



## KEWENANGAN PENGAWASAN SYAHBANDAR DALAM UPAYA KESELAMATAN KAPAL PENUMPANG (Suatu Studi Di Pelabuhan Nusantara Kendari)

Idi Susanto, Ld. Bariun, La Ode Muhram

Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum Universitas Sulawesi Tenggara

### ARTICLE INFO

#### Keywords:

Nusantara Port Kendari,  
Passenger Ship Safety,  
Port Master Supervision.

#### e-mail:

idisusanto89@gmail.com

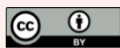
#### Corresponding Author:

Idi Susanto

Received:21/10/2022

Accepted:10/01/2023

Published:30/04/2023



### ABSTRACT

This study aims to: 1. To find out and understand whether the implementation of harbor master supervision in the effort of Shipping Security and Safety has been in accordance with Law Number 17 of 2008, 2. To find out and understand the inhibiting factors of Harbor Master supervision in the Framework of Increasing Security and Safety The location of the study was conducted at the Port of Nusantara Kendari and the data sources used in this study were data obtained by the author, both primary and secondary data, the author used a type of normative legal research that attempted to provide a detailed description based on the facts found in the field regarding harbor master supervision in an effort to Realize the safety, security, and order of passengers at the port of Nusantara Based on the research method that has been stated above, the information data obtained will be grouped and separated according to its type and analyzed qualitatively and conclusions drawn. That the implementation of harbor master supervision in the effort of passenger ship safety at the Port of Nusantara Kendari has not been maximized, because there are still passengers who still complain in terms of passenger safety, security and order at the port of Nusantara Kendari, where in terms of sailing security there are still passengers who are not orderly by the regulations that have been determined by each passenger, in the order of passengers there are still some who do not have tickets when leaving, incomplete life jackets on the ship. things like this should be the Harbor Master to act to handle the problem. 2. Inhibiting factors in the supervision of the Harbor Master in passenger ship safety efforts are caused by weak supervision carried out by officers who are not strict and do not understand their positions and responsibilities so that the level of violations committed by certain individuals is increasing. and lack of socialization of rights and responsibilities to service users.

## I. PENDAHULUAN

Menyadari pentingnya peran Syahbandar mengenai keselamatan dalam pelayaran, maka lahir Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, berbagai macam peraturan telah mendahului peraturan perundang undangan ini, dilihat dari konteks sejarah tentang perkembangan tugas dan wewenang Syahbandar dalam pelabuhan telah mengalami perbaikan-perbaikan dan peningkatan yang akan mengangkat lebih jelas mengenai peran yang sangat penting bagi Syahbandar.

Tugas Syahbandar memang tidak mudah. Ia harus bisa memastikan bahwa kapal yang hendak meninggalkan pelabuhan laik untuk berangkat. Kelaiklautan berkaitan dengan keselamatan penumpang dan barang selama perjalanan kapal. Syahbandar adalah pejabat pemegang fungsi keselamatan Kementerian Perhubungan. Keselamatan kapal dalam kamus transportasi laut adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan pelistrikan, stabilitas tata susunan serta perlengkapan termasuk radio dan elektronika kapal. Secara terus menerus, keselamatan kapal harus diperiksa oleh Syahbandar sebelum diizinkan untuk berlayar.

Tugas, fungsi, dan kewenangan Syahbandar sebelum Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran disahkan, menggantikan Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992, maka ada beberapa peraturan lainya juga yang mengatur mengenai kesyahbandaran, antara lain, Undang-Undang Pelayaran 1936 stb 700 tentang pengaturan pelabuhan dan pelayaran di Indonesia, Undang- Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 ini merupakan pengaturan yang mengatur tentang kesyahbandaran dalam hal tugas dan fungsinya di pelabuhan. Pentingnya masalah keselamatan dan keamanan dalam pelayaran, adalah merupakan tanggung jawab di dalam kepelabuhan sebab persoalan terbesar dalam kecelakaan kapal dalam pelayaran adalah persoalan kemampuan dan keahlian seseorang dalam menjalankan tugas kesyahbandaran hal ini disinggung antara lain dalam PP Nomor 81 Tahun 2000 tentang Kenavigasian dan PP Nomor 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhan. Kedua PP ini merupakan peraturan pelaksanaan Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran. Berdasarkan Pasal 40 setiap kapal yang memasuki pelabuhan diawasi oleh Syahbandar. Jika kapal hendak berlayar, kapal harus terlebih dahulu mendapat Surat Izin Berlayar dari Syahbandar. Untuk mengeluarkan Surat Izin tersebut, Syahbandar harus memeriksa kelaiklautan kapal.

Syahbandar merupakan pejabat pemerintah yang melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran sebagaimana yang dinyatakan Pasal 207 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Salah satu unsur guna terpenuhinya keselamatan dan keamanan pelayaran yang merupakan salah satu peranan Syahbandar dalam melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran adalah terpenuhinya unsur kelaiklautan pada kapal sebagaimana yang dinyatakan pada Pasal 117 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. "Bahwa kelamatan dan keamanan pelayaran angkutan perairan yang kondisi terpenuhi persyaratan kelaikan kapal dan kenavigasian". Unsur terpenuhinya pengawakan kapal merupakan salah satu unsur pembentuk kelaiklautan kapal, yang mencakup terpenuhinya unsur kualifikasi dan kompetensi pada Awak Kapal, yang salah satunya diwujudkan dengan telah disahkannya buku siji oleh Syahbandar yang memuat nama dan jabatan pelaut pada suatu kapal yang akan berlayar. Adapun salah satu persyaratan Syahbandar dalam mengesahkan buku siji tersebut adalah telah ditandatanganinya Perjanjian Kerja Laut antara pelaut dengan Perusahaan Angkutan Laut Nasional yang diketahui oleh Syahbandar.

Pasal 219 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran dan penjelasannya dinyatakan bahwa setiap kapal yang berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar, setelah dipenuhinya persyaratan kelaiklautan kapal dan lainnya, merupakan salah satu pondasi awal dalam terpenuhinya persyaratan untuk memiliki Surat Persetujuan Berlayar bagi kapal yang akan melakukan pelayaran serta salah satu faktor pendukung

terciptanya keselamatan dan keamanan pelayaran yakni dengan terwujudnya salah satu unsur kelaiklautan kapal yaitu dalam hal terpenuhinya unsur pemenuhan pengawakan kapal.

