

# PENGAWASAN STANDAR ANGKUTAN LAUT DI KOTA PEKANBARU

Oleh : Sri Winarni

sri.winarni@student.unri.ac.id

Pembimbing : Prof. Dr. H. Sujianto, M.Si

Jurusan Ilmu Administrasi - Program Studi Administrasi Publik

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Universitas Riau

Kampus Bina Widya Jl. HR Soebrantas Km. 12,5 Simpang Baru Pekanbaru 28293

Telp/Fax 0761-63272

## *Abstract*

*One of the objectives of this study is to determine the extent of supervision of sea transport standards in Pekanbaru City. Sea transportation is one of the means of transportation as a form of service to the community to make it easier to travel from one place to another through the waters. In realizing safe, safe, fast, smooth, orderly and orderly transportation, comfortable and efficient, there needs to be supervision from KSOP (Office of Port Authority and Port Authority) Pekanbaru through the Traffic Section of Sea Transportation and Ports Business by deploying Kaposker (Head of Post Work) and its members. However, the surveillance carried out has not yet fully gone well. This is due to the condition of ships that are not in accordance with sea transport passenger service standards on board and the obligation of the Kaposker to provide supervision reports every day is not carried out properly, causing the KSOP Pekanbaru vision to realize the Safe, Comfortable and Safe Sea Transportation Service. The researcher uses the concept of Manullang theory (2015: 184) which is to set measurement tools (standards), deal with assessments, and take corrective actions using qualitative research methods, using Purposive Sampling techniques for selecting informants and conducting data collection techniques through observation, interviews, documentation and triangulation. The results of the study showed that the Supervision of Sea Freight Standards in Pekanbaru City was related to the Passenger Sea Freight Services Standards that were not fully operational. This is because there are obstacles Lack of Legal Awareness of the Government, Operators and users of transportation services.*

*Keywords: Supervision, Service Standards, Transportation*

## **1. PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Indonesia sebagai salah satu negara yang memiliki potensi besar dibidang kelautan dituntut untuk dapat memaksimalkan pemanfaatan laut sebagai sarana konektivitas antar wilayah, adanya angkutan diperairan merupakan salah satu bentuk pelayanan kepada masyarakat untuk mempermudah dalam berpergian dari suatu

tempat ketempat lain melalui perairan. Maraknya terjadinya kecelakaan diperairan baik kapal tenggelam, kapal terbalik, tersapu ombak hingga gagal bersandar di pelabuhan menunjukkan bahwa system keselamatan pelayaran belum berjalan optimal, tidak sedikit pengguna jasa yang cenderung memaksakan diri melanggar aturan dan menyebabkan terjadinya kecelakaan, untuk itu dalam mewujudkan angkutan laut yang selamat, aman,

cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan berdaya guna dibutuhkan peran semua pihak antara lain :

1. Pemerintah sebagai regulator
2. Pengusaha sebagai operator
3. Masyarakat sebagai pengguna jasa transportasi.

Kegiatan angkutan laut disini adalah kegiatan angkutan laut dalam negeri yang dilakukan oleh perusahaan angkutan laut untuk mengangkut atau memindahkan penumpang atau barang antar pelabuhan dengan menggunakan kapal untuk melayani trayek tetap dan teratur dengan memenuhi kriteria yaitu:

1. Menyinggahi beberapa pelabuhan secara tetap dan teratur dengan berjadwal.
2. Kapal yang dioperasikan merupakan kapal penumpang, kapal petikemas, kapal barang umum, atau kapal ro-ro dengan pola trayek dengan masing-masing kapal.

Angkutan diperairan samahalnya dengan pengangkutan melalui darat dan udara, tidak jarang mengalami berbagai resiko bahkan lebih besar dikarenakan rute perjalanan yang ditempuh lebih jauh dan cukup berbahaya serta sulit untuk memperoleh bantuan. Resiko angkutan diperairan dapat terjadi disebabkan karena beberapa hal seperti kelalaian nahkoda atau anak buah kapal dan resiko diluar kemampuan manusia seperti angin topan, cuaca buruk, gelombang besar dan sebagainya.

Pasal 28 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyebutkan bahwa, untuk melakukan kegiatan angkutan diperairan, orang atau badan usaha wajib memiliki surat izin usaha dan wajib memiliki surat izin pengoperasian kapal. Kapal yang telah mendapatkan izin untuk beroperasi harus memiliki SPB (Surat Persetujuan Berlayar) yang dikeluarkan oleh Syahbandar dengan persyaratan Kelaiaklautan kapal yang dibuktikan dengan

sertifikat kelaiaklautan kapal, memenuhi standar keselamatan kapal, dibuktikan dengan sertifikat keselamatan penumpang atau barang yang diberikan oleh badan yang berwenang untuk melakukan pemeriksaan. Pemeriksaan keselamatan kapal dilakukan berdasarkan waktu pelaksanaan, terdiri dari pemeriksaan pertama, pemeriksaan tahunan, pemeriksaan pembaharuan apabila terjadi pembaharuan, pemeriksaan di luar jadwal dan pemeriksaan karena kerusakan dan perbaikan kapal.

Setiap kapal yang memasuki pelabuhan wajib memberitahukan kedatangannya kepada Syahbandar dan menyerahkan semua surat, dokumen dan warta kapal kepada Syahbandar untuk dilakukan pemeriksaan dan akan diserahkan kembali bersamaan dengan diterbitkannya SPB.

Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 pasal 1 bagian 56 menyebutkan bahwa “Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran”.

Mekanisme Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Pekanbaru dalam melaksanakan tugas dan fungsinya merujuk pada Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Laut dan Usaha Kepelabuhanan dengan mendirikan pos kerja disetiap wilayah kerja dan memberi tugas kepada Kepala pos kerja (Kaposker) untuk melakukan pengawasan diwilayah kerjanya masing-masing salah satunya wilayah kerja Pelabuhan Sungai Duku. Kaposker dalam hal ini di tugaskan langsung oleh Kepala Syahbandar melalui Surat Tugas secara resmi bersama dengan 3 orang anggotanya untuk melaksanakan tugas dan fungsinya di daerah atau di lapangan antara lain:

- a. Melakukan pengawasan terhadap embarkasi dan debarkasi penumpang, keluar masuk dan gerakan kapal dalam bandar

- b. Melakukan pengawasan terhadap keamanan dan keselamatan berlayar
- c. Melakukan pengawasan terhadap penataan dan penertiban hukum-hukum yang berlaku dalam bidang perlengkapan dan pelayanan.

