



Supervision of Ship Seaworthiness by Harbormaster and Port Authority (KSOP) at Yos Sudarso Ambon Port

Pengawasan Kelaiklautan Kapal Oleh Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Di Pelabuhan Yos Sudarso Ambon

Sance Ulina Sigiro¹⁾, Stanislaus K.Ohoiwutun²⁾, Pieter S.Soselisa³⁾

^{1,2,3)} *Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik, Universitas Pattimura, Ambon*

E-mail: soselisapieter5@gmail.com

How to Cite :

Sigiro, S. U; Ohoiwutun, S. K , Soselisa, P.S (2023). Supervision of Ship Seaworthiness by Harbormaster and Port Authority (KSOP) at Yos Sudarso Ambon Port. SENGKUNI Journal: *Social Sciences and Humanities*,4(1). DOI:<https://doi.org/15.37638/sengkuni.4.1.11-20>

ARTICLE HISTORY

Received [04 March 2023]

Revised [02 April 2023]

Accepted [25 May 2023]

KEYWORDS

Supervision,
Shipworthiness, SOP

This is an open access
article under the [CC-BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/)
license



ABSTRAK

Penelitian ini dilaksanakan di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas I Ambon karena dilatarbelakangi oleh ketidaktepatan pihak syahbandar dalam pengawasan. Informan yang diambil dalam penelitian ini dibatasi pada Pegawai KSOP Bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli dan Nahkoda Kapal. Jenis penelitian ini adalah penelitian deskriptif yang menggambarkan tentang SOP Pelayanan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Teknik pengumpulan data yang dilakukan adalah dengan cara observasi. Wawancara dan dokumentasi. Teknik analisis data yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah teknik deskriptif kualitatif. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pengawasan kelaiklautan kapal oleh KSOP sudah berjalan cukup baik, hal ini dapat dilihat dari SOP penerbitan surat dan dokumen kapal yang sudah tepat waktu dan pengecekan kapal yang dilakukan setiap kapal masuk dan keluar. Disarankan pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas I Ambon agar lebih meningkatkan tugas dan tanggungjawabnya didalam melakukan pengawasan dengan baik dan lebih teliti yang berpacu pada SOP yang ada dan sudah ditentukan, serta semakin mempertegas sanksi atas kesalahan-kesalahan baik dari pihak Syahbandar maupun pihak Kapal.

ABSTRACT

This research was conducted at the Office of the Harbor Master and Port Authority (KSOP) Class I Ambon because of the background of the inaccuracy of the syahbandar in supervision. Informants taken in this study were limited to KSOP employees in the Sailing Safety, Guarding and Patrol Division and Ship Captains. This type of research is descriptive research that describes the SOP of Sailing Approval Letter (SPB) issuance services. The data collection techniques used are observation. Interview and documentation. The data analysis technique used in this research is qualitative descriptive technique. The results of this study indicate that the supervision of the seaworthiness of ships by KSOP has been running quite well, this can be seen from the SOP of issuing letters and ship documents that are on time and checking ships carried out every incoming and outgoing ship. It is recommended that the Ambon Class I Harbor and Port Authority Office (KSOP) further improve its duties and responsibilities in carrying out supervision properly and more thoroughly based on existing and predetermined SOPs, and further emphasize sanctions for errors from both the Syahbandar and the Ship.

PENDAHULUAN

Dalam upaya mewujudkan tujuan yang telah ditentukan oleh suatu organisasi tidaklah semudah membalikkan telapak tangan, melainkan diperlukan usaha insentif dalam arti bahwa setiap usaha hendaknya harus berkesinambungan serta menggunakan metode-metode yang lebih efektif agar dapat memberikan kontribusi yang berarti pada proses pencapaian tujuan organisasi. Termasuk didalamnya menciptakan mekanisme kerja pegawai yang efektif, efisien dan produktif. Dalam mencapai tujuan organisasi tersebut diperlukan proses manajemen yang baik, yang dibarengi dengan pengawasan terhadap semua proses yang dilaksanakan.