Pada prakteknya pelaksanaan keselamatan angkutan di perairan belum dilaksanakan secara optimal. Hal tersebut disebabkan oleh penegakan hukum yang lemah oleh Syahbandar dan kualifikasi Syahbandar yang belum mencukupi. Dalam kasus adanya jumlah penumpang dan kendaraan yang tercatat tidak sama dengan yang sebenarnya. Hal ini dikarenakan, Syahbandar masih tetap meloloskan kapal berangkat. Selain itu, keselamatan kapal juga dipengaruhi oleh alur pelayaran. Pemeriksaan yang dilakukan Syahbandar tentu berbeda antara kapal yang alur pelayarannya menyusur pantai saja atau ke laut lepas. Tapi sayangnya, sampai sekarang Pemerintah belum melaksanakan amanat Undang-Undang Pelayaran. Peran pengawasan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut amatlah penting untuk dikaji lebih lanjut, tanpa adanya pengawasan yang efektif dan efisien kedepannya bisa menimbulkan akibat yang berbahaya, hal ini menyangkut masalah kenyamanan, keamanan dan keselamatan penumpang.

Akibat kelalaian pengawasan seringkali menimbulkan adanya tenggelamnya kapal yang mengangkut penumpang. Jika kondisi kapal tidak terpenuhi namun tetap mendapatkan Surat Izin Berlayar (Port Clearance) dari Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagai lembaga teknis dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sudah pasti akan mempengaruhi kenyamanan dan keamanan penumpang yang berujung pada menurunnya tingkat kepercayaan publik terhadap Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagai lembaga teknis juga akan dinilai telah gagal dalam melaksanakan tugas dan fungsi yang diberikan. Melihat kondisi pengawasan terhadap kapal penumpang yang masih rentan.

## II. TINJAUAN PUSTAKA

### A. Pengertian Kelaiklautan Kapal dan Syahbandar

#### 1. Pengertian Kelaiklautan Kapal

Kelaiklautan kapal diatur secara tegas dalam Pasal 1 ayat (10) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, menjelaskan “Kelaikan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal, pengawakan, pembuatan, kesehatan dan kesejahteraan awak kapal serta penumpang dan status hukum kapal untuk berlayar di perairan tertentu”. Dengan perkembangan dan tuntutan zaman, maka pemerintah Indonesia membuat Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sehingga pengertian kapal sesuai dengan undang-undang tersebut berbunyi. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk apapun dan jenis apapun yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin dan ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

#### 2. Pengertian Syahbandar

Kata Syahbandar menurut etimologisnya terdiri dari kata Syah dan Bandar. Syah berarti penguasa dan kata Bandar berarti Pelabuhan-pelabuhan dan sungai-sungai yang digunakan sebagai tempat kepil atau tempat labuh, tempat-tempat kepil pada jembatan punggah dan jembatan-jembatan muat, dermaga-dermaga dan cerocok-cerocok dan tempat-tempat kepil lain yang lazim digunakan oleh kapal-kapal, juga daerah laut yang dimaksudkan sebagai tempat-tempat kepil kapal-kapal yang karena saratnya atau sebab lain, tidak dapat masuk dalam batas-batas tempat-tempat kepil yang lazim digunakan.

## **B. Pengertian Pelayaran dan Pengawasan**

### **1. Pengertian Pelayaran**

Pasal 1 Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran menyatakan bahwa pelayaran adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan diperairan, kepelabuhan, serta keamanan dan keselamatan. Sedangkan berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Pasal 1, pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan diperairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan serta perlindungan yang maritim. Sedangkan menurut pasal 309 KUHD buku kedua Hak-Hak Dan Kewajiban Yang Timbul Dari Pelayaran, yaitu kapal adalah semua alat berlayar bagaimanapun namanya dan apapun sifatnya. Pelayaran adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan perairan, pelabuhan, serta keamanan dan keselamatannya.

### **2. Pengertian Pengawasan**

Pengawasan merupakan fungsi manajemen yang dimaksudkan untuk mengetahui apakah pelaksanaan sesuai dengan rencana yang telah disusun sebelumnya, dalam artian pengawasan membandingkan antara kenyataan dengan standar yang telah ditentukan sebelumnya. Pengawasan juga dimaksudkan untuk mencegah dan mengadakan koreksi atau pembetulan apabila pelaksanaan menyimpang dari rencana yang telah disusun. Bahwa definisi pengawasan yang dijelaskan, menurut Siswanto Sastrohadwiryo (2003: 23) ; "Pengawasan adalah merupakan suatu proses dan rangkaian kegiatan untuk mengusahakan agar suatu pekerjaan dapat dilaksanakan sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan dan tahapan yang harus dilalui". Admosudirdjo dalam Iramani (2005: 11) juga mendefinisikan bahwa pada pokoknya : "Pengawasan adalah keseluruhan daripada kegiatan yang membandingkan atau mengukur apa yang sedang atau sudah dilaksanakan dengan kriteria, norma-norma, standar atau rencana-rencana yang telah ditetapkan sebelumnya".

Dari beberapa definisi yang diberikan oleh para ahli tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa pengawasan adalah suatu usaha sistematis untuk menetapkan standar pelaksanaan tujuan, membandingkan kegiatan nyata dengan standar yang telah ditetapkan sebelumnya, menentukan dan mengukur penyimpangan-penyimpangan serta mengambil tindakan korektif yang diperlukan. Pelaksanaan kegiatan untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan memerlukan pengawasan agar perencanaan yang telah disusun dapat terlaksana dengan baik. Pengawasan dikatakan sangat penting karena pada dasarnya manusia sebagai objek pengawasan mempunyai sifat salah dan khilaf. Oleh karena itu manusia dalam organisasi perlu diawasi, bukan mencari kesalahannya kemudian menghukumnya, tetapi mendidik dan membimbingnya.