Pengawasan yang dilakukan kaposker berupa pengecekan SPB (Surat Persetujuan Berlayar), ini karena SPB tidak berlaku apabila kapal dalam waktu 24 jam setelah SPB diberikan kapal tidak bertolak dari pelabuhan, dan harus melakukan pemeriksaan ulang untuk mendapatkan SPB yang baru. Melakukan pengecekan sertifikat keselamatan penumpang atau barang, mengecek kelengkapan alat keselamatan penumpang, memastikan pelayanan penumpang diatas kapal telah dipenuhi oleh badan usaha atau pemilik kapal, dan melakukan pengecekan muatan kapal sesuai dengan daftar manifest kapal, apabila dalam daftar manifest tercatat 150 orang, maka realisasinya tidak boleh melebihi manifest yang telah ditentukan, apabila melebihi daftar manifest maka telah terjadi over kapasitas dan Syahbandar memiliki wewenang untuk melakukan penundaan keberangkatan, bahkan mencabut izin berlayarnya.

Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM 37 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Laut, menyebutkan bahwa Standar pelayanan penumpang angkutan laut terdiri dari pelayanan penumpang angkutan laut diterminal dan pelayanan penumpang angkutan laut diatas kapal. Standar pelayanan penumpang angkutan laut diatas kapal ditegaskan dalam Pasal 5 yang meliputi:

- 1. Pelayanan keselamatan diatas kapal. Yaitu: Adanya informasi dan fasilitas kesehatann, ada adanya informasi dan fasilitas keselamatan.
- 2. Pelayanan keamanan dan ketertiban diatas kapal. Meliputi adanya fasilitas keamanan seperti CCTV,

adanya petugas keamanan dan informasi gangguan keamanan seperti adanya petugas berseragam yang mudah terlihat.

- 3. Pelayanan kehandalan diatas kapal. Meliputi ketetapan jadwal keberangkatan dan ketetapan jadwal kedatangan kapal dengan maksimal keberangkatan 10% dari total waktu perjalanan yang dijadwalkan.
- 4. Pelayanan kenyamanan diatas kapal. Meliputi :
  - a. Kapasitas angkut yang paling tinggi 100% sesuai kapasitas,
  - b. Lampu penerangan yang cukup,
  - c. Fasilitas pengatur suhu seperti AC, kipas angin tau ventilasi udara,
  - d. Fasilitas kebersihan seperti tempat sampah dan area tidak berbau yang berasal dari kapal,
  - e. Tingkat kebisingan,
  - f. Toilet, Ruang ibadah, Kafeteria dan
  - g. Informasi larangan merokok yang harus tersedia dan mudah dibaca.
- 5. Pelayanan kemudahan diatas kapal. Berupa adanya informasi untuk mengetahui tempat duduk atau tempat tidur sesuai tiket, adanya informasi mengenai ruang kapal, dan adanya informasi pelabuhan yang akan dikunjungi
- 6. Pelayanan kesetaraan diatas kapal yang meliputi adanya tempat tidur prioritas

Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM 37 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Laut dalam Pasal 12 juga menyebutkan bahwa “Penyelenggara jasa pelayanan penumpang angkutan laut yang melanggar ketentuan standar pelayanan penumpang angkutan laut dikanai sanksi administrative sesuai dengan peraturan perundang-undangan berupa peringatan tertulis, pembekuan izin atau pencabutan izin”.

Fenomena yang terjadi dilapangan, kondisi angkutan laut KM Jelatik terlihat tidak ada menyediakan pelayanan keselamatan diatas

kapal, tidak ada pelayanan keamanan dan ketertiban di atas kapal, kurang memperhatikan kenyamanan penumpang dan tidak adanya pelayanan kesetaraan seperti fasilitas khusus dan kemudahan bagi penyandang cacat, wanita hamil, anak dibawah usia 5 tahun, orang sakit dan lanjut usia, tidak tersusunnya antara barang bawaan penumpang dengan barang yang memang khusus untuk dikirim, tidak adanya tulisan dilarang merokok di area mesin kapal, tidak tersedianya alat pembuangan sampah sehingga penumpang membuang sampah ke sungai dan mencemari lingkungan, kurangnya kesadaran masyarakat sebagai pengguna transportasi terhadap kenyamanan pengguna lainnya karena merokok di area kamar yang jelas sudah ada tulisan dilarang merokok.

Pentingnya pengawasan yang dilakukan KSOP Kelas III Pekanbaru terhadap angkutan laut di Sungai Duku dilakukan untuk memastikan keamanan dan keselamatan dalam berlayar. Namun realisasinya, pengawasan yang dilakukan tidak sepenuhnya dilaksanakan dengan baik, karena adanya kapal yang tidak memnuhi standar pelayanan penumpang angkutan laut dan laporan yang diberikan Kaposker tidak setiap hari sehingga tidak ada tindakan tegas dari Syahbandar terkait adanya kapal yang tidak sesuai dengan standar pelayanan penumpang angkutan laut. Adanya pengawasan diharapkan kesalahan atau penyimpangan yang terjadi dapat diketahui dan dapat dilakukan tindakan dengan segera untuk menghindari kejadian yang tidak diinginkan, meskipun sudah dilakukan pengawasan terhadap angkutan laut yang dianggap membahayakan penumpang, namun belum ada tindakan tegas dari pihak Syahbandar.

Berasarkan fenomena di atas, pengawasan yang dilakukan oleh Syahbandar yaitu *pertama*, terkait dengan adanya kondisi kapal yang tidak sesuai dengan standar pelayanan penumpang

angkutan laut di atas kapal. *Kedua*, tidak adanya tindakan tegas yang dilakukan oleh Syahbandar terhadap angkutan laut yang tidak memperhatikan pelayanan penumpang angkutan laut di atas kapal. Untuk itu berdasarkan fenomena di atas peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“Pengawasan Standar Angkutan Laut di Kota Pekanbaru”**

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang diuraikan di atas maka yang menjadi pokok permasalahan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- 1 Bagaimana Pengawasan Standar Angkutan Laut di Kota Pekanbaru ?
- 2 Apa faktor Yang Menghambat Pengawasan Standar Angkutan Laut di Kota Pekanbaru ?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan penelitian ini adalah:

- a. Untuk mengetahui sejauh mana Pengawasan Standar Angkutan Laut di Kota Pekanbaru
- b. Untuk Mengetahui apa saja faktor yang menghambat Pengawasan Standar Angkutan Laut di Kota Pekanbaru

## **1.4 Manfaat Penelitian**

- a. Manfaat Praktis.  
Penelitian ini diharapkan dapat berguna bagi pihak berwenang, seperti Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas III Pekanbaru sebagai bahan masukan dan koreksi
- b. Manfaat Akademis.