Pengawasan sebagai suatu proses berfungsi untuk mengawasi atau menilai suatu pekerjaan untuk menghindari kemungkinan adanya penyimpangan dari pekerjaannya agar tujuan organisasi dapat tercapai sesuai dengan keinginan yang sudah direncanakan.

Pengawasan dapat diartikan sebagai proses untuk menjamin bahwa tujuan organisasi dan manajemen tercapai. Ini berkenaan dengan cara-cara membuat kegiatan-kegiatan sesuai yang di rencanakan dengan instruksi yang telah diberikan dan dengan prinsip-prinsip yang telah digariskan. Menurut George R. Terry (2005:232) menjelaskan bahwa: pengawasan merupakan proses untuk mendeterminasi apa yang dilaksanakan, mengevaluasi pelaksanaan dan bilamana perlu menerapkan tindakan perbaikan sedemikian rupa hingga pelaksanaannya sesuai dengan rencana. Dalam manajemen, pengawasan (controlling) merupakan suatu kegiatan untuk mencocokkan apakah kegiatan operasional (actuating) dilapangan sesuai dengan rencana (planning) yang telah ditetapkan dalam mencapai tujuan (goal) dari organisasi. Dengan demikian yang menjadi objek dari kegiatan pengawasan adalah mengenai kesalahan, penyimpangan, cacat dan hal-hal yang bersifat negatif seperti adanya kecurangan, pelanggaran dan lain-lain.

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 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 Yos Sudarso Ambon yang juga melakukan angkutan perairan, dimana angkutan tersebut bertujuan ke 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.

LANDASAN TEORI

1. Pengertian Pengawasan

Pengawasan merupakan bagian yang penting dalam manajemen. Bilamana rencana sudah baik berarti akan menentukan mudahnya pengawasan. Apabila struktur organisasi sudah ditentukan secara teliti, berarti tidak ada kecenderungan yang akan menyimpang daripada pengawasan. Secara umum

pengawasan dikaitkan dengan upaya untuk mengendalikan, membina dan perluasan sebagai upaya pengendalian mutu. Melalui pengawasan yang efektif, roda organisasi, implementasi rencana, kebijakan dan upaya pengendalian mutu dapat dilaksanakan. Sarwoto (1987) memberikan batasan pengawasan sebagai kegiatan manajer yang mengusahakan agar pekerjaan-pekerjaan terlaksana sesuai dengan rencana yang ditetapkan atau hasil yang dikehendaki. Ini berarti bahwa betapapun baiknya sebuah rencana, akan bisa gagal apabila manajer tidak melakukan pengawasan. Menurut Oteng Sutisna (1989) pengawasan ialah proses melihat apa yang terjadi itu sesuai dengan apa yang seharusnya terjadi, jika tidak maka penyesuaian yang perlu dibuatnya. Sedangkan, Hadari Nawari (1992) mengartikan pengawasan adalah kegiatan mengukur tingkat efektivitas kerja personal dan tingkat efisiensi penggunaan metode dan alat tertentu dalam usaha mencapai tujuan. Menurut George R. Terry (1997), pengertian pengawasan adalah kegiatan lanjutan yang bersangkutan dengan ikhtiar untuk mengidentifikasi pelaksanaan program yang harus sesuai dengan rencana. Mockler (dalam Muhammad Ismail Yusanto, 2003), mengartikan pengawasan sebagai suatu upaya sistematis untuk menetapkan standar prestasi kerja dengan tujuan perencanaan untuk mendesain sistem umpan balik informasi; untuk membandingkan prestasi sesungguhnya dengan standar yang telah ditetapkan itu; menentukan apakah ada penyimpangan dan mengukur signifikansi penyimpangan tersebut; dan mengambil tindakan perbaikan yang diperlukan untuk menjamin bahwa semua sumber daya perusahaan telah digunakan dengan cara yang paling efektif dan efisien guna tercapainya tujuan organisasi.

Kelaiklautan KAPAL

Menurut Kuncowati (2017) Keselamatan dan keamanan angkutan perairan, yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan kelaiklautan kapal dan kenavigasian. Di dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran disebutkan bahwa kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesejahteraan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu. Pemenuhan setiap persyaratan kelaiklautan kapal dibuktikan dengan sertifikat dan surat kapal.