## **C. Pengaturan Kelaiklautan Kapal**

Pasal 343 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, dimana menyatakan bahwa "Nakhoda diwajibkan mengikuti dengan teliti peraturan-peraturan yang lazim dan peraturan-peraturan yang ada untuk menjamin kelayakan mengarungi laut dan keamanan kapal, keamanan para penumpang dan keamanan pengangkutan muatan. Ia tidak mengadakan perjalanan, kecuali apabila kapal memenuhi syarat untuk melakukan perjalanan, diperlengkapi dengan pantas dan cukup diawasi." Menurut Pasal 522 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang menyatakan bahwa "persetujuan pengangkutan mewajibkan si pengangkut untuk menjaga keselamatan si penumpang, sejak saat si penumpang ini masuk dalam kapal hingga saat ia meninggalkan kapalnya. Bagi sebuah kapal yang akan dioperasikan harus dalam keadaan layak laut kapal. Dikatakan layak laut kapal tersebut harus memenuhi persyaratan-persyaratan antara lain, sertifikat kapal (masa berlaku) pengawasan kapalnya cukup, memiliki alat pencegah pencemaran, alat-alat keselamatan atau alat penolong yang cukup.

#### D. Pengaturan Tanggung Jawab Kapal

Dengan memperhatikan ketentuan pasal 468 KUHD, maka tanggung jawab pengangkut adalah pada saat barang yang diterimanya dan berakhir pada saat penyerahan pada pihak yang berhak.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran di dalam peraturan pelaksanaannya yang tertuang dalam Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan Pasal 70 ayat (1) menyatakan bahwa “kapal sesuai dengan jenis, ukuran dan daerah pelayarannya harus memiliki alat penolong” Sebuah kapal yang akan dioperasikan harus memenuhi persyaratan persyaratan, yang diantaranya memiliki alat penolong yang cukup, salah satunya adalah pelampung. Hal ini sesuai amanat dari Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan, khusus mengenai alat penolong yang berupa pelampung, diatur kriteria atau persyaratan seperti yang diamanatkan oleh pasal 70 ayat (2) yang persyaratannya adalah :

1. Dibuat dari bahan dan mutu yang memenuhi syarat
2. Mempunyai konstruksi dan daya apung yang baik, sesuai dengan kapasitas dan beban yang ditentukan.
3. Diberi warna yang mencolok sehingga mudah dilihat.
4. Telah lulus uji coba produksi dan uji coba pemakaian dalam pengoperasian dan diberi tanda legalitas.
5. Dengan jelas dan tetap mencantumkan nama kapal dan/atau spesifikasi alat penolong.
6. Di tempat pada tempat sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Berkenaan dengan keselamatan pelayaran telah tercantum dalam Pasal 343 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang menyatakan bahwa “nakhoda diwajibkan mengikuti dengan teliti peraturan-peraturan yang lazim dan peraturan-peraturan yang ada untuk menjamin kelayakan mengarungi laut dan keamanan kapal, keamanan para penumpang dan keamanan pengangkutan muatan. Ia tidak mengadakan perjalanan, kecuali apabila kapal memenuhi syarat untuk melakukan perjalanan, dilengkapi dengan pantas dan cukup diawaki. Namun demikian walaupun nakhoda telah mempersiapkan dirinya dengan segala keahlian serta kemampuan yang dimilikinya, tetapi apabila alat angkutnya tidak dalam kondisi laik laut, yang salah satunya adalah tidak memiliki sekoci, maka keselamatan penumpang akan terancam. Dalam pengangkutan transportasi laut, penumpang merupakan konsumen angkutan laut, sedangkan perusahaan kapal adalah pihak pelaku usaha penyedia jasa transportasi laut. Oleh karena itu sebagai penumpang kapal yang merupakan konsumen pemakai jasa angkutan laut perlu dilindungi secara hukum. (Soegijatna Tjakra Negara, Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang, 1995 : 67)

Hal ini sejalan dengan bunyi Pasal 522 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yang menyatakan bahwa “persetujuan pengangkutan mewajibkan si pengangkut untuk menjaga keselamatan si penumpang, sejak saat si penumpang masuk dalam kapal hingga saat ia meninggalkan kapalnya. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan Pasal 69 ayat (1) menyatakan bahwa “kapal sesuai jenis dan ukurannya harus :

1. Dirancang bangun dan dikonstruksikan dalam jurnal-jurnal vertikal utama dan horizontal untuk perlindungan terhadap bahaya kebakaran.
2. Dilengkapi dengan perangkat penemu kebakaran yang dipasang secara tetap dan memenuhi persyaratan.

Pasal 69 ayat (1) menyatakan bahwa “kapal sesuai dengan jenis dan ukurannya harus dilengkapi: Sistem pemadam kebakaran dan alat pemadam kebakaran jinjing yang memenuhi persyaratan, dan perlengkapan petugas pemadam kebakaran yang memenuhi persyaratan.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan pasal 72 ayat (1) menyatakan bahwa “kapal sesuai dengan jenis, ukuran dan daerah pelayarannya harus dilengkapi dengan perlengkapan navigasi elektronika kapal yang memenuhi persyaratan.

Pasal 70 ayat (3) selanjutnya menyatakan bahwa alat penolong sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) terdiri dari:

1. Alat penolong perorangan
2. Sekoci penolong
3. Rakit penolong kembang
4. Rakit penolong tegar
5. Sekoci penyelamat
6. Alat apung
7. Alat peluncur.

Pasal 82 ayat (3) menyatakan bahwa “di setiap kapal memiliki sekoci harus tersedia siji sekoci yang memuat petunjuk bagi anak buah kapal dan penumpang untuk menempati sekoci penolong apabila dalam keadaan bahaya dan ada perintah nakhoda meninggalkan kapal. Pasal 8 ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan menyatakan bahwa : “Pengoperasian sarana bantu navigasi dan telekomunikasi pelayaran dilaksanakan oleh petugas yang memenuhi persyaratan kesehatan, pendidikan, dan kecakapan”.

