pelayanan, dimana syahbandar mempunyai tugas dan kewenangan memberikan surat izin dengan sebagai mana mestinya. Maka dari itu dalam pembuatan surat persetujuan berlayar perlu adanya SOP. Adapun standar operasional prosedur dalam penerbitan surat persetujuan berlayar (SPB) di kantor syahbandar tuju-tuju yaitu sebagai berikut:

### SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR ( SPB )



Gambar 4.1 : Alur Penerbitan SPB

## **B. Pelaksanaan Fungsi Pengawasan Syahbandar Dalam Meningkatkan Keamanan Dan Keselamatan Pelayaran Di Pelabuhan Tuju-Tuju Kabupaten Bone**

Tugas dan tanggung jawab seorang syahbandar sangatlah penting dalam memberikan surat kelaiklautan kapal, ijin berlayar, keselamatan serta keamanan serta seluruh kegiatan pelayaran angkutan laut diperairan Indonesia. Tugas dan tanggung jawab dari syahbandar merupakan langkah awal untuk memastikan kelayakan dari kapal yang siap berlayar, hal tersebut sudah merupakan prosedur yang harus dipatuhi dan tidak lepas dari fungsi pengawasannya. Dimana pengawasan merupakan suatu proses pengamatan dari semua kegiatan organisasi untuk melihat sejauhmana pekerjaan yang telah dilakukan dan menilai apakah sudah berjalan sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan sebelumnya. Peranan keberadaan pengawasan sangat penting artinya dalam setiap kehidupan manusia. Sungguh banyak jenis pengawasan yang mengatur agar semua aspek kehidupan senantiasa berjalan dengan tidak ada pelanggaran antara tindakan dengan ketentuan yang telah disepakati.

Pengawasan pada dasarnya ditujukan untuk meghindari adanya kemungkinan penyelewengan dan penyimpangan atas tujuan yang ingin dicapai, melalui pengawasan diharapkan dapat membantu melaksanakan prosedur yang telah ditetapkan sebagaimana mestinya dan dapat mencapai tujuan yang diharapkan. Bahkan dengan melalui pengawasan juga dapat menilai sejauhmana prosedur tersebut dijalankan dan sejauhmana kesesuaian prosedur yang berlaku dilapangan. Oleh karena itu, penulis dalam penelitian ini ingin melihat Pelaksanaan



Fungsi Pengawasan Syahbandar Dalam Meningkatkan Keamanan Dan Keselamatan Pelayaran Di Pelabuhan Tuju-Tuju Kabupaten Bone dengan menggunakan indikator-indikator sebagai berikut:

### 1. Prosedur Pengawasan

Suatu tindakan yang harus dijalankan dalam pengawasan dengan langkah-langkah yang telah ditetapkan sebelumnya yang sesuai dalam pelaksanaan pengawasan untuk mengetahui prosedur pengawasan di kantor syahbandar pelabuhan tuju-tuju dapat di lakukan pada uraian berikut.

#### a. Mempersiapkan lembaran kelaiklautan

Sebelum nahkoda keluar berlayar terlebih dahulu harus memperhatikan dan melengkapi dokumen atau berkas yang sudah menjadi salah satu syarat yang telah ditentukan. Menurut hasil wawancara dengan Kepala Kantor Syahbandar Pelabuhan Tuju-Tuju mengatakan bahwa: “Adapun yang dipersiapkan sebelum berlayar, seperti Surat ukur, Pas Besar, dan Sertifikat Keselamatan dimana hal-hal tersebut sudah disiapkan oleh agen, jadi saya tinggal menandatangani” (wawancara AB, 27 Agustus 2020).

Sesuai dengan penjelasan informan diatas, dapat diketahui bahwa pihak syahbandar dalam mempersiapkan lembar kelaiklautan ataupun persyaratan perlu melengkapi dokumen-dokumen yang sudah menjadi persyaratan yang telah di tentukan. Mempersiapkan lembaran kelaiklautan dalam prosedur pengawasan merupakan bentuk hal yang kompleks artinya hal yang penting untuk diperhatikan sebelum kapalizinkan untuk berlayar. Selanjutnya pendapat yang sama dikatakan oleh petugas Syahbandar Pelabuhan Tuju-Tuju: “Ada SOP, yang urus dokumen itu,



bisa orang kapal, bisa pemilik kapal, juragan kapal. Pertama orang kapal menyiapkan dokumen ke ekspedisi, dokumennya seperti Surat Ukur, Pas Besar, Sertifikat keselamatan.” (wawancara YN, 27 Agustus 2020). Adapun syarat-syarat yang dibutuhkan sebelum berlayar yaitu surat ukur, pas besar dan sertifikat keselamatan yang harus disiapkan oleh pemilik kapal atau pihak ekspedisi. Hal ini merupakan prosedur yang harus di lengkapi oleh pemilik kapal dan akan diproses oleh pihak ekspedisi sesuai dengan dokumen yang ada.