Setiap kapal harus memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal yang dibuktikan dengan adanya sertifikat. Secara internasional kelaiklautan kapal diatur pada Code International Safety Management (ISM Code). ISM Code dimaksudkan untuk memastikan keselamatan di laut, mencegah cedera manusia atau hilangnya nyawa, dan menghindari kerusakan lingkungan, khususnya lingkungan laut, dan properti. Kode ini menjadi acuan setiap negara dalam mengatur upaya pencegahan dini kecelakaan pelayaran, atas kesepakatan negara peserta maka kode ini telah menjadi bagian dari Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS) 1974, dan memiliki akibat hukum bagi setiap Negara. Hal ini ditujukan untuk mewujudkan suatu standar internasional untuk pengelolaan yang aman dalam pengoperasian kapal serta pencegahan polusi laut, sehingga setiap Kapal harus memiliki berbagai sertifikat dan alat-alat keselamatan yang harus diperiksa setiap tahun untuk mengetahui bahwa kondisi dari alat keselamatan tersebut tetap baik. Bagian-bagian lain yang harus diperiksa steering gear controls, bagian luar lambung kapal bagian struktur kapal, sistim bongkar muat dan pipa bahan bakar. Disamping itu semua kapal dapat diperiksa sewaktu-waktu oleh Badan yang berwenang selama sertifikat tersebut masih berlaku untuk menjamin bahwa kapal dan peralatannya tetap dalam kondisi yang baik dan dapat digunakan dengan aman.

Syahbandar

Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan mewakili kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan kenyamanan pelayaran. Secara teknis dalam tubuh Kantor Syahbandar, dalam pelaksanaan tugas terdiri atas; urusan tata usaha, sub seksi kelaiklautan, sub seksi ketertiban dan patroli, yang diperkuat dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 135 Tahun 2015.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 135 Tahun 2015 Pasal 2, menyatakan bahwa Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan mempunyai tugas melaksanakan pengawasan, dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.

METODE PENELITIAN

Penelitian kualitatif yang bersifat deskriptif dan cenderung menggunakan analisis dengan pendekatan induktif, dilakukan dengan situasi wajar (natural setting) dan data dikumpulkan umumnya bersifat kualitatif, yaitu menggambarkan proses dan hasil penelitian dengan kalimat atau argumentasi pandangan data primer maupun data sekunder. Proses dan makna lebih ditonjolkan dalam penelitian kualitatif. Landasan teori dimanfaatkan sebagai pemandu agar fokus penelitian sesuai dengan fakta dilapangan. Selain itu teori ini juga bermanfaat untuk memberikan gambaran umum tentang latar penelitian dan sebagai bahan pembahasan hasil penelitian.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil wawancara dengan kepala seksi penjagaan, patroli dan penyidikan ksop kelas i ambon sebagai berikut: "kalau sop biasanya selalu berjalan sesuai dengan sop, walaupun misalnya ada yang tidak dilakukan mungkin karena kelupaan atau karena mungkin sesuatu ketidapahamannya untuk melaksanakan, yang jelas sanksi tegas sih tidak tapi paling tidak kalau ada laporan dari pengguna jasa pasti kita arahkan agar tidak melakukan lagi kelalaian yang sesuai dengan sop." (wawancara ma, 05 januari 2023).

Hasil wawancara pegawai seksi keselamatan berlayar (ksop kelas i ambon) yang menyatakan : "apabila ada kapal yang tidak memenuhi unsur kelaiklautan kapal, maka sanksi yang diberikan syahbandar yaitu berupa peringatan tertulis, pembekuan atau pencabutan sertifikat keselamatan kapal." (wawancara rw, 09 januari 2023). Pendapat yang sama kembali dijelaskan oleh petugas syahbandar pelabuhan yos sudarso yang menyatakan : "sanksi yang diberikan syahbandar berupa peringatan sampai ke pembekuan sertifikasi keselamatan kapal berdasarkan pm 57 tahun 2021 tentang keselamatan kapal, bab iv pasal 29:1 sebagai salah satu unsur kelaiklautan kapal." (wawancara jiw & rl, 09 januari 2023)