#### **E. Tugas Dan Fungsi Pengawasan Syahbandar**

Sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan tentang pelayaran Indonesia maka dalam melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan maka syahbandar mempunyai tugas yaitu:

1. Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan, dan ketertiban di pelabuhan;
2. Mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan, pelabuhan dan alur pelayaran;
3. Mengawasi kegiatan penundaan kapal;
4. Mengawasi ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang;
5. Mengawasi bongkar muat barang berbahaya serta limbah bahan berbahaya dan beracun.

### **III. METODE PENELITIAN**

Dalam penelitian ini, penulis mengambil lokasi di Pelabuhan Nusantara Kendari, sebagai bahan pertimbangan lokasi tersebut adalah bahwa pelabuhan nusantara dalam pengawasannya masih terdapat kapal-kapal yang berlayar tidak sesuai dengan kelaiklautan kapal sehingga sering terjadi kecelakaan, Jenis data yang digunakan adalah primer dan sekunder yang berasal dari field research dan Library research. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah wawancara dan dokumentasi dan menganalisis secara kualitatif.

### **IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Pelaksanaan Pengawasan Syahbandar Dalam Upaya Keselamatan Kapal Penumpang**

Hasil penelitian Kasus kapal yang sebenarnya tidak laik laut namun mempunyai Surat Izin berlayar adalah terus terjadi berulang ulang dan menjadi suatu fenomena yang dianggap biasa. Contoh kapal yang tidak laik laut namun memiliki Surat Izin berlayar adalah seperti pada peristiwa kebakaran kapal KM Sidrayani yang terjadi pada 2016 yang disebabkan terbakarnya bahan kimia yang memuat penumpang dan barang dalam peristiwa tersebut merugikan pemilik barang yang tidak bisa diselamatkan sedang penumpang luka berat. dan yang ke dua, tiga hari kemudian, 25 Februari 2016 KM Mega Mulya tenggelam kejadian tersebut menyebabkan satu orang tewas dan tiga orang dinyatakan luka berat. Kapal tersebut jelas dapat dikatakan tidak laik laut karena bocor, dan yang ke tiga tahun 2016 KM. Mokkeo Mandiri dengan membawa muatan 104 ton beras raskin dengan tujuan Kendari ke Ereke tenggelam karena bocor dan akibatnya beras tidak bisa diselamatkan.

Pentingnya masalah keselamatan dan keamanan serta keseluruhan kegiatan dalam pelayaran untuk itu Peran pengawasan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut amatlah penting untuk dikaji lebih lanjut, tanpa adanya pengawasan yang efektif dan efisien ke depannya bisa menimbulkan akibat yang berbahaya, hal ini menyangkut masalah kenyamanan, keamanan dan keselamatan penumpang, sebut saja dampak terburuk akibat kelalaian pengawasan adalah tenggelamnya kapal yang mengangkut penumpang. Jika kondisi kapal tidak terpenuhi namun tetap mendapatkan Surat Izin Berlayar (Port Clearance) dari Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagai lembaga teknis dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sudah pasti akan mempengaruhi kenyamanan dan keamanan penumpang yang berujung pada menurunnya tingkat kepercayaan publik terhadap Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

Kantor Penyelenggara Pelabuhan sebagai lembaga teknis juga akan dinilai telah gagal dalam melaksanakan tugas dan fungsi yang diberikan. Melihat kondisi pengawasan terhadap kapal penumpang yang masih rentan itulah maka penelitian ini dilakukan sehingga diharapkan bisa menjadi masukan bagi pihak terkait untuk lebih meningkatkan fungsi pengawasannya. penyimpangan yang terjadi dalam pelaksanaan pengawasan pihak Syahbandar tersebut. Dimana pengawasan dianggap sebagai bentuk pemeriksaan atau pengontrolan dari pihak yang lebih atas kepada pihak di bawahnya. Artinya, pengawasan memang dimaksudkan untuk lebih menjamin bahwa semua kegiatan yang diselenggarakan dalam suatu organisasi didasarkan pada suatu rencana termasuk suatu strategi yang telah ditetapkan sebelumnya tanpa perlu mempersoalkan pada tingkat manajerial dimana rencana tersebut disusun dan ditetapkan. Pengawasan dilakukan untuk mencegah terjadinya deviasi (penyimpangan) dalam operasionalisasi suatu rencana sehingga berbagai kegiatan operasional yang sedang berlangsung terlaksana dengan baik dalam arti bukan hanya sesuai dengan rencana, akan tetapi juga dengan tingkat efisiensi dan efektivitas yang setinggi mungkin. Penetapan standar merupakan tahap pertama dalam pelaksanaan pengawasan. Standar dapat diartikan sebagai pengukuran yang dapat digunakan sebagai patokan untuk penilaian hasil-hasil. Adapun yang dapat digunakan sebagai standar antara lain adalah tujuan, sasaran, kuota, dan target pelaksanaan. Untuk mengetahui bagaimana tujuan, sasaran, kuota, dan target pelaksanaan di sini, haruslah dibuat rencana kerja.

Di dalam rencana kerja yang dijelaskan apa tujuan yang hendak dicapai, apa sasarannya dan apa saja batasan-batasannya. Standar dapat diartikan suatu rangkaian kegiatan penyusunan rencana kerja yang meliputi penetapan tujuan/sasaran, dengan batasan-batasan tersebut dan pedoman kepada Undang-Undang yang berlaku. Karena itu dalam pengawasan harus dibuat standar pengawasannya, standar pengawasan yang ditetapkan oleh DITJEN HUBLA dalam urusan pemberian Surat Izin Berlayar terhadap kapal penumpang itu sendiri mengikuti format standar dari KM 1 Tahun 2010, yang mana di dalamnya sudah menjelaskan tata laksana yang harus dikerjakan. Adanya mekanisme dalam pengawasan menjadi standar pengawasan yang dilakukan baik dari segi waktu maupun tugas apa yang harus dikerjakan terlebih dahulu, dan apa yang harus diawasi. Sidak yang dilakukan pun sebaiknya masuk pada perencanaan awal karena menghindari tumpang tindih dan pemeriksaan berulang-ulang.