Pentingnya SOP, seperti mempersiapkan dokumen sebelum berlayar dapat menunjang dalam mengerjakan tugas, menjadi salah satu hal yang perlu diperhatikan dalam membantu pencapaian tujuan suatu program, hal tersebut menunjukkan bahwa SOP memang harus ada agar pelaksanaan program lebih terarah sehingga dapat mencapai hasil sesuai dengan yang diinginkan. Hal yang sama kembali dituturkan oleh pegawai ekspedisi (Pt. Aldi Aksa Pratama Jaya),

Iya memang itu ada prosedurnya, biasanya orang kapal bermohon dulu ke ekspedisi, dengan menyerahkan dokumen atau berkas dengan melengkapi data-data seperti data muatan, dan daftar ABK yang mengikuti Kapal, kemudian pihak ekspedisi uruskan dokumennya, setelah semua proses tersebut barulah dikeluarkan SPB (surat persetujuan berlayar) oleh syahbandar.” (wawancara AR, 16 September 2020).

Kelengkapan dokumen sebelum kapal berlayar sudah termasuk dalam SOP yang harus dipenuhi sebelum kapal berlayar, alur-alur tersebut harus menjadi patokan utama yang harus diikuti atau dipatuhi agar tidak terjadi hal-hal yang tidak diinginkan. Hal ini menunjukkan bahwa SOP sangat penting untuk kelancaran sebelum kapal berlayar. Selanjutnya begitupun dengan penjelasan dari pemilik kapal (Anifa Ilahi) GT 34 menyatakan bahwa: “Kalau saya dek kusuruh ji ekspedisi buatn perengkapan berkasku jadi tidak ada mi kutau, terima jadi saja, karena

begitu mi memang biasanya yang kami lakukan.” (wawancara HS, 10 September 2020).

Dititik dari prosesnya, maka suatu program memerlukan aturan atau mekanisme sebagai landasan dalam mengerjakan program. Semua pihak terkait telah memiliki arah dalam melaksanakan tugas atau wewenang yang diberikan. Hal ini sesuai dengan observasi yang dilakukan oleh penulis yang menemukan bahwa dalam program ini, semua pihak yang terkait sudah memiliki tugas dan tanggung jawab masing-masing di bidangnya.

Penjelasan lengkap kembali dipaparkan oleh pemilik kapal (Sinar Asraf) menyatakan bahwa: “Kalau syarat berkasnya ituji yang biasa na suruh lengkapi ekspedisi seperti Surat Ukur, Pas Besar, dan Sertifikat. Baru na urus ekspedisi kelengkapan yang lainnya selesaipi baru dibayar.” (wawancara AL, 10 September 2020). Suatu program dapat dilaksanakan dengan baik jika seluruh stakeholder, terutama penanggung jawab utama dalam pelaksanaan suatu program memahami mekanisme kerja atau SOP yang telah ada.

Hasil observasi ditemukan dilapangan bahwa prosedur pengawasan terkait persiapan lembaran kelaiklautan dari pihak kapal sendiri mengenai prosedur administrasi sepenuhnya diserahkan kepada pihak ekspedisi, kemudian selanjutnya pihak ekspedisi sendiri yang akan menyiapkan dan memeriksa dokumen kelengkapan kapal sebagai persyaratan sebelum kapal berlayar.

Berdasarkan penuturan informan di atas terkait dalam persiapan lembaran kelaiklautan yang berisi syarat baik berupa kelengkapan dokumen atau berkas

sebelum berlayar, dapat disimpulkan bahwa dalam pelaksanaan fungsi pengawasan dalam program ini dinilai sudah berjalan cukup baik, dilihat dari alur pelaksanaan yang sudah sesuai dengan SOP.

b. Melakukan pengecekan

Setelah Mempersiapkan lembaran kelaiklautan, maka selanjutnya kegiatan mengecek perlengkapan atau fasilitas penunjang keamanan kapal harus dilakukan demi meminimalisir atau bahkan mencegah adanya kejadian-kejadian yang tidak diharapkan. Berikut ini pendapat dari Pegawai Syahbandar kantor unit penyelenggara pelabuhan Sinjai Wilayah Kerja Tuju-Tuju: “Iye ada daftar pemeriksaan (Check List) yang dimana sebelum dikeluarkannya SPB (Surat Persetujuan Berlayar) kami melakukan pengecekan ulang terhadap beberapa daftar perlengkapan dan fasilitas yang diperlukan sebelum berlayar.” (wawancara YN, 27 Agustus 2020).

Melakukan pengecekan merupakan salah satu wujud dari prosedur pengawasan yang harus dilakukan baik itu perlengkapan atau fasilitas penunjang lainnya. Untuk pemeriksaan sendiri telah ada poin-poin tertentu yang harus dipenuhi sebelum berlayar. Berikut penuturan kepala kantor Syahbandar kantor unit penyelenggara pelabuhan Sinjai Wilayah Kerja Tuju-Tuju :“ Oh, kalau mengenai daftar perlengkapan dan fasilitas berlayar yang diperlukan, iya kami selalu memeriksa terlebih dahulu karena itu merupakan tugas kami dalam menjalankan prosedur sebelum berlayar dan tentunya sudah di tentukan poin-poinnya sebelumnya.” (wawancara AB, 27 Agustus 2020).

Poin-poin dalam kegiatan daftar pemeriksaan (Check List) dalam rangka penertiban SPB sebelumnya telah diatur. Ada hal-hal tertentu yang harus dicek apakah sudah terpenuhi atau tidak, jika sudah terpenuhi maka syarat berlayar dapat terpenuhi, begitupun sebaliknya. Ketika ada satu poin yang belum terpenuhi untuk dilengkapi kembali sebelum berlayar. Pengecekan ceklist merupakan hal yang sangat penting dimana pengawasan tersebut menjadi patokan layaknya suatu kapal berlayar atau tidak khususnya pemilik kapal.