Penelitian ini diharapkan dapat berguna untuk menambah referensi perpustakaan di Fakultas ilmu sosial dan ilmu politik khususnya Program Studi Ilmu Administrasi Publik, serta menjadi bahan rujukan bagi peneliti-peneliti berikutnya dalam membahas permasalahan yang sama.

## 1.1 TINJAUAN PUSTAKA

### 1.1.1 Manajemen

Kata manajemen berasal dari bahasa latin, yaitu dari asal kata mantis yang berarti tangan dan agree yang berarti melakukan. Kata-kata itu digabung menjadi manager yang artinya menangani. Manager diterjemahkan kedalam bahasa inggris dalam bentuk kata to manager, dengan kata benda management. Akhirnya management diterjemahkan dalam bahasa Indonesia menjadi manajemen.

**Melayu P. Siagian (2014:1)** manajemen adalah ilmu dan seni yang mengatur tentang proses pemanfaatan sumber daya manusia dan sumber-sumber lainnya secara efektif dan efisien untuk mencapai suatu tujuan tertentu.

Menurut **Wibowo (2014:1)** manajemen adalah sebagai suatu seni untuk mendapatkan segala sesuatu dilakukan dengan cara mengatur orang lain untuk melakukan pekerjaan yang diperlukan, tanpa harus melakukan pekerjaan sendiri.

Kemudian menurut **Daft** dalam **Wibowo (2014:2)**, manajemen adalah pencapaian tujuan organisasional dengan cara yang efektif dan efisien melalui perencanaan, pengorganisasian, memimpin dan mengawasi sumber daya organisasional.

### 1.1.2 Pengawasan

Peneliti menggunakan konsep teori pengawasan. Berikut definisi pengawasan menurut beberapa ahli yang peneliti rangkum sebagai bahan perbandingan untuk menentukan konsep teori siapa yang peneliti gunakan, yaitu sebagai berikut:

Menurut **Siagian**, proses pengawasan pada dasarnya dilaksanakan oleh administrasi dan manajemen dengan mempergunakan dua macam teknik, yaitu :

#### 1. Pengawasan langsung

Yaitu pimpinan organisasi mengadakan sendiri terhadap pelaksanaan kegiatan yang sedang di jalankan.

Pengawasan langsung ini berbentuk :

- a. Inpeksi langsung
- b. *On the spot observation*
- c. *On the spot report*

Sekaligus pengembalian keputusan on the spot pula jika di perlukan. Akan tetapi, karena banyaknya kompleksnya tugas seorang pemimpin, terutama dalam organisasi yang bebas. Seorang pimpinan tidak mungkin dapat selalu menjalankan pengawasan langsung itu. Karena itu sering pula ia harus melakukan pengawasan yang bersifat tidak langsung.

#### 2. Pengawasan tidak langsung

Adalah pengawasan jarak jauh. Pengawasan ini dilakukan melalui laporan yang di sampaikan oleh para bawahan. Laporan itu dapat berbentuk :

##### a. Tertulis.

Laporan tertulis merupakan suatu pertanggungjawaban kepada atasannya mengenai pekerjaan yang dilaksanakannya, sesuai dengan intruksi dan tugas-tugas yang diberikan atasannya kepadanya.

##### b. Lisan.

Pengawasan dilakukan dengan mengumpulkan fakta-fakta melalui laporan lisan yang diberikan bawahan. Dengan cara ini, kedua pihak aktif, bawahan memberikan laporan lisan tentang hasil pekerjaannya dan atasan dapat bertanya lebih lanjut. Pengawasan seperti ini dapat mempercepat hubungan pejabat karena adanya kontak wawancara antara mereka.

Kelemahan pengawasan tidak langsung ini adalah bahwa sering para bawahan hanya melaporkan hal-hal yang positif saja. Dengan kata lain, para bawahan itu mempunyai kecenderungan hanya melaporkan hal-hal yang di duganya akan menyenangkan pimpinan. Pelaksanaan pengawasan diharapkan dapat berjalan dengan efektif dan efisien sehingga dalam melakukan pengawasan juga lebh mudah, dan hasil dari pengawasan dapat dijadikan evaluasi atau acuan untuk pengambilan kebijakan berikutnya.

Menurut **Manullang (2015:172)**

pengawasan diartikan sebagai proses untuk menetapkan yang sudah dilaksanakan, menilainya, dan mengoreksi bila perlu dengan maksud supaya pelaksanaan pekerjaan sesuai dengan rencana semula.. Umumnya para ahli lebih menonjolkan hubungan erat antara perencanaan, memberi perintah dan pengawasan. Pengawasan merupakan *Follow up* dari perintah-perintah yang sudah dikeluarkan. Apa yang sudah diperintah harus diawasi, agar apa yang diperintahkan itu benar-benar di laksanakan

**Manullang (2015:173)** mengatakan bahwa, untuk mendapatkan suatu sistem pengawasan yang efektif, maka perlu dipenuhi beberapa prinsip pengawasan. Dua prinsip pengawasan pokok yang merupakan suatu sistem pengawasan yang efektif ialah adanya rencana tertentu dan adanya pemberian instruksi-instruksi, serta wewenang-wewenang kepada bawahan.

- a. Prinsip pokok pertama merupakan standar atau alat pengukur dari pada pekerjaan yang dilaksanakan oleh bawahan. Rencana tersebut menjadi petunjuk apakah sesuatu pelaksanaan pekerjaan berhasil atau tidak.
- b. Prinsip pokok kedua merupakan suatu keharusan yang perlu ada agar sistem pengawasan itu memang benar-benar dapat efektif dilaksanakan. Wewenang dan instruksi-instruksi yang jelas harus dapat diberikan kepada bawahan, karena berdasarkan itulah dapat diketahui apakah bawahan sudah menjalankan tugas-tugasnya dengan baik.