DITJEN HUBLA Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Nusantara Kendari memiliki standar operasional dalam pengawasan ke pihak Agen Kapal dalam pemberian Surat Izin Berlayar (Port Clearance) yaitu apabila ada temuan atau aduan dari masyarakat dalam hal ini penumpang yang berkaitan dengan kondisi kapal penumpang yang akan berlayar maka Unit Kesyahbandaran melakukan pemeriksaan terhadap Pengelola Kapal atau Agen Kapal, kemudian melakukan koordinasi yang meliputi segala usaha dan kegiatan guna mewujudkan rencana yang berhubungan dengan peningkatan tugas dibidang pengawasan seperti pihak Kesyahbandaran turun langsung untuk mengamati kapal penumpang yang sedang dalam pembicaraan publik dan akan diberangkatkan kemudian dilakukan pemeriksaan.

Pengukuran kinerja pengawasan berdasarkan cara bagaimana mengumpulkan fakta-fakta guna pengawasan, maka dapat dilakukannya penilaian atas standar pengawasan yang telah dicapai. Menurut Anwar Prabu Mangkunegara dalam Wibowo (2007: 39) kinerja itu dapat didefinisikan sebagai hasil kerja secara kualitas dan kuantitas yang dicapai oleh seseorang pegawai dalam melaksanakan tugasnya sesuai dengan tanggung jawab yang diberikan kepadanya. Sikap tegas ditunjukkan demi keselamatan dan kenyamanan penumpang maka kapal penumpang yang berangkat haruslah laik laut dengan kelengkapan dokumen, jumlah awak kapal, muatan yang tidak overdraft, alat kelengkapan yang lengkap, dan kondisi cuaca yang mengizinkan untuk berangkat. Jika unsur tersebut tidak terpenuhi maka akan ditunda atau dicabut izin keberangkatannya. Hal ini sejalan dengan Visi dan Misi dari DITJEN HUBLA Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Nusantara Kendari demi keselamatan dan kenyamanan penumpang. Dari kedua informan di atas menjawab hal yang serupa bahwa DITJEN HUBLA Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Nusantara Kendari memang melakukan pengecekan pada setiap laporan yang diberikan oleh Pengelola Kapal atau Agen Kapal. Aparatur yang turun di lapangan mempertanggung jawabkan hal-hal yang nantinya harus dilaporkan kepada Kepala Unit Kesyahbandaran dan kemudian akan dilakukan pengecekan ulang kembali apakah laporan sudah sesuai dengan kegiatan-kegiatan pengawasan yang dilakukan jika tidak sesuai akan diberikan tindakan perbaikan. Laporan yang biasanya diberikan kepada Kepala Unit Kesyahbandaran berkaitan dengan laporan dokumen kapal sudah tidak berlaku lagi, Surat Nakhoda, awak kapal, dan kondisi fisik kapal lainnya.

Kepala Kesyahbandaran juga mengusut mengenai kebenaran laporan atau pengaduan penyimpangan atau penyalahgunaan wewenang dalam pelaksanaan tugas dan fungsi di lingkungan Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan dari keterangan informan di atas dapat diketahui bahwa sikap pelaksana dari DITJEN HUBLA Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II belum bisa dianggap bersikap profesionalisme dalam menjalankan amanat yang diberikan karena seharusnya sesuai dengan Standar Operasional yang ditetapkan pemeriksaan fisik kapal harus dengan turun langsung ke dalam kapal untuk memastikan kondisi kapal laik laut.

Kenyataan di lapangan ditemukan bahwa masih terdapat celah dari pengurusan Surat Izin Berlayar ini, seperti contoh dengan masih banyaknya penumpang yang tidak memiliki tiket namun tetap diberangkatkan, masih ada Agen Kapal yang menjual tiket tidak pada tempatnya sehingga jumlah penumpang menjadi melebihi kapasitas kapal (overdraft). Hal ini memberikan pemahaman bahwa penilaian kinerja pengawasan sebenarnya tidak cukup dilakukan kepada unit yang menjadi tanggung jawabnya, seperti antara Kepala Unit Kesyahbandaran dengan pengawas lapangan yang esensinya adalah bawahannya, namun sikap pengawasan khususnya dalam proses memberikan penilaian kinerja juga ditujukan untuk Pengusaha Kapal atau Agen Kapal yang dalam hal ini telah diupayakan semaksimal mungkin. Proses peningkatan kinerja dan sikap profesionalisme sebagaimana di atas merupakan suatu indikator yang merupakan suatu aktivitas terencana dan berkesinambungan serta berhubungan dengan orang lain, maka untuk mencapai derajat pengawasan perlu dilakukan penilaian kinerja untuk mengurangi munculnya kesalahan dan memperbaiki metode yang dinilai kurang efektif.

## **B. Faktor Penghambat Pengawasan Syahbandar Dalam Upaya Meningkatkan Keselamatan Kapal Penumpang**

Faktor yang Penghambat dalam Pengawasan Syahbandar dalam upaya meningkatkan Keselamatan Kapal Penumpang ada beberapa hal yang tidak lepas dari berbagai faktor hambatan antar lain :

### **1. Lemahnya Pengawasan Terhadap Pelaksana Tugas**

Salah satu faktor terjadinya kecelakaan kapal disebabkan oleh petugas yang tidak ketat dan kurang paham tentang posisi dan tanggung jawab mereka. Menurut keterangan yang diperoleh dari pihak

pelabuhan, tingkat pelanggaran yang dilakukan oleh oknum tertentu itu semakin meningkat. Penyimpangan yang dimaksud adalah banyaknya penumpang yang terbukti tidak memiliki tiket di atas kapal, padahal setiap kapal memiliki kapasitas maksimal yang dapat di angkut.

Dari sini peneliti menyimpulkan bahwa, yang bertanggung jawab adalah pegawai yang bertugas memeriksa tiket/barang. Namun sekalipun banyak laporan tidak mampu berbuat sesuatu karena hingga saat ini tidak ada bukti yang bisa diperoleh. Dalam hal penanganan barang atau loose cargo, di lapangan peneliti sempat melihat pegawai tidak mengikuti alur SOP yang telah ada, sebagai contoh ada beberapa barang *loose cargo* yang tidak diukur atau menimbang fisik barang, padahal SOP pada pasal 6 ayat 2 Tentang Gudang Penumpukan/Konsolidasi Muat, berbunyi: "Petugas gudang penumpukan menerima barang yang dikirim oleh *shipper* berdasarkan *shipping instruction* dengan melakukan validasi fisik barang, mengukur dan menimbang fisik barang".