Pendapat kemudian dikemukakan oleh pemilik kapal Anifa Ilahi: "Iya tentu pengecekan kapal sebelum kapal berlayar, jangan sampai ada apa-apa yang tidak diinginkan toh jadi perlu memang di cek terlebih dahulu, tapi sebenarnya jarang-jarang mi juga itu di cek sekali-sekali mami." (wawancara HS, 10 September 2020). Informan di atas menjelaskan bahwa pengecekan merupakan hal penting guna menjaga keamanan bagi keselamatan awak kapal dan kapal itu sendiri, walaupun dalam pengecekan tersebut masih jarang dilakukan.

Pentingnya melakukan pemeriksaan sebelum memberi izin kapal untuk berlayar adalah hal yang sangat penting untuk dilakukan untuk menjaga keamanan dan keselamatan barang-barang orang lain dan lain sebagainya. Akan tetapi terkadang pengecekan sudah jarang dilakukan proses pengawasan sudah tidak rutin. Hal yang sama dikemukakan oleh pemilik kapal Sinar Asraf: "Bha, manasssa pak di cek dulu sebelum berlayar tapi jangan mamiki bilang-bilang karena agak jarang mami iya karena syahbandar tidak sempat mi" (wawancara AL, 10 September 2020).

Pengecekan atau pemeriksaan dianggap penting, meski kadang tidak di dilaksanakan sebagaimana mestinya hal ini menjadi dasar bahwa pengawasan ini sudah tidak terlalu dipikirkan, hanya dilaksanakan jika ada waktu luang. Pendapat tersebut diatas kembali di dukung oleh pendapat dari pemilik kapal Pusaka Rahmat: “Tentu ada beberapa hal yang perlu diperiksa sebelum kapal di izinkan berlayar terutama untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan cuman sekarang saya rasa jarang-jarang mi juga diperiksa kapalku.” (wawancara AN, 20 September 2020).

Sebelum kapal berlayar, pastinya melakukan pengecekan terlebih dahulu, guna menjaga agar selama berlayar tetap bisa dalam keadan atau kondisi yang aman dan meminimal atau mencegah adanya hambatan ketika berlayar. Akan tetapi jika proses pengecekan kurang maka akan berimbas pada keselamatan pada saat berlayar.

Hasil observasi atau pengamatan penulis melihat bahwa dalam pelaksanaan fungsi pengawasan syahbandar pelaksana telah berusaha untuk mengikuti prosedur berupa persiapan tahap awal yaitu mempersiapkan lembaran kelaiklautan sebelum berlayar sesuai dengan prosedur atau SOP yang telah ditentukan meski dalam tahap pengecekan belum dilaksanakan sebagaimana mestinya.

Berdasarkan hasil penelitian menunjukan bahwa upaya mempersiapkan lembaran kelaiklautan dinilai sudah cukup baik karena telah mengikuti prosedur yang ada, akan tetapi mengenai kegiatan pengecekan perlengkapan atau fasilitas penunjang keamanan kapal dalam pelaksanaan fungsi prosedur pengawasan

syahbandar masih kurang baik karena, dalam pelaksanaan pengecekan prosedur pengawasan tersebut masih sering diabaikan dan kadang tidak dijalankan sebagaimana yang seharusnya.

## 2. Standar pengawasan

Pelaksanaan pengawasan harus ada standar yang ditentukan agar dapat meminimalisir atau mencegah adanya kesalahan-kesalahan atau kelalaian dalam artian standar merupakan patokan dalam pengawasan yang akan menjadi acuan dalam melaksanakan suatu program jika tidak ada standar maka proses pengawasan akan seperti berjalan tanpa arah yang jelas sehingga proses pencapaian tujuan akan sulit untuk dicapai.

### a. Standar fisik

Dalam penentuan standar perlu memperhatikan standar fisik dimana ada beberapa ketentuan yang perlu ditetapkan sehingga dapat dikatakan Tingkat kelayakan minimal yang menjadi kelayakan berlayar dasar dalam menilai layak tidaknya kapal bisa berlayar di Pelabuhan Tuju-Tuju Kabupaten Bone.

Berikut Hasil wawancara dari petugas Kantor Syahbandar kantor unit penyelenggara pelabuhan Sinjai Wilayah Kerja Tuju-Tuju: “Dilihat dari kelayakan sertifikatnya yang berlaku selama 3 bulan, apakah dikatakan layak atau tidak, dan inspektur marine yang akan melakukan pemeriksaan kapal.” (wawancara YS, 27 Agustus 2020). Hal tersebut di atas menunjukkan bahwa mengenai kelayakan standar fisik kapal yang pertama dilihat dari kelengkapan fisik kapal yang berlaku selama 3 bulan sedangkan untuk pemeriksaan sendiri



dilakukan oleh pihak tertentu yaitu inspektur marine dari kantor pusat. Hal ini sudah menjadi prosedur yang dilakukan dari dulu sampai sekarang.

Berikut Hasil wawancara selaku Pemilik Kapal (Pusaka Rahmat) di Pelabuhan tuju-tuju: “ehh kalau masalah standarnya harus pi dilihat baik-baik, kalau kapalku tergantungji kalau ada rusak mesinku, saya sendiri ji perbaiki, apalagi kalau ada bocor badanya ini kapal, lansung di perbaiki ji kalau turunmi air diperbaiki mi kalau sudah itu di cat mi lagi. Sudah itu di periksa lagi tapi jarang ji diperiksa syahbandar”. (wawancara AN, 20 september 2020).