Pendapat diatas dipertegas oleh kepala seksi keselamatan berlayar ksop kelas i ambon yang menyatakan bahwa : "kalau ada kapal yang tidak memenuhi unsur dan sop akan diberikan peringatan tertulis, pembekuan atau pencabutan sertifikasi keselamatan kapal berdasarkan pada pm 57 tahun 2021 tentang keselamatan kapal, bab iv pasal 29:1 sebagai salah satu unsur kelaiklautan kapal atau juga bisa menunda keberangkatan kapal sampai unsur dan sop terpenuhi berdasarkan pm 28 tahun 2022 tentang persetujuan surat berlayar, pasal 11:6,7. (wawancara ap, 09 januari 2023)

Sanksi yang diberikan mulai dari sanksi ringan sampai ke sanksi berat. Sanksi juga berdasar pada pm 57 tahun 2021 tentang keselamatan kapal, bab iv pasal 29:1 yang akan dikenakan sanksi administrative, berupa peringatan tertulis yang diberikan sebanyak tiga kali berturut-turut dengan tenggang waktu masing-masing 14 hari kerja, pembekuan sertifikat kapal yang akan dibekukan selama 30 hari kerja dan pencabutan sertifikat keselamatan kapal apabila tidak ada perbaikan sampai batas waktu pembekuan berakhir maka sertifikat keselamatan kapal akan dicabut. Pendapat yang sama kembali disampaikan oleh nahkoda kapal sabuk nusantara 105 (pm): "sanksinya mungkin dari yang teguran sampai berat pasti ada, dari syahbandar sudah ada hukumnya, sudah ada pasal-pasal dan sanksi buat abk, kapal, perusahaan dari teguran, peringatan satu sampai tiga bahkan bisa sampai ke pencabutan sertifikat keselamatan kapal." (wawancara pm, 07 januari 2023).

Berdasarkan pendapat informan di atas disimpulkan bahwa untuk sanksi dapat dilihat dari berjalan atau tidaknya sop yang akan diberikan teguran dan peringatan dari yang ringan sampai ke sanksi yang berat. Jadi, sanksinya dinilai sudah sesuai dengan pm 57 tahun 2021 tentang keselamatan kapal, bab iv pasal 29:1 yang akan dikenakan sanksi administrative, berupa peringatan tertulis yang diberikan sebanyak tiga kali berturut-turut dengan tenggang waktu masing-masing 14 hari kerja, pembekuan sertifikat kapal yang akan dibekukan selama 30 hari kerja dan pencabutan sertifikat keselamatan kapal apabila tidak ada perbaikan sampai batas waktu pembekuan berakhir maka sertifikat keselamatan kapal akan dicabut.

Reduksi data

Tabel 1. Reduksi data

No.	Indikator	Informan	Analisis
.	Penetapan standar kerja	1. Kepala seksi penjagaan, patroli dan penyidikan ksop kelas i ambon (ma) mengatakan bahwa: "yang pertama adalah mengenai laiklautnya kapal, laiklautnya adalah semua sertifikat kapal itu, baik dokumen kapalnya	Hasil wawancara lapangan yang diperoleh terkait penetapan standart kerja terhadap 6 orang informan atau 100% mengatakan bahwa