Hal ini diakibatkan oleh tidak adanya rasa tanggung jawab terhadap pemenuhan kewajiban sebagai pelaksana tugas dan juga tidak memiliki rasa tanggung jawab petugas terhadap tugas-tugas yang telah ditetapkan, yang mana faktor penghambat ini dapat dilihat dari hasil wawancara dengan penumpang kapal, yang mengungkapkan adanya ketidakdisiplinan pada saat menjalankan tugasnya, tanpa melaksanakan tugasnya dengan disiplin, dan masih terdapatnya penumpang yang tidak memiliki tiket, ini merupakan salah satu faktor penghambat dalam upaya mewujudkan keselamatan, keamanan, dan ketertiban penumpang.

## **2. Kurang Sosialisasi Hak Dan Tanggung Jawab kepada Pengguna Jasa**

Sosialisasi hak dan tanggung jawab kepada pengguna jasa, ini juga menjadi salah satu bagian penting dalam hal efektivitas pelaksanaan SOP, karena prinsipnya jika pengguna jasa tahu akan dan tanggung jawabnya maka jika terjadi sesuatu yang merugikan untuknya, secara otomatis dia akan meminta pertanggung jawaban kepada pihak kapal karena telah melanggar atau tidak mengikuti standar operasional prosedur yang telah ada, karena tanpa standar operasional prosedur, tidak ada tolok ukur untuk mengetahui petugas yang teledor atau lalai dalam menjalankan tugasnya, karna SOP merupakan hal yang sangat penting dalam upaya mengefektifkan pelayanan terhadap pengguna jasa dan merupakan acuan kerja agar mempermudah petugas dalam menjalankan kewajibannya. Selain itu, sosialisasi ini juga salah satu upaya untuk mencegah penyimpangan yang mengakibatkan kerugian penumpang yang masih sering terjadi di pelabuhan.

## **3. Sarana dan prasarana**

Pada dasarnya tidak akan berjalan dengan baik suatu kegiatan atau program jika tidak didukung oleh fasilitas yang baik, dari pengamatan peneliti selama di lapangan dan dari hasil wawancara dengan pegawai dalam pengguna dan prasarana, dalam hal ini pemeriksaan kapal penumpang hanya dilakukan sekedarnya, sehingga di khawatirkan kapal tidak laik dan adapun Perubahan yang terjadi terhadap kapal penumpang di pelabuhan setelah dilakukan pengawasan oleh Syahbandar, Dalam faktor sarana dan prasarana yang mempengaruhi pengawasan Syahbandar dalam mewujudkan keselamatan, keamanan, dan ketertiban penumpang di pelabuhan merupakan hal yang sangat penting bagi penumpang, khususnya di Pelabuhan Nusantara Kendari. Sebagai pengawas Syahbandar dalam tugasnya harus juga memastikan kesadaran para pemakai jasa transportasi laut seperti perusahaan, pemilik kapal, awak kapal untuk menaati hukum dan ketentuan perundang-undangan yang berlaku di bidang keselamatan pelayaran yang pada umumnya masih rendah.

Tercapainya dalam pelaksanaannya maupun dalam hal pengembangannya. Proses pengawasan hakikatnya tidak terlepas dari yang namanya hambatan, karena itu tidak semua program bisa berjalan dengan mulus sesuai dengan standar yang telah disusun sebelumnya, atau dengan kata

lain faktor yang mempengaruhi berjalan atau tidak berjalannya suatu proses pengawasan. Selain tersebut di atas diketahui bahwa ketidaktahuan dari Agen Kapal menjadi salah faktor penghambat dalam hal pengurusan, Surat Izin Berlayar khususnya kapal penumpang, Dalam hal mengenai sikap para penumpang yang tidak sabaran, karena rata-rata semua penumpang secara gambaran besarnya ingin sesuatu yang ringkas dan terkesan mudah, padahal semua yang dilakukan demi menjamin keselamatan dan kenyamanan selama dalam proses pelayaran. Akan tetapi permasalahan ini tidak bisa dilihat dari satu sisi semata, akan timbul pertanyaan menggelitik apakah Syahbandar telah melakukan koordinasi atau telah mensosialisasikan para agen terkait aturan yang baru dalam proses pengawasan. Ditarik benang merah bahwa kebanyakan Agen Kapal dan penumpang aktif tidak mengetahui tentang aturan pengurusan izin berlayar, sebagian mereka mungkin tidak mengerti bahwa Undang-undang pelaksana teknis itu mengenai pengurusan Surat Izin Berlayar terhadap kapal adalah Peraturan Menteri Nomor 82 Tahun 2014 namun prosedural pengawasan tetap mengacu pada KM Nomor 1 Tahun 2010 Tentang Pengurusan Surat Izin Berlayar (Port Clearance).

Kurangnya keingintahuan Pengusaha Kapal atau Agen Kapal dalam melihat aturan pelayaran menjadi faktor penghambat berjalannya pengawasan yang efektif dan efisien, lalu sikap apatis masyarakat terhadap aturan pelayaran juga menjadi kendala tersendiri. Sikap yang ditunjukkan oleh pengguna rutin kapal adalah merupakan kebiasaan yang buruk, dengan membeli tiket di bawah pelabuhan berarti sama saja dengan mengabaikan aturan yang berlaku seperti mengabaikan pass boarding yang esensinya membuka peluang bagi Agen Kapal untuk melakukan penyimpangan dengan memberikan data manifes yang tidak sesuai dengan kondisi sebenarnya. Akan tetapi semua itu tidak bisa juga serta merta disalahkan ke Pengguna Kapal atau Agen Kapal, letak kesalahan Syahbandar sebagai Aparatur Kepelabuhan yang esensinya sebagai pelaksana dan pengatur di pelabuhan juga ada, yakni kurangnya sosialisasi dalam memberikan informasi publik mengenai aturan pelaksana utamanya dalam pemberian persetujuan Surat Izin Berlayar itu sendiri dan pengawasan di lapangan juga tidak efektif dilakukan.