Mengenai standar harus didalami lebih dalam sesuai dengan standar prosedur yang ada, untuk menilai kelayakan kapal untuk beroperasi, kondisi fisik kapal yang baik akan menunjang dalam pencapaian tujuan dan kondisi kapal yang buruk memungkinkan tidak adanya izin layak untuk berlayar atau beroperasi. Hal ini sangat berpengaruh untuk kelancaran kapal berlayar dan merupakan aspek yang harus lebih diperhatikan lagi. Begitupun pendapat bapak pemilik kapal (Surga Mulia) menyatakan bahwa: “Kalau standar fisik kapal dilihatji dari mesin na kapal sama bodi na kappala e, fa dena ullie berlayar kalau mesin tidak bagus dipake”. (wawancara HS, 10 september 2020).

Pendapat di atas disimpulkan bahwa untuk standar fisiknya dapat dilihat dari berbagai hal seperti mesin kapal, bodi kapal dan lain sebagainya, ketika salah satu dari standar fisik tersebut rusak maka ada kemungkinan kapal tidak dapatizinkan untuk berlayar atau ditunda keberangkatan sampai persyaratan sudah dipenuhi.



Hasil observasi atau pengamatan penulis dilapangan terkait standar pengawasan terkhusus standar fisik dapat dinilai bahwa keadaan atau kondisi fisik kapal masih kurang baik dilihat dari kondisi mesin, ataupun perlengkapan-perengkapan penunjang keselamatan kapal belum lengkap dan tidak memadai. Selain kondisi mesin dan perlengkapan kapal yang masih kurang memadai, kondisi pelabuhan juga masih memerlukan perhatian khusus dari pihak syahbandar itu sendiri dilihat dari posisi atau penempatan kapal yang tidak beraturan.

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi di atas mengenai standar pengawasan terkait standar fisik dapat disimpulkan bahwa kelayakan kapal sebelum berlayar dapat dilihat dari keadaan fisik kapal seperti mesin perlengkapan-perengkapan pengaman kapal lainnya dinilai masih kurang baik karena hanya fokus pada dokumen fisik sedangkan kondisi fisik kapal yang kurang diperhatikan.

b. Standar moneter

Standar moneter diartikan dengan berdasar pada standar nilai dari uang dimana dimaksud sistem ekonomi biaya administrasi yang diperuntukkan sebagai pembayaran jasa pelabuhan dan transaksinya dilakukan sebelum kapal berlayar. Hal ini merupakan salah satu prosedur yang perlu dilalui sebelum kapal diizinkan untuk keluar berlayar. Wawancara dengan Agen PT. Aldiaksa Pratama Jaya: “Jika mengenai standar administrasi tentunya itu tergantung dari GT/350 atau muatan kapal itu sendiri serta ada pembayaran PNBB ke Syahbandar”. (wawancara AS, 16 September 2020). Standar moneter seperti yang disebutkan oleh informan

menunjukkan bahwa dalam mengenai biaya-biaya yang tergantung besar muatan kapal itu sendiri dan ada biaya tambahan lain seperti biaya pajak atau biasa disebut PNBB dari pihak syahbandar itu sendiri.

Berdasarkan wawancara kepala kantor syahbandar kantor unit penyelenggara pelabuhan Sinjai Wilayah Kerja Tuju-Tuju menyatakan bahwa: “ada biayanya, seperti biaya labuh tambak, biaya dermaga sesuai muatan kapalnya, biaya penumpukan, biaya navigasi rambu, itumi termasuk semua mi, ada juga biaya untuk berlabuh tergantung berapa hari berlabuh.” (wawancara AB, 27 Agustus 2020). Hal ini menunjukkan bahwa sudah ada biaya-biaya yang harus dipenuhi oleh pihak kapal untuk berlayar dan tergantung berapa lama kapal tersebut berlabuh yang telah di rencanakan sebelumnya.

Berdasarkan hasil observasi dilapangan, penulis menilai terkait standar moneter yang berupa jumlah anggaran atau biaya yang dikeluarkan oleh pihak kapal telah ditentukan sebelumnya namun pada kenyataannya masih adanya pengeluaran anggaran yang tidak semestinya dikeluarkan oleh pihak kapal (pungli). Hal tersebut di atas dianggap meresahkan atau melanggar aturan yang telah ada mengigit bianya yang dikelurkan tidak sedikit.

Hasil wawancara dari informan AS dan AB, dapat disimpulkan bahwa untuk standar moneter ada biaya yang perlu dikeluarkan seperti biaya labuh tambak, biaya dermaga sesuai muatan kapal, biaya penumpukan seperti penumpukan beras, asam jagung dan lain-lain, biaya navigasi atau rambu dan biaya berlabuh yang tergantung dari seberapa lama pemilik kapal rencanakan sebelumnya. Lain hal nya dengan

pendapat dari selaku petugas syahbandar: “nha mengenai biaya tidak bisa saya sampaikan karena ini merupakan privasi kantor jadi tidak bisa sembarangan.” (wawancara YS, 27 Agustus 2020). Sesuai dengan penjelasan informan dapat diketahui bahwa petugas syahbandar enggan untuk memberikan informasi mengenai detail biaya-biaya yang harus dikeluarkan oleh pemilik kapal/agen karena menurut beliau, hal ini merupakan privasi kantor.