		<p>maupun abk (anak buah kapal) semua masih valid. Kalau semua masih valid berarti masih laiklaut. Ketika hasil dari pemeriksaan itu baru ke keselamatan berlayar yang mana akan keluar yang namanya spb (surat persetujuan berlayar). Sehingga ketika spb itu keluar artinya kapal itu sudah layak laut dan siap diberangkatkan” (05 januari 2023)</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Petugas syahbandar pelabuhan yos sudarso (jjw) : “ada sop, diantaranya penerbitan sertifikat keselamatan kapal, sertifikat pencemaran, sertifikat garis muat kapal dan sertifikat pengawakan kapal yang semuanya harus berlaku sebelum pemberian surat persetujuan berlayar. Yang urus dokumen itu biasa orang kapal. (09 januari 2023) 3. Pegawai seksi keselamatan berlayar ksop kelas i ambon (rw) : “iya memang itu ada prosedurnya, biasanya orang kapal bermohon dulu ke ksop, dengan menyerahkan dokumen atau berkas, setelah semua proses tersebut barulah dikeluarkan spb (surat persetujuan berlayar).” (09 januari 2022) 4. Nahkoda kapal sabuk nusantara 105 (pm) menyatakan bahwa: “pelaksanaan standar kerjanya sudah tepat. Surat-suratnya sudah sesuai dengan sop yang ada.” (07 januari 2023) 5. Kepala seksi keselamatan berlayar ksop kelas i ambon (ap) menyatakan bahwa: “pelaksanaan penetapan standar kerja yang ditetapkan oleh ksop kelas i ambon tentang pengawasan keselamatan pelayaran yang berkaitan dengan kelaiklautan kapal yaitu berdasarkan sop, diantaranya sop tentang penerbitan sertifikat keselamatan kapal, penerbitan sertifikat pencemaran, penerbitan sertifikat garis muat kapal dan penerbitan sertifikat pengawakan kapal yang semuanya harus berlaku sebelum pemberian surat persetujuan berlayar (spb).” (09 januari 2023) 6. Petugas syahbandar pelabuhan yos sudarso (rl) : “iya ada daftar pemeriksaan yang dimana sebelum dikeluarkan nya spb (surat persetujuan berlayar) kami melakukan pengecekan ulang terhadap beberapa daftar perlengkapan dan fasilitas yang diperlukan sebelum berlayar.” (09 januari 2023) 	<p>penetapan standar kerja dilaksanakan berdasarkan sop yang telah ditentukan sebelumnya. Demikian dengan pembuatan surat-surat sebelum berlayar akan di periksa sebelum dikeluarkan surat persetujuan berlayar (spb) sebuah kapal. Informan juga menjelaskan bahwa mereka sudah bekerja sesuai dengan standar kerja yang telah ditetapkan.</p>
--	--	---	---

	<p>Pengukuran hasil kerja</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kepala seksi penjagaan, patroli dan penyidikan ksop kelas i ambon (ma) mengatakan bahwa: "kalau standar untuk mengukur itu tadi, untuk hasil keselamatan berlayar yaitu spb. Itu ukuran terakhir yang menyatakan bahwa kapal itu sudah layak laut. Kalau dikatakan pengukuran berarti alat keselamatan dan dokumennya termasuk muatannya sudah clear semuanya" (05 januari 2023) 2. Nahkoda kapal sabuk nusantara 105 (pm) yang menyatakan bahwa : "pengukuran hasil kerjanya dilihat dari ketetapan waktunya, jadi dari penerbitan spb terus time-time kapal ini sandar selama di dermaga, juga jam operasional kapal dalam keluar masuk pintu masuknya sudah memenuhi syaratlah untuk security levelnya" (wawancara pm, 07 januari 2023) 3. Kepala seksi keselamatan berlayar ksop kelas i ambon (ap) menyatakan bahwa: "pengukuran hasil kerjanya adalah dengan melakukan monitoring dan evaluasi, serta menilai dan mendata kapal-kapal yang keluar masuk di pelabuhan yos sudarso dengan membuat memorandum tiba/berangkat kapal." (09 januari 2023) 4. Petugas syahbandar pelabuhan yos sudarso (ri) : "pengukuran hasil kerja dalam pemeriksaan secara administrative terhadap kelengkapan surat dan dokumen kapal dan pengecekan fisik kapal saat kapal tambat ataupun saat sebelum kapal melakukan pelayaran."(09 januari 2023) 	<p>Hasil wawancara lapangan yang diperoleh terkait pengukuran hasil kerja terhadap 4 orang informan atau 100% mengatakan bahwa kalau untuk mengukur hasil kerja didalam keselamatan berlayar adalah dengan pengecekan kembali surat dan dokumen kapal. Jika spb sudah keluar berarti semua surat dan dokumen kapal sudah benar. Karena spb adalah ukuran terakhir sebelum kapal diberangkatkan.</p>
	<p>Tindakan koreksi</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kepala seksi keselamatan berlayar ksop kelas i ambon (ap) sebagai berikut: "koordinasi akan dilakukan oleh pihak ksop dengan agen pelayaran untuk segera melakukan permohonan yang sesuai dengan sop yang ada terkait dengan aspek kelaiklautan yang harus diperiksa kembali sebelum melakukan pelayaran." (09 januari 2023) 2. Nahkoda kapal sabuk nusantara 105 (pm): "tindakan koreksi yang sesuai dengan sop yang ada sudah sesuai. Permohonan yang terkait dengan kelaiklautan seperti surat dan dokumen-dokumen kapal sebelum 	<p>Hasil wawancara lapangan yang diperoleh terkait tindakan koreksi terhadap 4 orang informan atau 100% mengatakan bahwa tindakan koreksi dilakukan oleh pihak ksop dengan agen pelayaran untuk melakukan permohonan yang sesuai dengan sop yang ada terkait dengan aspek kelaiklautan yang harus diperiksa kembali sebelum melakukan pelayaran. Selain itu pengecekan pintu-pintu keluar masuk abk dan</p>