Menurut **Manullang (2015:184)** menyatakan bahwa proses pengawasan dimanapun juga atau pengawasan yang berobjekkan apapun terdiri dari langkah-langkah sebagai berikut:

1. Menetapkan alat pengukuran (standar)  
Alat penilai atau standar bagi hasil

pekerjaan bawahan, pada umumnya terdapat baik pada rencana keseluruhan maupun pada rencana-rencana bagian. Dengan kata lain, dalam rencana itulah pada umumnya terdapat standar bagi pelaksanaan pekerjaan. Agar alat penilai itu diakui benar oleh bawahan, maka alat penilai itu harus dikemukakan, dijelaskan kepadanya ini memang perlu, agar dengan menyelesaikan tugas-tugasnya itu. Bila ini tidak diketahuinya, maka ia akan meraba-raba kemana kegiatannya itu harus diarahkan. Untuk mencapai maksud yang sama, yakni bawahan memahami standar yang digunakan atasnya, maka standar tersebut dapat dikembangkan atas suatu dasar bersama. Dengan kata lain, atasan dan bawahan bekerja dalam menetapkan apa yang menjadi standar hasil pekerjaan bawahan tersebut.

2. Mengadakan penilaian (*evaluate*)

Fase kedua dalam proses pengawasan adalah menilai. Dengan menilai dimaksudkan membandingkan hasil pekerjaan bawahan dengan alat ukur (standar) yang sudah ditentukan. Dengan demikian jelas untuk dapat melaksanakan tugas ini. Dua hal yang harus tersedia yaitu (1) standar atau alat pengukur (2) hasil pekerjaan bawahan. Bila kedua hal tersebut diatas tersedia, jadi baik standar maupun alat pengukur sudah ada, pemimpin dapat mengadakan penilaian. Jadi, pemimpin membandingkan hasil pekerjaan bawahan yang senyatanya dengan standar sehingga dengan perbandingan itu dapat dipastikan terjadi tidaknya penyimpangan. Jadi standar menilai kenyataan.

3. Mengadakan tindakan perbaikan (*corrective action*)

Untuk dapat melaksanakan tindakan perbaikan, maka pertama-tama haruslah dianalisis apa yang menyebabkan terjadinya perbedaan itu. Harus diketahui lebih dulu yang menyebabkan terjadinya perbedaan. Bila pimpinan sudah mengetahui apa yang menyebabkan terjadinya penyimpangan, haruslah diambil tindakan perbaikan. Tindakan perbaikan itu tidak serta merta dapat

menyesuaikan hasil pekerjaan yang senyatanya dengan rencana atau standar. Oleh karena itu, perlu sekali adanya laporan-laporan berkalahingga segera sebelum terlambat dapat diketahui terjadinya penyimpangan-penyimpangan serta dengan tindakan perbaikan yang akan diambil, pelaksanaan pekerjaan seluruhnya dapat dilaksanakan sesuai dengan rencana. Bila hal ini memang tidak mungkin, maka adanya laporan penyimpangan itu menjadi bahan penyusunan rencana kberkaitan berikutnya.

Pengawasan itu dibedakan atas dasar penggolongan siapa yang melakukan pengawasan, maka pengawasan itu dapat dibedakan atas:

1. Pengawasan intern

Pengawasan dilakukan oleh atasan dari petugas yang bersangkutan. Oleh karena itu pengawasan semacam ini disebut vertical atau formal. Disebutkan ia sebagai pengawasan formal karena melakukan pengawasan itu adalah orang-orang berwenang.

2. Pengawasan ektern

Pengawasan yang dilakukan oleh orang-orang yang diluar organisasi yang bersangkutan, maka pengawasan ini sering disebut juga dengan pengawasan social atau pengawasan informal.

3. Cara mengumpulkan fakta-fakta guna pengawasan

Tujuan utama dari pengawasan ialah mengusahakan apa-apa yang direncanakan menjadi kenyataan. Untuk dapat benar-benar merealisasikan tujuan tersebut, maka pengawasan pada taraf pertama bertujuan agar pelaksanaan bekerja sesuai dengan intruksi yang telah dikeluarkan, dan untuk mengetahui kelemahan-kelemahan serta kesulitan-kesulitan yang dihadapi dalam pelaksanaan rencana berdasarkan penemuan-penemuan tersebut dapat diambil tindakan-tindakan untuk memperbaikinya, baik pada waktu itu ataupun diwaktu yang akan datang.

Proses pengawasan menurut manulang ini memiliki beberapa fase yaitu menetapkan standar atau alat ukur. Berdasarkan standar tersebutlah kemudian diadakan penilaian yang selanjutnya evaluasi, yaitu membandingkan pekerjaan yang telah dikerjakan dengan standar tadi. Bila terdapat ketidaksamaan dengan standar, maka mulailah mengadakan tindakan perbaikan dengan maksud agar tujuan pengawasan dapat terealisasikan.

## 2. Metode Penelitian

### 3.1 Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah pendekatan kualitatif. Menurut (Sugiyono, 2016) penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah, dimana peneliti adalah sebagai instrument kunci. Artinya, analisa dilakukan dengan memberikan gambaran secara terperinci berdasarkan kenyataan yang ditemukan di lapangan, yakni mengenai Pengawasan Standar Pelayanan Angkutan Laut di Kota Pekanbaru.

### 3.2 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian merupakan factor yang sangat penting dalam sebuah penelitian. Penelitian ini dilakukan di Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas III Pekanbaru dan Pelabuhan Sungai Duku Kota Pekanbaru. Alasan memilih lokasi ini karena:

1. Pelabuhan Sungai Duku Kota Pekanbaru merupakan salah satu Pelabuhan yang menghubungkan antar pulau di Riau, salah satunya Kabupaten Kepulauan Meranti yang tidak bisa lepas dari transportasi laut untuk sampai ke Pekanbaru.
2. Pelabuhan Sungai Duku Kota Pekanbaru berada pada aliran Sungai Siak yang merupakan urat nadi ekonomi di daratan Riau.
3. Transportasi melalui sungai siak ini merupakan transportasi andalan yang akan terus meningkat jumlah

penumpangnya pada saat-saat tertentu seperti libur lebaran, natal, tahun baru dan lain sebagainya.

### 3.3 Informan Penelitian

Informan adalah seseorang menjadi narasumber dalam penelitian untuk memberikan keterangan dan sebagai sumber informasi untuk memperoleh data yang dibutuhkan dalam penelitian. Peneliti memilih narasumber yang dapat memberikan informasi berupa data yang berhubungan dengan penelitian. Oleh karena itu, penelitian menetapkan informan melalui teknik *Purposive Sampling*, pengambilan sampel sumber data dengan pertimbangan tertentu, dimana pertimbangan tertentu tersebut dianggap orang yang paling menguasai sehingga memudahkan peneliti mengetahui objek atau situasi yang diteliti.