Dapat disimpulkan bahwa pendapat dari petugas syahbandar memilih untuk tidak memberikan jawaban pasti terkait persoalan dana karena hal tersebut merupakan privasi yang tidak perlu untuk di publikasikan. Hasil wawancara dengan pemilik kapal Anifa Ilahi: “Biaya itu saya juga tidak tau karena ekspedisi ji yang urus berkasku, jadi kalau sudah keluar mi SPB tinggal saya bayar.” (wawancara HS, 10 September 2020).

Sesuai dengan penjelasan informan di atas bahwa, dapat diketahui bahwa pemilik kapal menyerahkan sepenuhnya mengenai pengurusan dokumen hingga biaya yang harus dikeluarkan pihak kapal itu sendiri dan akan dibayar ketika izin berlayar sudah terbit. Pendapat yang sama kembali dikemukakan oleh Pemilik kapal Sinar Asraf: “Mengenai biaya itu, saya hanya bayar sesuai yang diberikan oleh ekspedisi kalau berkasku sudah jadi.” (wawancara AL, 10 September 2020). Sebagai pemilik kapal hanya menerima total pembayaran tanpa mengetahui rincian administrasinya. Dalam hal ini berarti keterbukaan mengenai nominal angka atau dana yang digunakan tidak transparansi atau terbuka untuk umum dan merupakan prifasi kantor.

Hasil pengamatan penulis dari staf syahbandar dilihat bahwa masih kurangnya transparansi atau keterbukaan terkait jumlah biayanya dan enggan untuk membeberkan rincian biaya yang harus dikeluarkan oleh pihak kapal itu sendiri, dalam hal ini hanya beberapa orang yang mengetahui karena hal tersebut dianggap sebagai privasi kantor.

Berdasarkan hasil wawancara dari beberapa informan di atas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa standar pengawasan terkait moneter atau biaya dinilai masih kurang baik karena belum adanya transparansi atau keterbukaan terhadap semua elemen-elemen yang terkait dengan pelaksanaan fungsi pengawasan.

#### c. Standar waktu

Standar yang berhubungan dengan ketepatan waktu dalam pemeriksaan berkas/dokumen yang menjadi persyaratan penerbitan SPB sebelum berlayar. Tidak dapat dipungkiri bahwa keberhasilan pelaksanaan suatu program dapat dilihat dari tingkat efisiensi atau ketepatan waktu dalam proses pelaksanaannya terkhusus ketepatan pada saat pemeriksaan berkas atau dokumen sebelum kapal berlayar maupun ketepatan waktu pada saat kapal kembali ke dermaga. Hal tersebut ditujukan agar proses pencapaian tujuan dapat tercapai sesuai dengan standar waktu yang telah ditentukan sebelumnya.

Hasil Wawancara dengan kepala syahbandar sebagai berikut: “Kalau waktu itu sebenarnya sebentar sekaligus tergantung ekspedisi jika sudah ada langsung ditindak lanjuti paling cepat itu 10 menit paling lambat 3 jam, karena mereka yang urus.” (wawancara AB, 27 Agustus 2020). Mengenai standar waktu disini tidak

memerlukan atau memakan waktu yang lama tidak memakan waktu sehari-hari apalagi ber jam-jam minimal penggunaan waktu 10 menit dan maksimal 3 jam. Semua telah diatur atau diurus oleh ekspedisi sehingga masyarakat atau pemilik kapal tinggal menunggu izin berlayar keluar dari syahbandar.

Pendapat diatas kembali diperjelas oleh ekspedisi : “Tidak lama ji, kalau mengenai waktu , tidak hitungan hari ji, pihak kapal lapor hari ini masuk dan mau berangkat besok kita buat dokumen hari ini, baru ke syahbandar, kalau di SOP itu minimal 50 menit atau 1 jam. Sudah itu keluar izin layar. (wawancara AS, 16 September 2020). Hal ini menunjukkan bahwa pihak Ekpedisi tinggal mengerjakan kelengkapan dari pihak kapal yang ingin melengkapi dokumennya dan minimal waktunya bisa diselesaikan paling lama 1 jam.

Hasil observasi dilapangan terkait pengawasan standar waktu dinilai belum adanya kesesuaian waktu dan belum adanya ketegasan pihak syahbandar kepada pihak ekspedisi, dimana dalam SOP itu sendiri memiliki standar waktu dalam pengerjaan SPB (Surat Perizinan Berlayar) sehingga ada akibat yang ditimbulkan yaitu berupa adanya penumpukan dokumen-dokumen yang harus diperiksa sebelum dikeluarkannya surat izin berlayar.

Berdasarkan hasil penelitian tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa Standar pengawasan mengenai Standar fisik, Standar moneter serta standar waktu dinilai masih kurang baik, dilapangan peneliti melihat tidak adanya kesamaan pendapat mengenai standar fisik, standar moneter dan standar waktu.

### 3. Ketelitian pengawasan

Kesesuain diantara data pengukuran yang sama dengan yang dilakukan secara berulang dalam pengawasan dapat tercapai jika ada ketelitian dalam pengawasan. Dalam hal ini ada beberapa sub indikator dalam ketelitian pengawasan untuk mencapai tujuan, yaitu diantaranya seperti dibawah ini:

a. Meningkatkan Kedisiplinan

Kedisiplinan dibutuhkan untuk mengatur suatu program agar lebih terarah (efektif) serta efisien. Pencapaian yang baik tidak terlepas dari tingkat kedisiplinan Sehingga dalam hal ini menyangkut ketepatan waktu dalam menyelesaikan tugas yang berdasar pada SOP yang ada di kantor Syahbandar pelabuhan Tuju-tuju.