		<p>berlayar yang diperiksa kembali oleh syahbandar. Selain itu pengecekan pintu-pintu keluar masuk abk dan penumpang dilakukan agar tidak terjadi hal-hal yang membahayakan baik bagi para abk dan juga penumpang.” (07 januari 2023)</p> <p>3. Berikut hasil wawancara dengan petugas syahbandar (jjw) : “sebagai perwakilan dalam pengawasan saya teliti dalam mengawasi berbagai hal yang terjadi dilapangan. Khususnya dalam meningkatkan keamanan dan keselamatan berlayar, misal menyangkut ketepatan waktu dan pengecekan kapal harus benar-benar sesuai, kerena semua harus dijalankan sesuai sop yang ada. Dalam melakukan pengawasan, tidak terjadi masalah.” (09 januari 2023)</p> <p>4. Kepala seksi penjagaan, patroli dan penyidikan ksop kelas i ambon (ma) sebagai berikut: “kapal berangkat ataupun kapal masuk tetap punya spb sesuai dengan sop. Tindakan koreksi yang dilakukan kembali oleh ksop dengan kapal-kapal patroli yang memeriksa sebelum mereka melaporkan dokumennya ke kantor ksop. Jika ditemukan kesalahan yang pastinya itu akan menjadi bahan temuan kami dan akan disampaikan kepada pengguna jasa tersebut agar diperbaiki atau dilengkapi.” (05 januari 2023)</p>	<p>penumpang dilakukan agar tidak terjadi hal-hal yang membahayakan baik bagi para abk dan juga penumpang. Sebagai perwakilan dalam pengawasan saya teliti dalam mengawasi berbagai hal yang terjadi dilapangan. Dalam melakukan pengawasan, tidak terjadi masalah. Kapal berangkat ataupun kapal masuk tetap punya spb sesuai dengan sop. Tindakan koreksi yang dilakukan kembali oleh ksop dengan kapal-kapal patroli yang memeriksa sebelum mereka melaporkan dokumennya ke kantor ksop.</p>
	<p>Sanksi</p>	<p>1. Kepala seksi penjagaan, patroli dan penyidikan ksop kelas i ambon (ma) sebagai berikut: “kalau sop biasanya selalu berjalan sesuai dengan sop, walaupun misalnya ada yang tidak dilakukan mungkin karena kelupaan atau karena mungkin sesuatu ketidak pahamannya untuk melaksanakan, yang jelas sanksi tegas sih tidak tapi paling tidak kalau ada laporan dari pengguna jasa pasti kita arahkan agar tidak melakukan lagi kelalaian yang sesuai dengan sop.” (05 januari 2023)</p> <p>2. Pegawai seksi keselamatan berlayar ksop kelas i ambon (rw) yang menyatakan : “apabila ada kapal yang tidak memenuhi unsur kelaiklautan kapal, maka sanksi yang diberikan syahbandar yaitu berupa peringatan tertulis, pembekuan atau pencabutan sertifikat keselamatan kapal.” (09 januari 2023)</p> <p>3. Petugas syahbandar pelabuhan yos sudarso (jjw & rl) yang menyatakan : “sanksi yang diberikan syahbandar</p>	<p>Hasil wawancara lapangan yang diperoleh terkait sanksi terhadap 6 orang informan atau 100% mengatakan bahwa kalau sanksi biasanya diberikan jika sop tidak berjalan sesuai dengan standar yang telah ditentukan sebelumnya, misalnya ada yang tidak dilakukan mungkin karena kelupaan atau karena mungkin sesuatu ketidak pahamannya untuk melaksanakan, yang jelas sanksi tegas sih tidak tapi paling tidak kalau ada laporan dari pengguna jasa pasti kita arahkan agar tidak melakukan lagi kelalaian yang sesuai dengan sop. Sanksi yang diberikan syahbandar berupa peringatan sampai ke pembekuan sertifikat keselamatan kapal</p>