Informan penelitian pengawasan Standar Angkutan Laut di Kota Pekanbaru khususnya di Pelabuhan Sungai Duku adalah

1. Seksi Lalu Lintas Angkutan Laut dan Usaha Kepelabuhanan
2. Kepala Pos Kerja Pelabuhan Sungai Duku
3. Anggota Seksi Keselamatan berlayar, Penjagaan dan Patroli
4. ABK KM Jelatik
5. Penumpang Angkutan Laut

Metode *purposive sampling* adalah metode yang informannya dipilih karena memiliki informasi yang berkaitan dengan penelitian. Dalam penelitian ini dipilih informan-informan yang mengetahui tentang Pengawasan Standar Angkutan Laut di Kota Pekanbaru.

### 3.4 Jenis dan Sumber Data

Setelah data-data yang diperlukan di dalam penelitian diperoleh, maka hasil data-data tersebut dikelompokkan, diklasifikasikan dengan dianalisa sesuai dengan jenis-jenis data yang diperlukan. Adapun jenis-jenis data dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder yaitu

sebagai berikut :

#### a. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari informan dilapangan yang menjadi subjek penelitian, berupa informasi yang relevan dengan masalah-masalah yang sudah dirumuskan dalam penelitian. Data ini diperoleh dari informan dilokasi penelitian yang meliputi permasalahan yang sedang diteliti melalui:

1. Wawancara secara langsung dengan informan yang berkaitan dengan penelitian yaitu Pelaksanaan Pengawasan Syahbandar Di Pelabuhan Sungai Duku Kota Pekanbaru
2. Data juga diperoleh dari observasi atau pengamatan langsung terhadap objek penelitian, yaitu di Pelabuhan Sungai Duku Kota Pekanbaru

#### b. Data Sekunder

Data yang diperoleh secara tidak langsung dalam bentuk yang sudah jadi berbentuk naskah tertulis atau dokumen, buku-buku, hasil laporan dan penelitian terdahulu (jurnal), berita online dan data lainnya yang berkaitan dengan penelitian ini, seperti :

1. Undang-Undang No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
2. Data Angkutan kapal yang beroperasi di Pelabuhan Sungai Duku
3. Data realisasi jumlah penumpang
4. Strukur dan Tupoksi atau Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Pekanbaru
5. Peraturan Menteri Perhubungan No 37 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Angkutan Laut.

### 3.5 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling strategis dalam penelitian, karena tujuan utama dalam penelitian adalah mendapatkan data. Sugiyono (2016:245). Teknik pengumpulan data dapat dilakukan dengan 4 cara antara lain sebagai berikut:

#### a. Pengamatan (*Observasi*)

Observasi adalah pengamatan secara

langsung yang dilakukan oleh peneliti terhadap realita yang terjadi pada objek yang kita teliti, istilah sederhananya adalah proses peneliti dalam melihat situasi penelitian. Teknik ini dimaksudkan untuk melihat sejauh mana KSOP Kelas III Pekanbaru melakukan Pengawasan Standar Pelayanan Angkutan Laut di kota Pekanbaru.

b. Wawancara (*interview*)

Wawancara merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan melalui tatap muka dan tanya jawab secara langsung dengan informan yang dijadikan objek penelitian untuk memperoleh data yang sesuai dengan permasalahan yang diteliti. Dalam penelitian kualitatif, teknik wawancara mendalam sering digabungkan dengan teknik observasi. Karena selama pengamatan berlangsung, peneliti pun melakukan wawancara dengan informan. Peneliti melakukan wawancara terhadap informan untuk memperoleh data dan mengetahui bagaimana Pelaksanaan Pengawasan Standar Pelayanan Angkutan Laut di kota Pekanbaru dan apa faktor yang mempengaruhinya.

c. Dokumentasi

Dokumentasi merupakan studi yang dilakukan dengan cara mengumpulkan data, menghimpun dan menganalisis dokumen-dokumen, baik dokumen tertulis, gambar, maupun elektronik. Hal ini bertujuan sebagai arsip guna menunjang keperluan tertentu sebagai bukti pendukung dalam melakukan penelitian.

d. Triangulasi/ Gabungan

Triangulasi diartikan sebagai teknik pengumpulan data yang bersifat menggabungkan dari berbagai teknik pengumpulan dan sumber data yang telah ada. Bila peneliti melakukan pengumpulan data dengan triangulasi, maka sebenarnya peneliti mengumpulkan data yang sekaligus menguji kredibilitas data. Triangulasi teknik berarti peneliti menggunakan teknik pengumpulan data yang berbeda-beda untuk mendapatkan data dari sumber yang sama.

### 3.6 Analisis Data

Dalam penelitian ini, analisis data dilakukan sejak sebelum memasuki lapangan, selama di lapangan dan setelah selesai di lapangan. Sebelum dilapangan, analisis data dilakukan terhadap data hasil studi pendahuluan atau data sekunder yang akan digunakan untuk menentukan focus penelitian. Namun focus objek penelitian ini masih bersifat sementara dan akan berkembang setelah peneliti masuk dan selama dilapangan. Pada saat pengumpulan data berlangsung dan setelah selesai pengumpulan data dalam priode tertentu, pada saat wawancara, peneliti sudah melakukan analisis terhadap jawaban yang diwawancarai. **Sugiyono, 2016**. Aktivitas dalam analisis data menurut **Miles and Huberman** dalam **Sugiyono (2016 : 252)** yaitu:

1. *Data Reduction* (Reduksi Data)

Reduksi data merupakan proses berfikir sensitif yang memerlukan kecerdasan dan keluasan serta kedalaman wawasan yang tinggi. Dengan mendiskusikan pada teman atau orang lain yang dipandang ahli, peneliti yang masih baru bisa melakukan reduksi data. Dengan diskusi tersebut maka wawasan peneliti akan berkembang, sehingga dapat mereduksi data-data yang memiliki nilai temuan.

2. *Data Display* (Penyajian Data)

Setelah data direduksi, maka langkah selanjutnya adalah mendisplay data atau menajikan data yang dilakukan dalam bentuk uraian singkat. Dengan mendisplay data, dapat mempermudah pembaca untuk memahami apa yang terjadi, merencanakan kerja selanjutnya berdasarkan apa yang dipahami.

3. *Conclusion Drawing/ Verification*

Langkah ketiga setelah penyajian data adalah penarikan kesimpulan dan verifikasi. Kesimpulan awal yang dikemukakan masih bersifat sementara dan akan berubah bila tidak ditemukan bukti-bukti yang kuat yang mendukung pada tahap pengumpulan data berikutnya.