Berikut hasil wawancara dengan kepala syahbandar sebagai berikut:

“Tentu perlu meningkatkan kedisiplinan apalagi soal ketepatan waktunya karena semua harus mengikuti semua SOP. Jika tidak maka apapun kondisi yang terjadi di laut menjadi tanggung jawab sendiri. Pengawasan dilakukan tiap hari dan memang petugas turun ke dermaga mengawasi orang-orang yang bongkar muat guna menjaga barang orang-orang agar tidak hilang.” (wawancara AB, 27 Agustus 2020).

Menjaga barang serta melakukan pengawasan adalah menjadi tugas serta tanggung jawab yang sangat penting untuk diperhatikan yang tentunya berdasar pada SOP yang telah ada sebelumnya demi menciptakan kedisiplinan dan kondisi yang lebih efektif dan efisien atau tepat waktu. Pendapat yang sama kembali dijelaskan oleh ekspedisi syahbandar: “Disini harus disiplin waktu dalam bertugas, semua punya aturan karena jika dilanggar akan kena marah. Hal yang perlu dibenahi juga adalah soal pelabuhan dengan melihat kondisi yang masih dangkal” (wawancara AR, 27 Agustus 2020).



Menyelesaikan tugas harus sesuai SOP yang ada. Ketepatan waktu yang digunakan sangat penting dalam proses menunjang kedisiplinan sesama nahkoda dan atasan, sehingga dapat menjamin hubungan kekeluargaan sesamanya. Pengawasanpun dilakukan setiap hari guna menjaga kedisiplinan dan ketelitian dalam pengawasan. Adapun pendapat dari pemilik kapal sinar asraf: “Soal tepat waktu tidak terlalu, karena jika ingin berlayar harus full dulu kapalnya, baru bisa jalan, jadi masalah waktu tidak menentu. Soal pengawasan yang dilakukan tidak terlalu teliti.” (wawancara AL, 10 September 2020).

Persoalan tersebut terutama terkait pengawasan diatas menunjukkan bahwa waktu tidak terlalu diperhatikan dalam hal penyelenggaraan perizinan sebelum kapal berlayar, soal waktu belum berjalan sebagaimana mestinya. Hingga dianggap masih kurangnya ketelitian dalam pengawasan ini. Pendapat informan diatas kembali dipertegas oleh pernyataan dari pemilik kapal pusaka rahmat: “Mengenai ketelitian pengawasan tidak terlalu diperhatikan kepada kami para nahkoda, soal ketepatan waktu dalam berlayar juga tidak terlalu di laksanakan. Kapal yang diawasi dalam sehari tidak bisa dipastikan jumlah yang masuk tergantung kondisi pasang surut air” (wawancara AN, 20 September 2020).

Penuturan soal ketelitian dalam pengawasan tidak terlalu diperhatikan dan menyangkut kedisiplinan masih kurang. Dalam penyelesaian tugas belum tepat waktu apalagi soal menahkodai kapal sesuai jadwal yang ditentukan. Dapat dilihat dari keterangan diatas yang menjelaskan bahwa mengenai jumlah kapal yang



diawasi belum bisa disebutkan secara detail. Berikut hasil wawancara dengan petugas syahbandar:

“Sebagai perwakilan dalam pengawasan, saya sangat teliti dalam mengawasi berbagai hal yang terjadi dilapangan. Khususnya dalam meningkatkan kedisiplinan, misal menyangkut ketepatan waktu harus benar-benar sesuai, karena semua harus dijalankan sesuai SOP yang ada. Dalam melakukan pengawasan, tidak terjadi masalah apapun dan yang turun mengawasi hanya satu orang pengawas guna menjaga ketertiban pengawasan.” (wawancara YS, 27 Agustus 2020).

Hasil observasi dilapangan dinilai belum disiplin dilihat dari petugas syahbandar yang tidak menjalankan tugas penting yang harus dilakukan ketika kapal datang seperti menunjuk tempat sandar/labuh kapal, memberikan warta kapal untuk diisi dan ditandatangani oleh nahkoda, serta meneliti dokumen pelautsurat-surat kapal yang diterima dari nahkoda.

Berdasarkan dari penuturan informan diatas, dapat disimpulkan bahwa pengawasan dalam peningkatan kedisiplinan, ketepatan waktu karena dianggap sangat penting dalam proses pelaksanaan dan mengacu pada SOP yang ada dinilai masih kurang baik maka sangat perlu untuk dilakukan perbaikan.

#### b. Menghindari kekeliruan dan kesalahan

Kekeliruan dan kesalahan merupakan hal yang tidak diinginkan dalam setiap pelaksanaan suatu program apapun, sama halnya dalam pelaksanaan fungsi pengawasan syahbandar dalam program ini sangat diperlukan perlu sikap yang diambil petugas untuk memaksimalkan pekerjaan dengan tingkat fokus yang baik pada terhadap setiap pekerjaan agar tidak ada data-data yang tertukar maupun kesalahan pengimputan. Hasil wawancara dengan kepala syahbandar sebagai

berikut: “Nha untuk mengenai ketelitian pengawasan dalam upaya menghindari kekeliruan yang biasa terjadi tentunya harus menjadi hal yang sangat penting diperhatikan agar tidak terjadi hal-hal yang tidak diinginkan karena masalah kecil saja bisa berakibat fatal, dan mengenai kesalahan sejauh ini belum pernah ada kesalahan yang fatal sekali.” (wawancara AB, 27 Agustus 2020).