		<p>berupa peringatan sampai ke pembekuan sertifikasi keselamatan kapal berdasarkan pm 57 tahun 2021 tentang keselamatan kapal, bab iv pasal 29:1 sebagai salah satu unsur kelaiklautan kapal.” (09 januari 2023)</p> <p>4. Kepala seksi keselamatan berlayar ksop kelas i ambon (ap) yang menyatakan bahwa : “kalau ada kapal yang tidak memenuhi unsur dan sop akan diberikan peringatan tertulis, pembekuan atau pencabutan sertifikasi keselamatan kapal berdasarkan pada pm 57 tahun 2021 tentang keselamatan kapal, bab iv pasal 29:1 sebagai salah satu unsur kelaiklautan kapal atau juga bisa menunda keberangkatan kapal sampai unsur dan sop terpenuhi berdasarkan pm 28 tahun 2022 tentang persetujuan surat berlayar, pasal 11:6,7. (09 januari 2023)</p> <p>5. Nahkoda kapal sabuk nusantara 105 (pm): “sanksinya mungkin dari yang teguran sampai berat pasti ada, dari syahbandar sudah ada hukumnya, sudah ada pasal-pasal dan sanksi buat abk, kapal, perusahaan dari teguran, peringatan satu sampai tiga bahkan bisa sampai ke pencabutan sertifikat keselamatan kapal.” (07 januari 2023)</p>	<p>berdasarkan pm 57 tahun 2021 tentang keselamatan kapal, bab iv pasal 29:1 sebagai salah satu unsur kelaiklautan kapal.</p>
--	--	---	---

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

1. Pelaksanaan penetapan standar kerja dalam pengawasan kelaiklautan kapal oleh Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) di Pelabuhan Yos Sudarso Ambon sudah berjalan cukup baik mulai dari persiapan lembaran kelaiklautan yang berisi syarat baik berupa kelengkapan dokumen atau berkas sebelum berlayar alur pelaksanaannya yang sudah sesuai dengan Standar Kerja dan SOP.
2. Pelaksanaan pengukuran hasil kerja dalam pengawasan kelaiklautan kapal oleh Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) di Pelabuhan Yos Sudarso Ambon sudah sesuai dengan standar kerja yang telah ditentukan sebelumnya dilihat dari penerbitan SPB yang tepat waktu, dan jam operasional kapal yang sudah ada waktu khususnya. Pendataan kapal, pemeriksaan surat dan dokumen kapal dan pengecekan fisik kapal di pelabuhan Yos Sudarso juga menjadi bagian dari pengukuran hasil kerja Syahbandar dalam pengawasan kelaiklautan kapal di pelabuhan Yos Sudarso.
3. Pelaksanaan tindakan koreksi dalam pengawasan kelaiklautan kapal oleh Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) di Pelabuhan Yos Sudarso Ambon sudah sesuai dengan standar kerja dan SOP yang telah ditentukan sebelumnya dilihat dari ketepatan waktu dalam penerbitan surat dan dokumen kapal dan pengecekan kapal yang sesuai dengan SOP yang ada. Pendataan kapal, pemeriksaan surat dan dokumen kapal dan pengecekan fisik kapal di pelabuhan Yos Sudarso juga menjadi bagian dari tindakan koreksi yang dilakukan oleh Syahbandar dalam pengawasan kelaiklautan kapal.
4. Sanksi dalam pengawasan kelaiklautan kapal oleh Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) di Pelabuhan Yos Sudarso Ambon sudah sesuai dengan PM 57 Tahun 2021 Tentang Keselamatan kapal, Bab IV Pasal 29:1 yang akan dikenakan sanksi administrative, berupa peringatan tertulis yang diberikan sebanyak tiga kali berturut-turut dengan tenggang waktu masing-masing 14 hari kerja, pembekuan sertifikat kapal yang akan dibekukan selama 30 hari kerja dan pencabutan sertifikat keselamatan kapal apabila tidak ada perbaikan sampai batas waktu pembekuan berakhir maka sertifikat keselamatan kapal akan dicabut.