## **4. HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **4.1 Pengawasan Standar Angkutan Laut di Kota Pekanbaru**

#### **4.1.1 Menetapkan standar**

Menentukan standar disini adalah alat ukur yang digunakan untuk mengetahui sejauh mana hasil pelaksanaan suatu pekerjaan dapat dicapai. Dengan adanya standar dapat menilai pelanggaran yang ada, dimana standar ini dikenal sebagai sebuah ketentuan yang harus diikuti, ketentuan dan standar hal yang kemudian diadakan penilaian akan diketahui mana yang salah dan benar dan selanjutnya akan dilakukan tindakan perbaikan terhadap pelanggaran yang terjadi. Mengukur atau menilai pelaksanaan atau hasil pekerjaan bawahan, kita harus mempunyai alat penilai, pengukur standar. Alat penilai itu harus ditetapkan terlebih dahulu sebelum bawahan melaksanakan pekerjaannya dan bawahan harus mengetahui benar alat penilai (standar) yang dipergunakan atasannya untuk menilai pekerjaannya.

Standar pengawasan yang harus diikuti yaitu mekanisme yang dibuat oleh KSOP Pekanbaru bidang Seksi LALA dan Usaha Kepelabuhanan. Mekanisme tersebut adalah sebagai pedoman atau acuan untuk melaksanakan tugas pekerjaan sesuai dengan fungsi dan alat penilaian kinerja instansi pemerintah berdasarkan indikator-indikator teknis, administratif dan prosedur sesuai dengan tata kerja, prosedur kerja dan sistem kerja pada unit kerja yang bersangkutan.

Pengawasan yang dilakukan oleh KSOP Pekanbaru mengenai Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Laut diatas kapal yang beroperasi di Pelabuhan Sungai Duku Kota Pekanbaru oleh Kepala Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Laut, mereka menurunkan langsung anggota Kaposker untuk mengawasi langsung kapal-kapal yang beroperasi di Pelabuhan Sungai Duku. Standar mereka dalam melakukan pengawasan adalah berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang

Pelayaran, dimana dalam undang-undang tersebut menjelaskan mengenai pentingnya keamanan dan keselamatan kapal serta kewajiban yang harus dipenuhi oleh pemilik angkutan laut. Adanya pembagian tugas dilakukan sesuai dengan kesepakatan bersama, sesuai dengan SK yang dikeluarkan oleh Kepala KSOP berdasarkan wilayah kerjanya masing-masing. Mereka melakukan pengawasan terhadap kapal yang beroperasi setiap hari guna untuk menghindari terjadinya over kapasitas dan untuk menghindari terjadinya hal yang tidak di inginkan. Namun, pengawasan yang dilakukan Syahbandar belum sesuai dengan aturan yang ditetapkan.

Padahal jelas dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 37 Tahun 2015 pasal 12 disebutkan bahwa “Penyelenggara jasa angkutan laut yang melanggar ketentuan standar pelayanan penumpang angkutan laut dikenai sanksi administrative sesuai dengan peraturan perundang-undangan berupa peringatan tertulis, pembekuan izin dan pencabutan izin”. Namun dalam hal ini Syahbandar tidak melakukan tindakan tegas.

#### **4.1.2 Mengadakan tindakan penilaian**

Tindakan penilaian disini maksudnya adalah penilaian yang dilakukan oleh KSOP Pekanbaru terhadap setiap pegawai yang bertugas melaksanakan pengawasan khususnya di Pelabuhan Sungai Duku dimana setiap pegawai yang bertugas dilapangan harus melakukan apa yang sudah seharusnya dilakukan sesuai dengan aturan yang telah di tentukan. Penilaian dapat dilakukan mealui adanya laporan hasil pengawasan dari pegawai yang bertugas dilapangan. Namun nyatanya, petugas yang ada di lapangan atau Kaposker Sungai Duku tidak bisa menunjukkan laporan hasil pengawasannya di Sungai Duku. Mereka hanya datang ke Sungai Duku tanpa melihat ada atau tidaknya pelanggaran yang dilakukan. Mereka hanya menerima laporan dari agen kapal terkait dengan jumlah penumpang yang diangkutnya tanpa melihat dan mengecek langsung apakah yang dilaporkan agen kapal

sesuai atau tidak dengan realisasinya. Dalam melakukan pengawasan, Petugas hanya melihat situasi pada saat kapal-kapal beroperasi, melihat penumpang memasuki kapal, melihat kegiatan bongkar muat barang penumpang, dan petugas hanya menerima laporan dari agen kapal sebelum kapal berangkat tanpa melihat dan mengecek langsung sesuai atau tidak dengan yang dilaporkan ABK atau agen kapal.

Kepala kantor juga hanya meninjau langsung kelokasi sesekali saja, apabila ada laporan mengenai adanya kejadian yang tidak di inginkan. Hal ini tentu tidak membuat pegawai yang melaksanakan pengawasan dilapangan tidak termotivasi untuk lebih meningkatkan kinerjanya. Hal yang cenderung membuat petugas yang melakukan pengawasan terlalu santai terhadap tugas yang diberika yaitu karena mereka tau bahwa kepala KSOP hanya meninjau langsung pegawai yang melakukan pengawasan sesekali saja. Ditambah lagi tidak adanya laporan mengenai keluhan yang dialami masyarakat selama menggunakan angkutan laut.

#### **4.1.3 Mengadakan tindakan perbaikan**

Tindakan perbaikan yang dimaksud disini adalah perbaikan yang dilakukan oleh kepala KSOP Pekanbaru terhadap pegawai yang melakukan pengawasan di Pelabuhan Sungai Duku terkait dengan penyimpangan yang terjadi di lapangan. Tindakan perbaikan diartikan sebagai tindakan yang diambil untuk menyesuaikan hasil pekerjaan yang menyimpang agar sesuai dengan standar atau rencana yang telah ditentukan sebelumnya dan dapat diketahui terjadinya penyimpangan-penyimpangan. Adanya teguran dan peringatan merupakan wujud dari tindakan perbaikan yang dilakukan terkait dengan adanya penyimpangan terhadap peraturan yang telah ditetapkan. apabila ada penyimpangan yang di lakukan oleh pegawai, Kepala KSOP memberikan teguran sesuai dengan Undang-Undang

Nomor 53 Tahun 2010 Tentang Disiplin Pegawai Negeri Sipil hingga membentuk tim kepatuhan. Tim ini yang nantinya akan membuat keputusan dari keputusan ringan seperti skors beberapa hari dari kegiatan atau non job, penurunan pangkat sampai nanti ke tahap berat seperti pemberhentian, dan KSOP sudah melakukan tahap ini.