Hal utama yang menjadi fokus untuk sampai pada tujuan yang diinginkan tentunya setiap stakeholder yang terlibat harus memaksimalkan pekerjaan yang diembanya guna untuk menghindari berbagai kekeliruan atau kesalahan sekecil mungkin. Ketelitian dapat menjadi dasar keberhasilan dalam pencapaian suatu tujuan yang diinginkan. Berikut pendapat dari ekspedisi syahbandar sebagai berikut: “Yah memang disini kita harus dituntut untuk teliti karena dengan teliti pasti dapat menutup kemungkinan adanya kesalahan. Terutama itu dari penginputan data jangan sampai ada kesalahan. (wawancara AR, 16 September 2020).

Upaya untuk menghindari kekeliruan atau kesalahan dapat diminimalisir dengan upaya memaksimalkan atau berusaha fokus dalam pekerjaan, teliti agar tidak ada kesalahan yang akan memberikan dampak buruk bagi semua lapisan yang terkait. Adapun penjelasan tersebut diatas kembali ditambahkan oleh pemilik Kapal Sinar Asraf: “Kadang memang itu ada kesalahan kayak salah input data mi, atau salah pekerjaanya mi tapi masih wajar ji iya.” (wawancara AL, 10 September 2020).

Kesalahan dalam penginputan data masih dianggap masalah yang kecil bahkan dianggap hal yang masih wajar, akan tetapi hal tersebut bisa memicu timbulnya masalah-masalah yang baru, karena sebuah kesalahan yang besar

berawal dari kesalahan yang kecil. Penuturan informan tersebut diatas didukung oleh penjelasan dari petugas syahbandar sebagai berikut: “Tidak banyak ji masalah, kadang itu ji yang salah input data, atau kayak pihak kapal yang terlambat memberikan infomrasi jika ada barang tambahan jadi perlu dilakukan penginputan ulang, itupun jarang ji karena sudah di cek sebelumnya toh, kapal sudah dicek siap atau tidak jadi tidak ada ji yang perlu dipusingkan.” (wawancara YS, 27 Agustus 2020).

Pendapat diatas menjelaskan bahwa masih ada masalah atau kesalahan yang sering terjadi, akan tetapi masih dianggap minim dan itu adalah kesalahan dari pihak kapal bukan dari petugas pengawas hal tersebut benar-benar masih jarang terjadi hingga masih dianggap biasa karena masih bisa ditanggulangi oleh pihak yang terkait. Lain hal nya dari pendapat pemilik kapal Pusaka Rahmat: “ooo kalau teliti iya harus memang apalagi ini kalau mengenai data-data mi salah sedikit itu kita mi yang kena masalah, jadi kalau saya perlu memang itu ketelitian.” (wawancara AN, 20 september 2020)

Kekeliruan atau kesalahan dapat diminimalisir atau dihindari jika dalam pelaksanaan suatu tugas, stakeholder yang terkait focus atau teliti. Menjadi nilai tambah jika tujuan dari suatu program bisa sampai tepat sasaran dan tidak terjadi kesalahan yang akan berdampak buruk bagi semua pihak yang terakit.

Hasil observasi atau pengamatan dilapangan penulis melihat bahwa dalam pelaksanaan fungsi pengawasan syahbandar pelaksana serta masyarakat dinilai Pmasih perlu untuk ditingkatkan agar tidak lagi terjadi kesalahan misalnya seperti

pada saat proses penginputan data. Masalah tersebut dianggap sebagai hal yang biasa akan tetapi dapat menimbulkan dampak yang besar seperti kecelakaan akibat tidak adanya kesuaian data dengan beban muatan pada kapal.

Berdasarkan hasil penelitian tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa ketelitian pengawasan dalam pelaksanaan fungsi pengawasan syahbandar dalam upaya meningkatkan keamanan dan keselamatan pelayaran, masyarakat serta instansi terkait masih kurang baik sehingga masih perlu untuk ditingkatkan mengingat masih adanya kesalahan-kesalahan berupa kesalahan dalam penginputan data yang bisa memberikan dampak yang buruk bagi setiap pihak yang terkait didalamnya.



## BAB V

### PENUTUP

#### A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah diuraikan atau dikemukakan pada bab sebelumnya, maka penulis merumuskan kesimpulan yaitu:

1. Pelaksanaan prosedur dalam pengawasan syahbandar dalam meningkatkan keamanan dan keselamatan di pelabuhan tuju-tuju kabupaten bone belum berjalan dengan baik, meskipun dalam pengurusan surat-surat izin sudah di penuhi namun dalam pengawasan langsung di lapangan sangat jarang dilakukan.
2. Pelaksanaan standar pengawasan syahbandar dalam meningkat keamanan dan keselamatan di pelabuhan tuju-tuju kabupaten bone masih kurang optimal karena tidak adanya pengecekan secara langsung dari pihak syahbandar mengenai kondisi kapal, fasilitas kapal hanya mengeluarkan sertifikat tanpa ada pemeriksaann yang akurat. Selain itu ada beberapa pihak yang tidak transparan dalam penggunaan anggaran sehingga tidak terpenuhi standar moneter yang telah di maksudkan.
3. Pelaksanaan ketelitian pengawasan syahbandar dalam meningkatkan keamanan dan keselamatan di pelabuhan tuju-tuju terbilang masih kurang baik karena sering terjadi kesalahan kesalahan dalam pengimputan data maupun perubahan tak terduga sehingga membuat pihak syahbandar mengerjakan yang sama berulang ulang.

## B. Saran

Berdasarkan kesimpulan yang telah diuraikan, maka saran yang dapat disampaikan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Diharapkan kepada Petugas Syahbandar lebih memperhatikan tanggung jawabnya yaitu melakukan pengawasan dengan baik dan dilakukan secara rutin atau terus menerus. Hal yang seharusnya dilakukan oleh Kepala syahbandar adalah mengontrol staff nya saat melakukan pengawasan dan rajin melakukan evaluasi bersama, serta memberikan sanksi apabila ada staff yang bermalas-malasan saat melakukan pengawasan.
2. Syahbandar saat melakukan pengawasan seharusnya berpacu pada SOP yang ada dan melakukan tugas dan fungsinya dengan baik. Selanjutnya saat melakukan pengawasan dilapangan hendaknya membawa lembar ceklis dan mengisinya sesuai dengan fakta dan realita yang ada.
3. Diharapkan agar ketelitian pengawasan lebih ditingkatkan baik pada sub indikator kedisiplinan maupun pada tingkat fokus pengawasan terutama dalam penginputan data agar tidak terjadi kesalahan. Selanjutnya pihak syahbandar harusnya lebih tegas dan teliti apabila menghadapi permintaan perubahan data yang tidak signifikan.



### Daftar Pustaka

- Bohari, 2004. *Pengantar Hukum Pajak*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Fahmi, Irham. 2016. *Perilaku Organisasi*. Bandung: Alfabeta.
- Fathurrahim Fathurrahim. 2019. *Eksistensi Syahbandar Dalam Penegakan Hukum Pelayaran Di Kota Ternate*. Vol 2.
- Handoka, T. Hani. 2009. *Manajemen*. Yogyakarta: Bpff.
- Handoko. 2013. *Manajemen. Edisi Kedua, Cetakan Ketigabelas*, Bpfe Yogyakarta.
- Herispon. 2018. *Pengantar Manajemen (Introduction Management)*. Pekanbaru: Stie Riau
- Mahsyar, A. 2011. *Masalah Pelayanan Publik di Indonesia dalam Perspektif Administrasi Publik*. Otoritas: Jurnal Ilmu Pemerintahan, 1 (2), 81-90  
<https://doi.org/10.26618/ojip.v1i.2.22>
- Makmur. 2011. *Efektivitas Kebijakan Kelembagaan Pengawasan*. Bandung: Refika Aditama.
- Mardalena Dan Sarinah. 2017. *Pengantar Manajemen*. Yogyakarta: Deepublish
- Marhawati, Besse. 2018. *Pengantar Pengawasan Pendidikan*. Yogyakarta: Deepublish
- Moleong, Lexy. 2013. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Pt. Remaja Rosdakarya
- Mudiyanto, Jurnal Saintek Maritim. 2019 *Peran Syahbandar, Kelaiklautan Kapal, Ism Code Terhadap Keselamatan Pelayaran (Studi Kasus Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang)*. Vol 20 No.1
- Nasution. 2003. *Metode Penelitian Naturalistik Kualitatif*. Bandung: Tarsito
- Nawawi, Zaidan. 2013. *Manajemen Pemerintahan*. Jakarta: Pt. Rajagrafindo Persada
- Nielwaty Elly, Dkk, 2017. *Pengaruh Pengawasan Terhadap Kinerja Pegawai Disperindag Sub Bidang Pengawasan Barang dan Jasa Provinsi Riau Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Lancing Kuning*, Vol. 10 No 1.
- Normalita, Dkk. 2016. *Pelaksanaan Tugas Dan Wewenang Syahbandar Dalam Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Kapal*. Vol 5 Nomor 3: Universitas Diponegoro.
- Randy Yc , Aguw. 2013 *Analisis Pengaruh Tanggung Jawab Ksop, Kelaiklautan Kapal Dan Pengawasan Terhadap Keselamatan Pelayaran*. Vol I/No.01/Jan-Mrt.



- Rifa'i, Muhammad Dan Candra Wijaya. 2016. *Dasar-Dasar Manajemen*. Medan: Perdana Publishing
- Saintara. 2018. *Peran Syahbandar Dalam Keselamatan Pelayaran*. VOL 2.
- Siagian, Sondang P. 2002. *Manajemen Stratejik*. Jakarta: Pt. Bumi Aksara.
- Simbolon, Mariangan Masri. 2004. *Dasar-Dasar Administrasi Dan Manajemen*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Sugiyono. 2011. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif Dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. 2012. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif Dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sukarna. 1992. *Dasar-Dasar Manajemen*. Bandung: Mandar Maju.
- Suryani, Dkk. 2018. *Peran Syahbandar Dalam Keselamatan Pelayaran*. Vol. 2 No. 2: Nusantara Cilacap.
- Winardi. 2010. *Asas-Asas Manajemen*. Bandung: Mandar Maju.
- Wulandari ., Marthen Kimbal, Neni Kumayas. 2019. *Pengawasan Pemerintah Dalam Penanganan Keselamatan Berlayar (Studi Di Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas Iii Kota Manado)* Vol 3, No 3.