Saran

1. Diharapkan kepada Petugas Syahbandar semakin meningkatkan tanggung jawabnya yaitu melakukan pengawasan dengan baik dan dilakukan secara rutin atau terus menerus sesuai dengan SOP yang telah ditentukan.
2. Syahbandar saat melakukan pengawasan berpacu pada SOP yang ada dan melakukan tugas dan fungsinya dengan baik.
3. Diharapkan agar tindakan koreksi pengawasan ditingkatkan agar tidak terjadi kelalaian yang disebabkan oleh pegawai syahbandar maupun pihak kapal.
4. Diharapkan semakin mempertegas sanksi yang diberikan atas kesalahan yang harus sesuai dengan Peraturan Menteri.

DAFTAR PUSTAKA

- Anggraeni, Yuni, Pengawasan Orangtua dalam Penggunaan Gadget pada Anak di RA Yapsisumberjaya Lampung Barat, Lampung, 2019
- 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
- Herlambang, Susatyo, Pengantar Manajemen, Yogyakarta, 2013
- Herujito, Yayat M., Dasar-dasar Manajemen, PT. Grasindo, Jakarta, 2001
- Luhulima, Erwin, Pengawasan Pengelolaan Pemungutan Retribusi Parkir pada Dinas Pendapatan Pengelolaan Keuangan dan Aset Daerah Kabupaten Maluku Tengah, Ambon, 2013
- 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
- Pattikupang, Suyanto, Pengawasan Perlindungan Keselamatan Tenaga Kerja Terhadap Efektivitas Perlindungan Tenaga Kerja pada Perusahaan Kalrez Petroleum di Kecamatan Bula Kabupaten Seram Bagian Timur, Ambon, 2012
- Peraturan Menteri Perhubungan Laut Nomor Th.1/17/2 Tahun 1964 Tentang Peran Syahbandar
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor KSOP
- Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan
- Rahakbaw, Geoffrey Veranus, Efektivitas Pengawasan Syahbandar dalam Upaya Mewujudkan Keselamatan, Keamanan dan Ketertiban Penumpang di Pelabuhan Tual, 2019
- Sari, Julia Prnama, Pengawasan Syahbandar dalam Upaya Mewujudkan Keselamatan dan Keamanan dan Ketertiban Penumpang di Pelabuhan Tembilahan, 2014
- Sugiyono, Prof. Dr., Metode Penelitian Administrasi, Penerbit Alfabeta, Bandung, 2013
- Sujamto, Aspek-aspek Pengawasan di Indonesia, Sinar Grafika, Jakarta, 1986
- Sutikno, Dr. M. Sobry, Manajemen Pendidikan, Holistica, Lombok, 2012
- Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pengangkutan Perairan
- Winardi. 2010. Asas-Asas Manajemen. Bandung: Mandar Maju.
- https://digilib.uinsgd.ac.id/13088/5/5_bab2.pdf - Teori Pengawasan dan Teori Kinerja
- <https://text-id.123dok.com/document/nzw47m7qe-faktor-faktor-yang-mempengaruhi-pengawasan-tipe-tipe-pengawasan.html>