Terkait dengan adanya operator atau pemilik Angkutan Laut yang melanggar Standar khususnya Pelayanan Penumpang diatas kapal yang telah diatur, juga akan dilakukan tindakan. Syahbandar dalam hal ini Seksi LALA dan Usaha Kepelabuhanan beserta Kaposker di Pelabuhan Sungai Duku telah banyak memberikan teguran-teguran terhadap operator atau pemilik angkutan laut yang beroperasi di Pelabuhan Sungai Duku bahkan secara langsung guna untuk mengingatkan operator agar selalu mengikuti aturan yang telah ditetapkan. Harus selalu memperhatikan kenyamanan penumpangnya pada saat diatas kapal dan memastikan yang diangkutnya dalam keadaan aman dan selamat. Setiap adanya pegawai yang melakukan kesalahan, Kepala KSOP selaku pimpinan akan memberikan keputusan yang tentunya sesuai dengan konteks permasalahan yang terjadi. Tidak hanya untuk pegawai KSOP saja dalam memberikan tindakan tegas apabila terjadi sebuah penyimpangan, tetapi bagi pemilik angkutan laut juga dapat dikenakan sanksi sebagai tindakan jalan keluar dari masalah yang terjadi berupa penundaan keberangkatan dan pencabutan izin berlayar sesuai aturan yang berlaku.

Berdasarkan hasil pembahasan mengenai Standar Angkutan Laut di Kota Pekanbaru khususnya terkait dengan Standar pelayanan penumpang angkutan laut diatas kapal sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM Nomor 37 Tahun 2015, KSOP Pekanbaru yang dalam hal ini bidang Kasi LALA (Lalu Lintas Angkutan Laut) dan Usaha Kepelabuhanan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36

Tahun 2012 tentang Tata Kerja KSOP, mereka mengawasi langsung operasional kapal-kapal di pelabuhan Sungai Duku dengan membentuk tim Kaposker untuk melaporkan hasil pengawasannya kepada Kepala KSOP. Namun dalam melakukan pengawasan, Kaposker tidak ada melaporkan hasil pengawasannya. Hal ini karena Kaposker beserta Kepala Seksi LALA (Lalu Lintas Angkutan Laut) dan Usaha Kepelabuhanan tidak dapat memberikan laporan pengawasannya kepada peneliti. Hal ini tentunya akan menyebabkan tidak adanya peningkatan pelayanan penumpang angkutan laut diatas kapal yang harus dipenuhi oleh pemilik kapal atau perusahaan kapal, karena tidak adanya tindakan tegas dari Syahbandar.

## **4.2 Faktor-Faktor Yang Menghambat Pengawasan Standar Angkutan Laut di Kota Pekanbaru**

### **4.2.1 Terbatasnya prasarana Penunjang di Lapangan**

Kurangnya prasarana penunjang dilapangan sangat mempengaruhi pelaksanaan pengawasan kesyahbandaan secara terus menerus selama kapal-kapal yang ada dipelabuhan sungai duku beroperasi. Hal ini didukung oleh hasil Observasi langsung peneliti pada saat hari-hari biasa kapal beroperasi dan pada saat hari-hari besar seperti libur natal dan tahun baru, dimana pos kerja hanya tampak berdiri pada saat hari-hari besar saja dan untuk hari-hari biasa tidak tampak adanya pos kerja berdiri di lapangan. Padahal, pengawasan rutin dilakukan setiap hari pada saat kapal beroperasi.

Pos Penjagaan hanya ada pada saat hari-hari besar seperti libur lebaran dan tahun baru dan tidak ada pada saat hari-hari biasa, yang ada hanya petugas Kaposker yang melakukan pengawasan operasional angkutan laut di Sungai Duku. Sehingga, informasi yang diperoleh masyarakat pun kurang terkait dengan keterbukaan informasi

mengenai kapasitas kapal dan realisasinya pada saat sebelum kapal berangkat. Adanya pos penjagaan juga dapat mempermudah masyarakat untuk melaporkan setiap permasalahan yang dialami penumpang, khususnya yang sesuai dengan Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Laut diatas kapal yang dijelaskan dalam pasal 5 Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM 37 Tahun 2015.

### **4.2.2 Kurangnya Kesadaran Hukum**

Kurangnya kesadaran hukum baik dari regulator, operator maupun pengguna jasa transportasi juga merupakan salah satu faktor yang menghambat pelaksanaan pengawasan di Pelabuhan Sungai Duku. Kurangnya tindakan tegas yang seharusnya dilakukan oleh Syahbandar terhadap kapal-kapal yang tidak sesuai dengan standar keselamatan berlayar atau tidak memperhatikan kelayaklautan kapal sesuai dengan aturan belum sepenuhnya dilaksanakan dengan baik.

Pemerintah sendiri belum sepenuhnya menjalankan tugasnya sesuai dengan aturan yang berlaku, karena adanya tumpang tindih antara petugas Syahbandar dengan KPLP yang sama-sama dari perhubungan laut. Mereka menganggap apabila KPLP menemukan kesalahan dari pihak Syahbandar seperti memberikan persetujuan berlayar pada kapal yang tidak sesuai dengan standar keselamatan pelayaran atau tidak memenuhi kelayaklautan kapal dan KPLP melakukan penahanan, maka akan memburukkan nama perhubungan laut juga. Hal ini karena mereka berasal dari Dirjen Perhubungan Laut.

Sama halnya dengan operator atau pemilik kapal yang tidak sesuai dengan standar pelayanan penumpang angkutan laut diatas kapal, padahal sudah ada aturan yang mengatur tentang standar pelayanan penumpang angkutan laut, yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 37 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan penumpang angkutan laut, tapi tidak mengikuti aturan tersebut hanya karena tidak adanya laporan dari penumpang yang keberatan

dengan pelayanan yang diberikan. Setiap aturan yang sudah dibuat juga harus menjadi acuan bagi siapa saja untuk saling mengingatkan dengan melaporkan setiap kejadian atau hal yang tidak sesuai yang melanggar aturan yang telah ditetapkan. Apabila kesadaran hukum diantaranya tidak ada maka visi KSOP Kelas III Pekanbaru tersebut tidak dapat tercapai.