Secara keseluruhan Syahbandar mungkin telah memberitahukan kepada Agen Kapal mengenai teknis pelaksana ini melalui rapat yang dilakukan di Kantor Syahbandar, namun masyarakat tidak ada yang menghadiri rapat tersebut karena memang bersifat tertutup, sehingga akibatnya masyarakat mengalami kekurangan informasi mengenai teknis pelaksanaan pengawasan. Kesyahbandaran tidak memberikan ruang lebih serta informasi kepada masyarakat yang cukup dalam mengetahui prosedural pengurusan Surat Izin Berlayar terhadap kapal penumpang yang esensinya menentukan kapal yang mereka tumpangi layak atau tidaknya untuk berlayar. Dikarenakan kelayakan kapal adalah syarat utama untuk menjamin keamanan, kenyamanan dan keselamatan penumpang itu sendiri.

Pentingnya bagi masyarakat mendapatkan ruang lebih serta informasi yang cukup tentang prosedur kelayakan kapal mampu menciptakan kerja sama antara Kesyahbandaran dan penumpang, dimana penumpang menjadi pengontrol tambahan dalam berjalannya proses pengawasan yang berlangsung, masyarakat akan menjadi pengamat yang bisa memberikan masukan bahkan solusi serta membantu tugas Kesyahbandaran dalam hal memperbaiki penyimpangan yang dilakukan oleh Agen Kapal.

Upaya Memperbaiki Penyimpangan dalam Pengawasan Penyimpangan justru kata penyimpangan sendiri terdengar biasa jika berhadapan dalam urusan birokrasi karena amat sering terjadi, berlandaskan dasar itulah pengawasan hadir di tengah-tengah kita dengan upaya untuk meminimalisir penyimpangan bahkan jika mungkin, untuk meniadakan sepenuhnya penyimpangan tersebut. Dalam proses pengawasan untuk mencapai tahap dimana penyimpangan bisa diperbaiki bahkan ditiadakan, langkah pertama yang dilakukan adalah dengan melakukan tindakan koreksi atas pengawasan yang pernah dilakukan sebelumnya sebagai tolak ukur atas proses pengawasan selanjutnya. Melakukan tindakan koreksi dapat diambil apabila diperlukan, dalam berbagai bentuk,

seperti mengubah standar, memperbaiki pelaksanaan atau dengan menjatuhkan sanksi. Bila hasil analisis menunjukkan perlunya tindakan koreksi, maka tindakan ini harus diambil. Tindakan koreksi ini awalnya harus dilakukan adalah menganalisa standar apakah sudah sesuai atau belum. Jika tidak sesuai maka standar harus diubah sesuai rasional dan kondisi yang ada. Pada prinsipnya pengawasan dalam pemberian persetujuan Surat Izin Berlayar terhadap kapal penumpang yang dipegang oleh Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan dua dari tiga tahap tindakan koreksi di atas tidak benar-benar bisa dilakukan. Dikarenakan, prosedural standar telah ditetapkan oleh Peraturan Menteri Perhubungan itu sendiri. Karena itu untuk mengubah standar pengawasan dan mengganti sistem pengukuran itu sendiri sebagai tahap dari tindakan korektif sangat tidak mungkin untuk dilakukan kecuali Menteri Perhubungan langsung yang mengubah peraturannya, dengan kata lain Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II hanya sebagai Teknis Pelaksana dari Peraturan Menteri tersebut. Akan tetapi, untuk tahap ketiga yakni mengubah cara dalam menganalisa dan menginterpretasikan penyimpangan-penyimpangan adalah sesuatu yang bisa dilakukan oleh Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagai teknis pelaksana. Tahap ketiga ini bisa dilakukan dengan melalui beberapa tindakan yakni antara lain: Petugas memberikan lalu membandingkan data hasil pengamatan di lapangan dengan dokumen peang dinilai kurang efektif. Bahwa Syahbandar merupakan kepala sekaligus pejabat pemerintah di pelabuhan yang memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap angkutan laut. Syahbandar berperan penting dalam sistem ke pelabuhan baik dalam pelayaran, penegakan hukum, maupun mengkoordinasi keseluruhan kegiatan yang berlangsung dalam pelabuhan. Syahbandar ditunjuk dan diangkat langsung oleh Menteri perhubungan sesuai Pasal 207 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008. Tanggung jawab atas keselamatan dan keamanan kapal merupakan tanggung jawab dari Syahbandar dengan Nahkoda kapal. Keselamatan serta keamanan kapal berukuran 35 GT ke atas merupakan tanggung jawab dari Nahkoda ataupun perusahaan pemilik kapal, dikarenakan Nahkoda kapal dapat menolak persetujuan berlayar apabila isi dari surat tidak sesuai dengan keadaan kapal.

## V. KESIMPULAN DAN SARAN

### A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Bahwa pelaksanaan pengawasan syahbandar dalam upaya keselamatan kapal penumpang di Pelabuhan Nusantara Kendari belum maksimal, karena masih adanya penumpang yang masih mengeluh dalam sisi keselamatan, keamanan dan ketertiban penumpang di Pelabuhan Nusantara Kendari yang mana dari keamanan berlayar masih ada penumpang yang belum tertib oleh peraturan yang telah di tentukan oleh setiap penumpang kapal, dalam ketertiban penumpang masih ada yang di jumpai tidak mempunyai tiket, saat berangkat, kurang lengkapnya jaket pelampung di dalam kapal. hal seperti ini seharusnya Syahbandar bertindak untuk menangani masalah tersebut.
2. Faktor penghambat dalam pengawasan syahbandar dalam upaya keselamatan kapal penumpang disebabkan karena :
  - Lemahnya Pengawasan yang dilakukan oleh petugas yang tidak ketat dan kurang paham tentang posisi dan tanggung jawab mereka sehingga tingkat pelanggaran yang dilakukan oleh oknum tertentu itu semakin meningkat. Penyimpangan yang dimaksud adalah banyaknya penumpang yang terbukti tidak memiliki tiket di atas kapal, padahal setiap kapal memiliki kapasitas maksimal yang dapat di angkut dan kapal tidak laik tetap berlayar sehingga terjadi kecelakaan kapal
  - Kurangnya Sosialisasi hak dan tanggung jawab kepada pengguna jasa, ini juga menjadi salah satu bagian penting dalam hal efektivitas pelaksanaan pengawasan karena prinsipnya jika pengguna jasa tahu akan dan tanggung jawabnya maka jika terjadi sesuatu yang merugikan untuknya Selain itu, sosialisasi ini juga salah satu upaya untuk mencegah

penyimpangan yang mengakibatkan kerugian penumpang yang masih sering terjadi di pelabuhan