## 5. PENUTUP

### 5.1 Kesimpulan

#### a. Pengawasan Standar Angkutan Laut Di Kota Pekanbaru

Pengawasan Standar Angkutan Laut Di Kota Pekanbaru belum sepenuhnya berjalan dengan baik. Hal ini karena adanya kondisi kapal yang tidak memperhatikan Pelayanan penumpang angkutan laut di atas kapal sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM 37 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Angkutan Laut. Meskipun mekanisme KSOP (Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan) Pekanbaru dalam melakukan pengawasan sudah dilakukan dengan menunjuk Kepala Pos Kerjanya, untuk wilayah kerja Pelabuhan Sungai Duku, namun belum ada tindakan tegas yang dilakukan terkait dengan permasalahan tersebut. Laporan terkait pengawasan yang diberikan Kaposker kepada atasan juga tidak setiap hari. Sehingga informasi yang diperoleh Kepala KSOP Pekanbaru menjadi terhambat dan menyebabkan tidak adanya tindakan perbaikan yang harus dilakukan dalam mewujudkan visi mereka, yaitu terwujudnya pelayanan transportasi laut yang aman, nyaman dan selamat.

#### b. Faktor-faktor yang menghambat Pengawasan Angkutan Laut Di Kota Pekanbaru

terbatasnya sarana penunjang dilapangan yang dapat dilihat dari tidak adanya pos penjagaan di Pelabuhan Sungai Duku Kota Pekanbaru, hanya petugas yang ada di lapangan. Kemudian kurangnya

kesadaran hukum, ini terlihat dari semua pelaksana kepelabhanan, baik pemerintah sendiri, operator maupun masyarakat atau pengguna transportasinya, dimana pemerintah kurang tegas dalam memberikan peringatan atau sanksi terhadap pelanggaran yang terjadi.

### 6.1 Saran

Dari hasil penelitian dan pembahasan yang sudah diuraikan mengenai Pengawasan Standar Angkutan Laut Di Kota Pekanbaru, penulis memberikan saran-saran yang sifatnya membantu yaitu sebagai berikut:

- a. Dalam melakukan pengawasan, sebaiknya KSOP Kelas III Pekanbaru harus lebih meningkatkan lagi pengawasan Standar Pelayanan Angkutan Laut Diatas Kapal, agar pengguna jasa transportasi merasa aman dan nyaman selama berlayar. Setiap laporan yang diterima dari agen juga harus segera dicek dan disampaikan kepada Kepala KSOP, agar apabila terdapat kesalahan atau pelanggaran, dapat segera dilakukan tindakan.
- b. Sebaiknya Syahbandar Kota Pekanbaru harus lebih tegas dalam memberikan peringatan terhadap setiap pelanggaran yang dilakukan pemilik angkutan laut yang terjadi di Pelabuhan Sungai Duku khususnya yang tidak memenuhi Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Laut diatas kapal.

## DAFTAR PUSTAKA

- Buku :**  
*Bangun, Wilson. 2012. Manajemen Sumber Daya Manusia. Jakarta: Erlangga*  
*Brantas. 2009. Dasar-Dasar Manajemen. Bandung: Alfabeta*  
*\_\_\_\_\_ . Mengenal Manajemen Organisasi. Jakarta: Yudistira*  
*Hasibuan, S.P Malayu. 2011. Manajemen. Jakarta: Bumi Aksara*  
*Karyoto. 2016. Dasar-Dasar Manajemen Teori, Definisi dan Konsep. Yogyakarta. Andi*  
*Manullang, M. 2015. Dasar-Dasar Manajemen.*

Yogyakarta: Gajah Mada University Press

Nawawi, Zaidan. 2013. *Manajemen Pemerintahan*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada

Rekshadiprojdo, Sukanto. 2015. *Dasar-Dasar Manajemen*. Yogyakarta: BPFY Yogyakarta

Ritonga, Hasnun. 2015. *Manajemen Organisasi Pengantar Teori dan Praktek*. Medan: Perdana Publising

R. Terry, George. 2016. *Prinsip-Prinsip Manajemen*. Jakarta: PT Bumi Askara

Siagian, Sondang P. 2003. *Filsafat Administrasi* Jakarta: PT Gunung Agung

\_\_\_\_\_. 2012. *Manajemen Strategik*. Jakarta: PT Bumi Askara

Solihin, Ismail. 2009. *Pengantar Manajemen*. Jakarta, PT Gelora Askara Pratama

Sugiyono. 2010. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta

\_\_\_\_\_. 2016. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta

Sukarna. 2011. *Dasar-Dasar Manajemen*. Bandung: Mandar Maju

Sutarto. 2012. *Dasar-Dasar Organisasi*. Yogyakarta: Gajah Mada.

Terry, G.R. 2011. *Prinsip-Prinsip Manajemen*. Jakarta : Bumi Aksara.

Wibowo. 2014. *Manajemen Kinerja*. Jakarta: Rajawali Pers

Winardi. 2004. *Organisasi dan Kepegawaian dalam Manajemen*. Bandung. Alumni

Wursanto. Ig. 2005. *Dasar-Dasar Ilmu Organisasi*. Yogyakarta, Andi

**Jurnal :**

Purnama Sari, Julia. 2014. *Pengawasan Syahbandar Dalam Upaya Mewujudkan Keselamatan, Keamanan dan Ketertiban Penumpang Di Pelabuhan*

*Tembilahan*. Jom Fisip.

Aguw, Y.C. Randy. 2013. *Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Keselamatan Pelayaran Ditinjau Dari UU Pelayaran No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*. Lex Administratum.

**Skripsi :**

Muhammad Rasiid, Raja. *Pelaksanaan Tugas Kepala Syahbandar Dalam Pemberian Surat Persetujuan Berlayar (SPB) Pada Kantor Kesyahbandaran Di Kota Pekanbaru*. 2016

Nazura, *Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan Penumpang Kapal Laut KM. Jelatik Ekspres Oleh PT. Rezeki Arung Samudra Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Pada Pelabuhan SEI. Duku Di Pekanbaru*. 2014.

Purnama Sari, Julia. *Pengawasan Syahbandar Dalam Upaya Mewujudkan Keselamatan, Keamanan dan Ketertiban Penumpang di Pelabuhan Tembilahan*. Jom FISIP. 2014

Y.C. Aguw, Randy. *Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Keselamatan Pelayaran Ditinjau dari UU Pelayaran No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*. Lex Administratum. Manado. 2013