- Saran dan prasarana

Pada dasarnya tidak akan berjalan dengan baik suatu kegiatan atau program jika tidak didukung oleh fasilitas yang baik, dan dalam pengguna dan prasarana, dalam hal ini pemeriksaan kapal penumpang hanya dilakukan sekedarnya, semua yang dilakukan oleh pihak Kesyahbandaran demi menjamin keselamatan dan kenyamanan selama dalam proses pelayaran.

## B. Saran

Adapun saran yang dapat diberikan dalam skripsi ini sesuai dengan kesimpulan adalah sebagai berikut :

1. Pihak DITJEN HUBLA Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Nusantara diharapkan bisa meningkatkan pengawasan yang lebih baik dalam upaya menciptakan tatanan sistem pelayaran transportasi laut yang lebih baik lagi, untuk kenyamanan keselamatan penumpang khususnya dalam memberikan pelayanan pelayaran yang baik harus selalu menjadi prioritas utama untuk ditingkatkan. Langkah sederhana mungkin bisa ditempuh dengan membuat kotak saran di kantor atau di pos penjagaan demi memudahkan penumpang yang memiliki keluhan ataupun untuk melaporkan tindakan penyimpangan sehingga ke depannya pihak DITJEN HUBLA Kantor Unit Penyelenggara Nusantara Kendari.
2. Bagi pihak Agen Kapal diharapkan bisa bersinergi dengan pihak Kesyahbandaran dengan kerja sama dan transparansi yang jelas, baik bukan malah memberikan ruang untuk melakukan perilaku yang terindikasi menyimpang seperti menjual tiket melebihi jumlah muatan kapal sehingga mengakibatkan kapasitas berlebihan (overdraft), yang justru malah menyulitkan pihak Kesyahbandaran itu sendiri. Agen Kapal juga harus lebih memperhatikan kenyamanan keamanan penumpang dalam pelayaran dengan selalu mereparasi dan mengecek alat-alat keamanan pelayaran yang berada di dalam kapal berfungsi dengan sebagaimana mestinya. dan. Bagi masyarakat pengguna rutin kapal seharusnya bisa menjadi agen of control untuk membantu proses berjalannya pengawasan yang selama ini telah dilakukan dimulai dengan tidak bersikap apatis, menaati peraturan pelayaran, memberikan masukan atas kinerja baik dari Agen Kapal maupun pihak Kesyahbandaran itu sendiri sehingga ke depannya pihak DITJEN HUBLA khususnya Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Nusantara Kendari bisa meningkatkan kualitas pelayanan, dan mencapai visi dan misi mereka untuk mewujudkan keamanan, kenyamanan, dan keselamatan pelayaran.

## DAFTAR PUSTAKA

- Asikin, Zainal, *Hukum Dagang*, 2013, Raja Grafindo Persada, Jakarta,
- Gultom, Elfrida, 2009 *Hukum Pengangkutan Laut*, Literata Lintas Media Jakarta.
- Harahap, Sofyan Sari. 2001. *Sistem Pengawasan Management Control* Sistim PT. Pustaka Quantum Jakarta.
- John., 2011, *Kamus Umum Politik & Hukum*, Media Prima Aksara, Jakarta
- Lasse, D.A., 2014; *Keselamatan Pelayaran Di Lingkungan Teritorial Pelabuhan dan Pemanduan Kapal*, Jakarta,
- Martono, H.K., Tjahjono, Eka Budi, 2011 *Asuransi Transportasi Darat - Laut - Udara*, Mandar Maju, Jakarta,
- Muchtarudin Siregar, 1996, *Management Pengangkutan*, Berdikari Student's Study Club Union ,Jakarta
- Muhammad, Abdulkadir, 2013, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Adtya Bakti, Bandung,
- Purba, Radiks, 1994, *Angkutan Muatan Laut*, Rineka Cipta, Jakarta, 1994. Sarsono, Herman Budi, 2012, *Manajemen Pelabuhan dan Realisasi Ekspor Impor*, Andi Yogyakarta.
- Sastrohadiwiryono, B. Siswanto. 2003. *Manajemen Tenaga Kerja Indonesia*. Bumi Aksara. Jakarta.

- Sefriani, 2009, *Hukum Internasional*, Rajawali Pers, Yogyakarta,  
Sembiring, Sentosa, 2014, *Hukum Asuransi*, Nuansa Aulia, Bandung,  
Soegijatna Tjakranegara, 1996, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Rineka Cipta  
Jakarta:  
Subagyo, P. Joko, 2013, *Hukum Laut Indonesia*, Rineka Cipta,  
Sujamto . 2002. *Norma dan Etika Pengawasan*. Penerbit Sinar Grafika. Jakarta.  
Sule, E.T dan Saefullah, Kurniawan. 2005. *Pengantar Manajemen*. Prenada Media, Jakarta.  
Wiwoho soedjono, 1987, *Hukum Pengangkutan Laut Di Indonesia Dan Perkembangannya*, Wiwoho  
soedjono, Hukum Pengangkutan Laut Di Indonesia Dan Perkembangannya, Liberty,  
Yogyakarta

### **Perundang - Undangan**

- Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran  
Peraturan Menteri Nomor 36 Tahun 2012 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor  
Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.  
Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan.