

**EFEKTIVITAS KINERJA SYAHBANDAR DALAM MENJAMIN  
KESELAMATAN DAN KEAMANAN PENUMPANG KAPAL LAUT  
KMP TELUK SINABANG**

**SKRIPSI**

**Oleh**

**ROVKI MUHAMMAD AKBAR**  
**1705905010014**



**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS TEUKU UMAR  
MEULABOH-ACEH BARAT  
2022**

**EFEKTIVITAS KINERJA SYAHBANDAR DALAM MENJAMIN  
KESELAMATAN DAN KEAMANAN PENUMPANG KAPAL LAUT  
KMP TELUK SINABANG**

**SKRIPSI**

Diajukan untuk melengkapi tugas-tugas dan  
memenuhi syarat-syarat guna memperoleh  
gelar Sarjana Ilmu Administrasi Negara

**Oleh**

**ROVKI MUHAMMAD AKBAR**  
**1705905010014**



**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS TEUKU UMAR  
MEULABOH-ACEH BARAT  
2022**

## ABSTRAK

Permasalahan kecelakaan kapal pernah terjadi pada Kapal Motor Penumpang (KMP) Teluk Sinabang bulan September tahun 2020, kecelakaan tersebut mengakibatkan kerusakan ringan pada saat bersandar di pelabuhan, kapal mengalami benturan dengan bagian pelabuhan sehingga menimbulkan kerusakan pada bagian *rotary wich* atau jangkar bagian kanan kapal. Tujuan penelitian untuk mengetahui Efektivitas Kinerja Syahbandar dalam Menjamin Keselamatan dan Keamanan Penumpang Kapal Laut KMP Teluk Sinabang dan apa saja faktor pendukung dan penghambat bagi syahbandar dalam menjamin keselamatan dan keamanan penumpang kapal laut KMP Teluk Sinabang. Teori yang digunakan adalah pilihan rasional menurut Efektivitas. Metode penelitian deskriptif kualitatif dengan informan 10 (sepuluh) orang. Teknik analisis data adalah reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan. Hasil penelitian didapatkan bahwa Kinerja Syahbandar dalam Menjamin Keselamatan dan Keamanan Penumpang Kapal Laut KMP Teluk Sinabang belum sepenuhnya efektif terlaksana, hal tersebut dibuktikan dengan masih terdapatnya sejumlah penumpang gelap dalam kegiatan pelayaran KMP Teluk Sinabang, belum tersedianya sarana dan prasana yang maksimal bagi syahbandar maupun pada kapal serta belum efektif dan efisiennya kinerja syahbandar dalam hal pemeriksaan dan pengawasan penumpang kapal hal tersebut dapat dilihat masih terdapatnya pelanggaran oleh awak kapal yang melakukan pengutipan liar bagi penumpang yang tidak memiliki tiket. Pelayaran kapal yang tidak mempertimbangkan cuaca sehingga terjadinya kecelakaan kapal yang seharusnya syahbandar dapat menunda keberangkatan kapal untuk berlayar karena tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal atau pertimbangan cuaca. Faktor Pendukung bagi Syahbandar dalam Bertugas adalah Faktor Kepemimpinan, faktor tim, faktor sistem. Faktor Penghambat bagi Syahbandar dalam Bertugas adalah: Jalur masuk kapal terbuka, Kultural masyarakat, dan Jumlah petugas pelabuhan yang masih kurang sesuai dengan jumlah penumpang.

**Kata Kunci : Efektivitas, Kinerja, Syahbanda, Keselamatan, Keamanan**

## **ABSTRACT**

*The problem of a ship accident happened to the Passenger Motor Ship (KMP) Teluk Sinabang in September 2020, the accident caused minor damage when leaning in the port, the ship collided with the port, causing damage to the rotary wick or the right anchor of the ship. The purpose of the study was to determine the effectiveness of the port porter's performance in ensuring the safety and security of seafarers at KMP Sinabang Bay and what are the supporting and inhibiting factors for porters in ensuring the safety and security of passengers onboard the KMP Teluk Sinabang ship. The theory used is rational choice according to effectiveness. Qualitative descriptive research method with 10 (ten) informants. Data analysis techniques are data reduction, data presentation and conclusion drawing. The results of the study found that the harbormaster's performance in ensuring the safety and security of sea-ship passengers at KMP Sinabang Bay had not been fully implemented effectively, this was evidenced by the presence of a number of stowaways in the shipping activities of KMP Sinabang Bay, the unavailability of maximum facilities and infrastructure for porters and ships and not yet available. the effectiveness and efficiency of the harbormaster's performance in terms of inspection and supervision of ship passengers, it can be seen that there are still violations by ship crews who carry out illegal citations for passengers who do not have tickets. Ship voyages that do not take into account the weather so that an accident occurs, the ship that should be the porter may delay the ship's departure to sail because it does not meet the ship's seaworthiness requirements or weather considerations. The Supporting Factors for Syahbandar in Duty are Leadership Factors, Team Factors, System Factors. The Barrier Factors for Harbor Masters in Duty are: Open ship entry routes, community culture, and the number of port officers who are still not in accordance with the number of passengers.*

**Keywords: Effectiveness, Performance, Syahbanda, Safety, Security**

## KATA PENGANTAR

Puji beserta syukur hanya milik Allh SWT atas segala rahmat dan karunianya sehingga penulis dapat menyelesaikan salah satu tugas perkuliahan yakni penulisan proposal skripsi yang berjudul **“Efektivitas Kinerja Syahbandar dalam Menjamin Keselamatan dan Keamanan Penumpang Kapal Laut KMP Teluk Sinabang “**.Kemudian penulis juga mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan penulisan proposal skripsi ini Khususnya kepada :

1. Kedua orang tua yang sangat penulis sayangi dengan penuh cinta penulis persembahkan karya tulis ini kepada Ayahnda Bahaudin Ibunda tercinta Rabia yang telah mendidik dan membesarkan penulis serta memberikan segala bentuk pengorbanan, kasih sayang tiada batas dan do'a tulusnya demi keberhasilan penulis.
2. Keluarga kerabat yang selalu memberikan dorongan baik nasehat kepada penulis selama menjalani proses perkuliahan yakni kepada Abangda, Agus Karnadi, Den ferizal, Erno Badri, Muhard, kakak tercinta Desi Rawalita dan Mbo Latifa.
3. Bapak Nodi Marefanda, M. AP selaku dosen pembimbing yang begitu penulis banggakan yang telah membimbing dan bersedia meluangkan waktunya untuk penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

Meulaboh, 22 Juni2022

**Rovki Muhammad Akbar**  
**Nim : 1705905010014**

## DAFTAR ISI

<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>i</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>ii</b>
<b>BAB IPENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	6
1.3 Tujuan Penelitian.....	6
1.4 Manfaat Penelitian.....	6
1.5 Sistematika Penulisan .....	7
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....</b>	<b>9</b>
2.1 Penelitian Terdahulu.....	9
2.2 Landasan Teori .....	10
2.2.1 Syahbandar .....	11
2.2.2 Tugas Dan Wewenang Syahbandar .....	11
2.3 Pengertian Efektivitas.....	12
2.3.1 Indikator Pengukuran Efektivitas .....	13
2.4 Pengertian Kinerja.....	14
2.5 Penilaian Kinerja .....	15
2.6 Pengertian Kapal .....	16
2.7 Pengertian Penumpang .....	17
2.8 Keselamatan Pelayaran.....	19
2.9 Kerangka Berfikir .....	20
<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>	<b>21</b>
3.1 Metode Penelitian .....	21
3.2 Sumber Data .....	22
3.3 Teknik Pengumpulan Data .....	22
3.4 Uji Kredibilitas Data.....	23
3.5 Teknik Penentuan Informan.....	22
3.6 Instrumen Penelitian.....	24
3.7 Teknik Analisis Data .....	25
3.8 Lokasi dan Waktu Penelitian.....	27
<b>BAB IV. HASIL PENELITIAN.....</b>	<b>28</b>
4.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian .....	28
4.2 Kondisi Demografi.....	29
4.3 Susunan Organisasi.....	30
4.4 Hasil Penelitian .....	31

<b>BAB V. PEMBAHASAN.....</b>	<b>46</b>
5.1 Kerja Syahbandar dalam Menjamin Keselamatan dan Keamanan Penumpang.....	46
5.2 Efektifitas Kerja Syahbandar dalam Menjamin Keselamatan dan Keamanan Penumpang.....	47
5.3 Kaitan Hasil Penelitian dengan Teori yang di Gunakan.....	54
<b>BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN.....</b>	<b>59</b>
6.1 Kesimpulan.....	59
6.2 Saran.....	60
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>61</b>

## DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Klasifikasi Alat Transportasi .....	2
Tabel 1.2 Rute Pelayaran KMP.Teluk Sinabang .....	4
Tabel 1.3 Informan Penelitian.....	24
Tabel 1.4 Waktu Penelitian.....	27

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Indonesia merupakan negara kepulauan (*archipelagic state*) yang terdiri dari 17.504 pulau (Merdeka.com, 2017), sebagai negara kepulauan yang dipisahkan oleh lautan yang luas, keberadaan transportasi laut merupakan hal yang penting bagi masyarakat dalam menunjang mobilitas barang dan penumpang antar daerah wilayah kepulauan. Kapal laut menjadi salah satu alat transportasi penyeberangan yang banyak digunakan oleh masyarakat untuk pengangkutan barang maupun penumpang.

Alat transportasi yang digunakan untuk mobilitas barang dan penumpang di Kabupaten Simeulue ada tiga jenis, yakni : pesawat terbang, kapal feri serta kapal printis. Kapal feri menjadi salah satu alat transportasi yang sering digunakan oleh masyarakat simeulue pada umumnya dikarenakan alat transportasi lain sulit untuk diakses sedangkan kapal feri memiliki kemudahan akses sebab kapal feri mempunyai rute pelayaran yang rutin setiap minggunya, berbeda halnya dengan kapal printis yang hanya melakukan pelayaran 1-2 minggu sekali serta tidak memuat kendaraan roda empat dan hanya memuat kendaraan roda dua dengan jumlah yang terbatas. Pesawat terbang juga menjadi alat transportasi yang sulit untuk diakses oleh masyarakat dikarenakan tarif alat transportasi yang cukup mahal serta transportasi udara hanya memiliki beberapa rute penerbangan ke daerah-daerah tertentu yang jarang dikunjungi oleh masyarakat simeulue, oleh karena itu masyarakat lebih banyak menggunakan transportasi laut yaitu kapal

feri. Berikut peneliti lampirkan klasifikasi alat transportasi yang digunakan oleh masyarakat di sini pada umumnya. Klasifikasi dapat dilihat pada tabel 1.1 di bawah ini :

**Tabel 1.1 Klasifikasi Alat Transportasi**

No	Alat Transportasi	Perkiraan Tarif/Harga	Kapasitas Penumpang
1	Pesawat	Rp.800.000-3000.000	50 Orang
2	Kapal Feri	Rp.44.000-66.000	400 Orang
3	Kapal Printis	Rp.12.000-16.000	400 Orang

Sumber : Diolah Peneliti Dari Berbagai Sumber, (2021)

Kapal laut harus meningkatkan unsur-unsur keamanan dan keselamatan penumpang dalam pengoperasian kapal, dengan tujuan untuk menghindari terjadinya resiko kecelakaan yang dapat mengakibatkan kehilangan harta, benda serta jiwa manusia, hal tersebut sesuai dengan bunyi Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, yang menyatakan bahwa penyelenggaraan pelayaran haruslah sejalan dengan ilmu pengetahuan, teknologi, peran swasta, persaingan usaha serta otonomi daerah yang tetap mengedepankan keamanan dan keselamatan masyarakat dalam pelayaran.

Bersamaan dalam upaya meningkatkan keamanan dan keselamatan penumpang Badan Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Sinabang telah melakukan upaya pengawasan dalam menjaga ketertiban penumpang, pemeriksaan barang penumpang dan lainnya, namun implementasi yang telah dilakukan dianggap belum maksimal oleh masyarakat setempat, hal tersebut dibuktikan dengan masih adanya permasalahan kecelakaan kapal serta kemudahan akses masuk bagi penumpang ilegal untuk menikmati akses pelayaran kapal.

Permasalahan kecelakaan kapal pernah terjadi pada Kapal Motor Penumpang (KMP) Teluk Sinabang bulan September tahun 2020, kecelakaan tersebut

mengakibatkan kerusakan ringan pada saat bersandar di pelabuhan, kapal mengalami benturan dengan bagian pelabuhan sehingga menimbulkan kerusakan pada bagian *rotary wich* atau jangkar bagian kanan kapal (Serambinews.com, 2020). Kondisi kelaik lautan kapal atau seberapalagak kapal dapat berlayar merupakan salah satu hal utamayang harus diperhatikan oleh pihak kesyahbandaran dalam mencegah resiko terjadinya kecelakaan dengan melihat dari berbagai segi diantaranya pengawakan, kesejahteraan awak kapal kesehatan penumpang serta beberapa hal lainnya. Dalam memastikan kelayakan kapal pihak syahbandar wajib melakukan pengawasan terhadap efektivitas kinerja awak kapal, sebab kecelakaan yang terjadi pada kapal merupakan tanggung jawab dari pada awak kapal khususnya nahkoda kapal, hal ini tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 6 Tahun 2020 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kapal.

Permasalahan lainnya yang terjadi adalah kemudahan akses masuk bagi penumpang ilegal untuk menikmati akses pelayaran kapal, berdasarkan observasi awal yang peneliti lakukan pada KMP Teluk Sinabang masih banyak pengguna jasa angkutan penyeberangan khususnya penumpang yang tidak membawa kendaraan tidak melengkapi dokumen keberangkatan yakni berupa tiket, namun tetap ikut serta dalam pelayaran dengan memberikan sejumlah uang kepada awak kapal dengan kisaran Rp.5000-20.000. Kepemilikan tiket sangat berpengaruh terhadap jaminan asuransi karena jika sewaktu-waktu kapal mengalami kecelakaan maka pihak penumpang sebagai korban kecelakaan tidak dapat mengklaim asuransi sebagai bentuk ganti rugi dari pihak terkait.

Tingkat efektivitas pengawasan terhadap *embarkasi* (pemberangkatan) dan *debarkasi* (penurunan) penumpang merupakan tugas dari pada syahbandar untuk

memastikan keamanan, ketertiban serta keselamatan penumpang yang salah satunya berkaitan dengan kelengkapan dokumen penumpang yakni tiket yang wajib dipenuhi oleh setiap penumpang agar dapat ikut serta dalam proses pelayaran.

Tiket sebagai salah satu persyaratan yang diwajibkan bagi setiap pengguna jasa angkutan penyeberangan laut agar dapat ikut serta dalam pelayaran, hal ini sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2016 Tentang Daftar Penumpang Dan Angkutan Penyeberangan, yang mewajibkan setiap pengguna jasa transportasi laut untuk menggunakan tiket dalam mengikuti pelayaran. Merujuk kepada aturan tersebut maka dapat dilihat kinerja dari pihak kesyahbandaran pelabuhan teluk sinabang masih belum maksimal dalam melakukan penertiban penumpang yang tidak menaati peraturan.

Alat transportasi kapal laut yang memiliki rute pelayaran lintas kabupaten simeulue ada beberapa diantaranya KMP.Teluk Sinabang, KMP Labuhan Haji, Kapal Printis Sabuk Nusantara 110 serta Kapal Printis Sabuk Nusantara 46. Rute pelayaran dari beberapa kapal laut tersebut tidak bersifat menetap atau dapat berubah sewaktu-waktu. Berikut peneliti lampirkan rute pelayaran beberapa kapal di atas yaitu :

**Tabel 1.2 Rute Pelayaran KMP.Teluk Sinabang**

<b>No</b>	<b>Pelabuhan Asal</b>	<b>Pelabuhan Tujuan</b>	<b>Hari</b>	<b>Waktu Keberangkatan</b>
1	Sinabang	Calang	Selasa	16:00 Wib
2	Calang	Sinabang	Rabu	14:00 Wib
3	Sinabang	Meulaboh	Jumat minggu	18:00 Wib 18:00 Wib
4	Meulaboh	Sinabang	Sabtu Senin	14:00 Wib 14:00 Wib

Sumber : Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Laut Sinabang, (2021)

Permasalahan yang terjadi dalam proses pelayaran di KMP. Teluk Sinabang merupakan tanggung jawab pihak syahbandar sesuai dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, dimana persoalan-persoalan yang terjadi merupakan bentuk ketidaksesuaian antara kinerja petugas dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, dengan tidak sesuainya kinerja tersebut menunjukkan tidak efektifnya pelaksanaan tugas yang telah dilakukan oleh pihak kesyahbandaran pelabuhan, hal tersebut selaras dengan pendapat Sondang P. Siagian dalam (1280-2159) yang berpendapat bahwa suatu kinerja tidak akan efektif jika pelaksanaannya tidak tercapai sesuai dengan yang telah direncanakan sebelumnya.

Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan, maka penulis tertarik untuk meneliti tentang “Efektivitas Kinerja Syahbandar dalam Menjamin Keselamatan dan Keamanan Penumpang Kapal Laut KMP. Teluk Sinabang”, agar ditemukan hasil penelitian yang ilmiah sehingga dapat dijadikan sebagai bahan perbaikan bagi kinerja kesyahbandaran kapal kedepannya.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Mengacu kepada latar belakang di atas maka penulis menjadikan rumusan masalah pada skripsi ini adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana efektivitas kinerja syahbandar dalam menjamin keselamatan dan keamanan penumpang kapal laut KMP Teluk Sinabang?
2. Apa saja faktor pendukung dan penghambat bagi syahbandar dalam menjamin keselamatan dan keamanan penumpang kapal laut KMP Teluk Sinabang?

### **1.3 Tujuan Penelitian**

1. Adapun tujuan penelitian penulis yakni sebagai salah satu upaya untuk memberikan masukan kepada pihak syahbandar ataupun PT. ASDP Indonesia Persero Cabang Singkil maupun pihak terkait lainnya, untuk melakukan evaluasi atau perbaikan di area pelayanan, pengawasan dan pengendalian di area pelabuhan maupun kapal KMP. Teluk Siabang guna menunjang keselamatan dan keamanan penumpang kapal.
2. Mengetahui apa saja faktor pendukung dan penghambat bagi syahbandar dalam menjamin keselamatan dan keamanan penumpang kapal laut KMP Teluk Sinabang

### **1.4 Manfaat Penelitian**

#### **1.4.1 Manfaat Teoritis**

Bagi penulis, manfaat dari penelitian ini adalah sebagai salah satu perbandingan antara teori yang dipelajari dengan kenyataan yang ada di lapangan, serta sebagai salah satu informasi tentang efektivitas kinerja syahbandar dalam menjamin keselamatan dan keamanan bagi penumpang kapal.

#### **1.4.2 Manfaat Praktis**

Bagi pemerintah, pihak syahbandar dan otoritas pelabuhan dan pihak lainya penelitian ini dapat menjadi bahan kajian atau pertimbangan dalam mengelola jasa angkutan penyeberangan khususnya mengenai persoalan keselamatan jiwa bagi pengguna jasa angkutan tersebut.

### 1.4.3 Manfaat Akademis

Diharapkan penelitian ini dapat menjadi salah satu sumbangsi bagi semua pihak khususnya mahasiswa Fakultas Ilmu Social dan Ilmu Politik Universitas Teuku Umar, agar dijadikan sebagai bahan bacaan dan utuk memperkaya ilmu pengetahuan.

## 1.5 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan penelitian adalah sebagai berikut:

### BAB I : Pendahuluan

Bab ini terdiri dari latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

### BAB II : Tinjauan Pustaka

Bab ini terdiri dari penelitian terdahulu, landasan teori serta kerangka berfikir dalam penelitian.

### BAB III : Metodologi Penelitian

Bab ini terdiri dari metode penelitian, sumber data, teknik pengumpulan data, informan, instrument penelitian dan teknik analisis data.

### BAB IV : Hasil Penelitian

Bab ini terdiri dari hasil penelitian lapangan secara langsung, berupa dokumentasi serta jawaban tertulis dari informan.

### BAB V : Pembahasan

Bab ini terdiri dari pembahasan serta uraian hasil penelitian dari data-data yang telah diperoleh ketika melakukan penelitian

### BAB VI : Penutup

Bab ini terdiri dari kesimpulan dan saran dari keseluruhan penelitian.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Penelitian Terdahulu**

Penelitian yang menyangkut efektivitas kinerja syahbandar dalam menjamin keselamatan dan keamanan penumpang kapal laut sudah pernah dilakukan, oleh karena itu sebagai bahan pedoman atau dasar pertimbangan terhadap tugas ahir ini maka penulis melampirkan beberapa tulisan terkait penelitian-penelitian sebelumnya.

Penelitian yang menyangkut angkutan penyeberangan yakni penelitian yang dilakukan oleh (Anggrahini, 2018), dengan judul Upaya peningkatan konektivitas angkutan laut dan penyeberangan antar kabupaten/koata Maluku, selain itu penelitian terkait keselamatan penumpang kapal penulis merujuk kepada penelitian (Susilo & Esha, 2014) dengan judul penelitian mengamati keselamatan penumpang angkutan sungai dan danau.

Peneliti juga merujuk kepada penelitian (Sitompul, 2017) tentang harmonisasi pengaturan tentang kewenangan dalam penerbitan surat persetujuan berlayar (SPB) kapal ikan di pelabuhan belawan di tinjau dari Undang-Undang NO 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Undang-Undang No 45 Tahun 2009 Tentang Perikanan.

Peneliti juga berpedoman terhadap penelitian yang dilakukan oleh (Purwendah & Djatmiko, 2015) tentang Peran Syahbandar dalam Penegakan Hukum Pencemaran Minyak di Laut Oleh Kapal Tanker. Kemudian penulis juga merujuk kepada penelitian (Bayuputra, 2015) tentang tinjauan yuridis mengenai peran syahbandar dalam kegiatan pelayaran angkutan laut di Indonesia.

Terakhir peneliti merujuk kepada penelitian (Santosa & Sinaga, 2020) mengenai peran dan tanggung jawab nahkoda dan syahbandar terhadap keselamatan pelayaran melalui pemanfaatan sarana bantu navigasi di pelabuhan tanjung emas semarang.

Meskipun dalam pelaksanaannya penelitian mengenai efektivitas kinerja syahbandar telah dilakukan. Namun, dalam penelitian ini penulis memberikan unsur kebaharuan penelitian (*novelty*) dengan suatu hal yang berbeda. Penelitian terdahulu mengenai efektivitas kinerja syahbandar masih bersifat umum sehingga titik fokus kajiannya masih luas. Sedangkan penelitian penulis lebih menitikfokuskan kepada satu hal secara lebih terperinci yaitu terkait keorganisasian dari kesyahbandaran dalam upaya penyelamatan penumpang.

## **2.2 Landasan Teori**

### **2.2.1 Syahbandar**

Syahbandar adalah pejabat pemerintah pelabuhan yang diangkat oleh menteri dan mempunyai wewenang tertinggi untuk melaksanakan dan mengawasi pemenuhan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran, sebagaimana tertuang dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dalam Pasal 1 Paragraf 56.

Syahbandar adalah pejabat pemerintah yang secara khusus ditugaskan di pelabuhan perikanan dalam rangka penyelenggaraan administrasi dan menjalankan fungsi pemeliharaan keamanan, sesuai dengan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 3/Permen-KP 2013 tentang Otoritas Pelabuhan Perikanan.

Definisi syahbandar tertuang dalam kamus besar bahasa Indonesia yakni syahbandar merupakan pegawai negeri sipil yang kemudian mengepalai urusan pelabuhan atau kepala pelabuhan. Maka berdasarkan beberapa pengertian terkait syahbandar di atas penulis dapat menarik kesimpulan bahwa syahbandar merupakan orang yang memiliki kekuasaan tertinggi dalam pengelolaan pelabuhan serta mempunyai tanggung jawab dalam menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.

### **2.2.2 Tugas Dan Wewenang Syahbandar**

Syahbandar dalam melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran memiliki tugas dan wewenang yang di atur dalam perundang undangan, yang mana tugas dan wewenang syahbandar adalah Sebagai berikut :

#### **a. Tugas Syahbandar**

Berpedoman pada Undang Undang No 17 Tahun 2008 pasal 208 Tentang Pelayaran pihak kesyahbandaran memiliki tugas yang di antaranya yaitu:

1. Melacak kelaikan laut, keamanan, dan ketertiban kapal di pelabuhan. Dengan melakukan operasi maritim dan memastikan kapal aman selama di pelabuhan, petugas KSOP mengawasi tindakan kapal saat berada di pelabuhan.
2. Menjaga ketertiban pergerakan kapal di alur pelayaran dan laut pelabuhan. Petugas KSOP wajib mengawasi segala tindakan yang terjadi di perairan pelabuhan agar tidak terjadi kecurangan selama operasi bongkar muat di sana. Mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan

3. Syahbandar juga akan melakukan suatu proses dalam menjalankan tugasnya. Dia mengawasi operasi bongkar muat di perairan pelabuhan selain melakukan tugas yang terkait dengan menjaga ketertiban lalu lintas kapal di daerah tersebut.
4. Memantau bongkar muat bahan berbahaya dan sampah. KSOP harus mengawasi bongkar muat produk berbahaya untuk memastikan dilakukan dengan aman, tidak menghambat operasi kapal lain, dan tidak mencemari perairan pelabuhan.
5. Memantau tertib naik dan turun penumpang.  
Syahbandar bertanggung jawab untuk mengawasi semua anggota staf, serta tugas keselamatan, pelayaran, penjagaan, dan patroli.

b. Wewenang Syahbandar

Berpedoman pada Undang Undang No 17 Tahun 2008 pasal 209 Tentang Pelayaran pihak kesyahbandaran memiliki wewenang yang di antaranya yaitu:

1. Mengatur semua tugas administrasi di pelabuhan. Setiap kepala unit organisasi di kantor Syahbandar bertugas mengawasi dan mengarahkan bawahan khusus mereka serta memberi mereka arahan dan instruksi tentang cara melaksanakan tugas mereka.
2. Memeriksa, menyimpan dokumen dan warta kapal. Syahbandar harus memeriksa dokumen berupa catatan mengenai muatan, tanda terima barang dari mualim I, daftar seluruh muatan yang ada di kapal, dan dokumen perjanjian pengangkutan.

3. Melakukan pemeriksaan kapal. Pengawasan syahbandar dalam melaksanakan keselamatankapal penumpang, akan melakukan pemeriksaan alat-alat navigasi, radio, alat pemadam kebakaran, apakah masih berfungsi dengan baik.
4. Mengelurakan surat persetujuan belayar. Kewajiban kapal lainnya yang harus dipenuhi untuk mendapatkan Surat Izin Berlayar adalah kewajiban pembayaran atas jasa pelayanankepelabuhanan, jasa pengawasan dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran yang berlaku dibidang pelayaran.
5. Menahan kapal atas perintah pengadilan, Penahanan Kapal adalah tindakan yang dilakukan Syahbandar untuk membatasi pergerakan Kapal meninggalkan Pelabuhan, yang terkait dengan perkara pidana atau perkara perdata berdasarkan perintah tertulis dari Pengadilan.
6. Melaksanakan siji awak kapal. Syahbandar mengecek semua nama anak kapal, nama kapal yang bersangkutan, nama pengusaha kapal dan Nakhoda, kedudukan setiap anak kapal dalam menjalankan dinas anak kapal, penunjukan, siapakah diantara anak kapal itu adalah perwira kapal.

### **2.3 Pengertian Efektivitas**

Efektivitas adalah realisasi hasil dari pelaksanaan rencana yang dirancang dengan tujuan yang telah ditentukan, menurut Ritno H. Rondonuwu dalam (Fachriansyah, 2011). Cara lain untuk memikirkan efektivitas adalah

sebagai perbandingan hasil dan keluaran. Suatu organisasi atau program dapat dikatakan efektif jika outputnya memberikan kontribusi yang signifikan dalam mencapai suatu tujuan. Sedangkan menurut Sondang P. Siagian dalam (Layaman, 2006) berpendapat bahwa efektivitas adalah suatu hal yang berkaitan dengan penyelesaian pekerjaan tepat pada waktu yang telah ditetapkan sebelumnya atau dapat dikatakan apakah pelaksanaan sesuatu tercapai sesuai dengan yang direncanakan sebelumnya.

Berdasarkan pendapat para ahli tersebut, dapat disimpulkan efektivitas merupakan tolak ukur dari seberapa berhasilnya suatu kinerja organisasi, jika pekerjaan yang dilaksanakan sesuai dengan pedoman yang berlaku, maka dapat dikatakan kinerja dari suatu organisasi sudah efektif.

### **2.3.1 Indikator Pengukuran Efektivitas**

Berdasarkan teori efektivitas yang dirumuskan Sondang P. Siagian dalam (Fachriansyah, 2011) menjelaskan bahwa ada 8 indikator yang bisa digunakan untuk mengukur keefektifitasan suatu kinerja organisasi. Berkenaan dengan penelitian penulis dari 8 indikator tersebut hanya penulis menggunakan 4 indikator mengukur kinerja pihak syahbandar, yaitu:

1. Strategi pencapaian tujuan harus jelas bagi pelaksana agar tidak tersesat dalam mencapai tujuan perusahaan. Ini dikenal sebagai strategi "peta jalan", yang digunakan untuk memandu beragam inisiatif.
2. Ketersediaan ruang kerja dan infrastruktur; produktivitas di tempat kerja merupakan salah satu ukuran efektivitas organisasi.

memanfaatkan sumber daya dan infrastruktur yang mungkin disediakan oleh organisasi.

3. Pelaksanaan yang efektif dan efisien. Betapapun indahny suatu program, jika tidak dilaksanakan secara efektif dan efisien, perusahaan tidak akan berhasil mencapai tujuannya, meskipun pelaksanaannya bergerak ke arah yang benar.
4. Mengingat bahwa sifat manusia tidak sempurna, sistem pengawasan dan pengendalian pendidikan diperlukan untuk berfungsinya organisasi.

#### **2.4 Pengertian Kinerja**

Kinerja sangat berkaitan erat dengan lembaga maupun organisasi hal ini disebabkan, organisasi akan tumbuh dan berkembang ketika organisasi tersebut di kelola oleh orang-orang yang berkinerja tinggi (Noermijati, 2013). Kemudian dalam (Astrid Fembriani, 2016) Kinerja dapat di definisikan sebagai hasil kerja seseorang maupun kelompok pada sebuah organisasi berdasarkan tanggung jawab dan wewenang yang diberikan. Kinerja juga di artikan oleh Thoyib dalam (Noermijati, 2013), “Kinerja diartikan sebagai apa yang telah di hasilkan oleh individu karyawan”. Sedangkan menurut pendapat Mathis dan Jackson dalam (Noermijati, 2013), pada hakikatnya kinerja merupakan apa yang telah dilakukan oleh karyawan.

Istilah kinerja yang banyak yang digunakan oleh peneliti yang diantaranya di kemukakan oleh Arnold dan Bosshoff dalam buku karangan (Noermijati, 2013), mereka menggunakan istilah *employee job*

*performance*, selain itu (Rifa'i, 2013) dan Chirumbolo & Areni dalam (Noermijati, 2013) juga menggunakan istilah *job performance*, dalam memaknai kata kinerja. Mangkunegara dalam (Noermijati, 2013) juga berpendapat Kinerja adalah hasil pencapaian seorang karyawan baik kualitas dan kuantitas pekerjaan saat melakukan tugas yang diberikan kepadanya.

Maka berdasarkan beberapa kutipan terkait pengertian kinerja di atas penulis dapat menarik kesimpulan yang dimaksud dengan kinerja adalah serangkaian kegiatan yang telah dilakukan oleh seorang karyawan terhadap sebuah organisasi atau lembaga tertentu dan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap kelangsungan organisasi/lembaga tersebut.

## **2.5 Penilaian Kinerja**

Ketika menyelesaikan tugas yang diberikan kepadanya, kinerja seorang karyawan ditentukan oleh seberapa baik dia menyelesaikan baik kualitas maupun kuantitas tenaga kerja. (Noermijati, 2013).

Selanjutnya ada beberapa faktor yang mempengaruhi penilaian kinerja menurut Cushway dalam (Noermijati, 2013) :

1. Usia dan pengalaman penilai
2. Jenis kelamin dan daerah asal
3. Perbedaan karakter penilai dan yang dinilai
4. Kinerja sekarang dan terdahulu
5. Ketakutan terhadap reaksi dari yang dinilai

Selain beberapa faktor di atas masih banyak lagi faktor-faktor yang dapat mempengaruhi penilaian kerja seperti tingkat stres, kondisi kesehatan serta aspek-aspek lainnya.

## **2.6 Pengertian Kapal**

Setiap operasi kelautan membutuhkan kapal sebagai sumber transportasi. Kapal memainkan peran penting dalam transportasi penumpang dan kargo antar pulau. Kapal adalah kendaraan yang dirancang untuk melintasi lautan atau moda transportasi untuk melintasi perairan.”(Anggrahini, 2018).

Pengertian kapal juga terdapat di dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2019 Tentang Sumber Daya Air pada Pasal 1 Butir Ke 36 “Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah”. Kemudian merujuk kepada Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999, kapal adalah segala jenis kendaraan air yang bergerak, termasuk kendaraan daya dukung dinamis, kendaraan di bawah air, mesin terapung, dan bangunan terapung, yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga mesin, atau tundaan.

Dengan adanya beberapa kutipan di atas yang berkaitan dengan pemaknaan penumpang, maka penulis dapat menarik suatu kesimpulan bahwa kapal merupakan salah satu alat transportasi yang digunakan sebagai angkutan penyeberangan antar pulau guna melakukan mobilitas penumpang maupun barang.

## **2.7 Pengertian Penumpang**

Alat transportasi akan berungsi jika memiliki penumpang yang menggunakan alat transportasi tersebut.. Berdasarkan kamus besar bahasa Indonesia KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia) “ Penumpang adalah orang yang menumpang atau orang yang naik alat transportasi seperti kereta, kapal, dan

sebagainya”. Pada dasarnya penumpang merupakan konsumen atau setiap orang yang menggunakan suatu barang dan/atau jasa yang tersedia di masyarakat (Fauzi, Purba, Leviza, & Yefrizawati, 2016).

Menurut Yoeti dalam (Alim, 2016) penumpang adalah “Pembeli Produk dan jasa pada suatu perusahaan adalah pelanggan perusahaan barang dan jasa mereka dapat berupa seseorang ( individu ) dan dapat pula sebagai suatu perusahaan”. Penumpang dapat dikelompokkan dalam dua katagori yaitu :

1. Mereka yang mengendarai mobil atau motor tanpa membayar sopir, baik pengemudi itu penumpang maupun orang lain.
2. Penumpang umum adalah mereka yang membayar untuk naik kendaraan, yang dapat berupa apa saja mulai dari taksi hingga bus, kereta api, kapal laut, atau pesawat terbang.

Menyangkut penelitian yang penulis lakukan terkait keselamatan penumpang maka perlu adanya bahasan mengenai standar pelayanan terhadap penumpang kapal, yang mana hal tersebut terdapat dalam Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Laut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 37 Tahun 2015 menjelaskan bahwa standar pelayanan merupakan tolak ukur yang digunakan sebagai pedoman bagi penyedia jasa dan acuan untuk menilai kualitas pelayanan sebagai kewajiban dan janji penyelenggara terhadap masyarakat dalam rangka pelayanan yang bermutu, cepat, mudah, terjangkau, dan terukur. Menurut Peraturan Menteri No. 37 Tahun 2015, standar pelayanan yang harus ditawarkan dan dijunjung oleh operator terminal meliputi :

1. Layanan yang berkaitan dengan keselamatan, seperti sumber daya dan informasi tentang keselamatan dan kesehatan kerja.

2. Ruang tunggu penumpang dan ruang bersalin, tempat naik dan turun penumpang dari kapal, informasi gangguan keamanan, dan alat penunjang keamanan merupakan contoh fasilitas keamanan.
3. Kenyamanan dan pembelian tiket, serta pengetahuan tentang kedatangan dan keberangkatan kapal, adalah layanan yang dapat diandalkan. Pelayanan kenyamanan seperti ruang tunggu, koridor *boarding*, toilet, tempat ibadah, lampu penerangan, fasilitas kebersihan, fasilitas pengatur suhu, ruang pelayanan kesehatan dan area khusus merokok.
4. 4. Fasilitas untuk kenyamanan Anda, termasuk ruang tunggu, ruang asrama, toilet, kapel, penerangan, fasilitas kebersihan, fasilitas pengontrol suhu, ruang perawatan medis, dan area khusus merokok.
5. Fasilitas pelayanan meliputi informasi pelayanan dan waktu. Kedatangan dan keberangkatan kapal, informasi tentang gangguan perjalanan kapal, informasi transportasi lanjutan, fasilitas layanan penumpang, area untuk naik dan turun penumpang, area parkir, dan layanan untuk bagasi penumpang semuanya tersedia.
6. Akomodasi bagi penyandang disabilitas dan akomodasi bagi ibu menyusui termasuk dalam layanan kesetaraan..

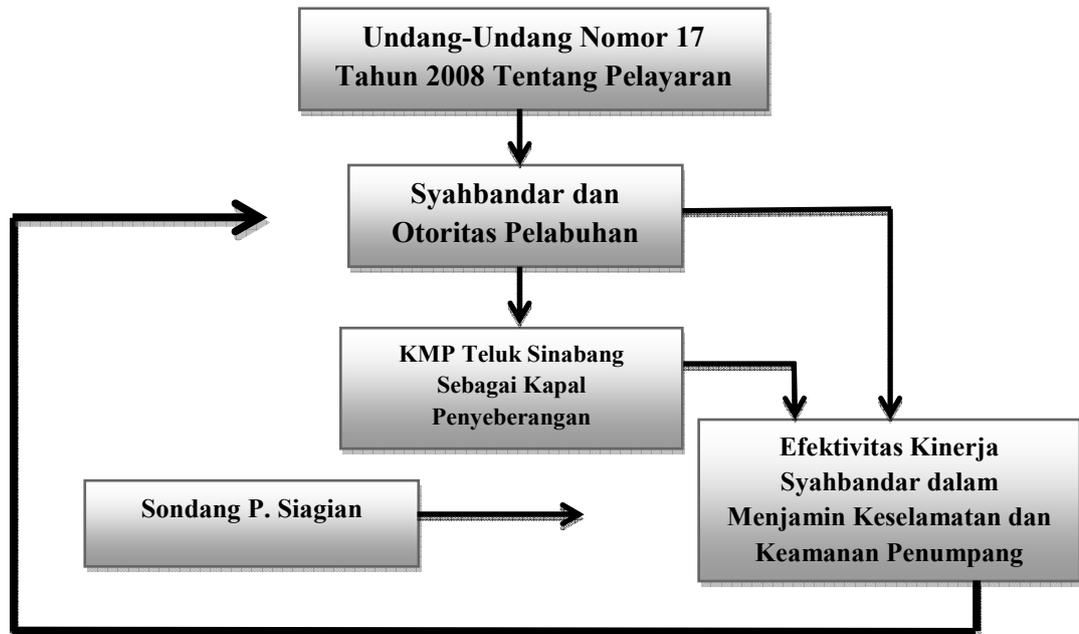
## **2.8 Keselamatan Pelayaran**

Keselamatan pelayaran adalah hal yang sangat penting bagi sebuah penyelenggaraan transportasi laut, oleh karena itu keselamatan pelayaran menjadi aspek yang patut di perhatikan serta menjadi tanggung jawab bersama agar tidak terjadinya resiko kecelakaan. Jumlah kecelakaan kapal di perairan Indonesia cenderung meningkat. Hal ini secara signifikan dipengaruhi oleh penerapan

manajemen keselamatan maritim yang tidak memadai (Anggrahini, 2018). Saat melakukan operasi di industri pelayaran, keselamatan pelayaran mencakup semua yang sudah ada dan dapat diciptakan dalam kaitannya dengan tindakan pencegahan kecelakaan.

Keselamatan dan keamanan pelayaran merupakan keharusan bagi pemenuhan standar keselamatan dan keamanan yang menyangkut pengangkutan atau alat pengangkut di perairan, pelabuhan, dan lingkungan laut, menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 1 Angka 32.”.

## 2.9 Kerangka Berfikir



Sumber : Oleh Peneliti, (2021)

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **3.1 Metode Penelitian**

Teknik kualitatif digunakan dalam proses penelitian ini. Dengan metodologi penelitian kualitatif, pemahaman menyeluruh tentang fenomena, fakta, atau realitas dicari. Fakta, realitas, masalah, gejala, dan peristiwa hanya dapat dipahami jika peneliti menyelidikinya secara menyeluruh dan tidak membatasi diri hanya pada perspektif tingkat permukaan. Pendekatan kualitatif dibedakan oleh kedalaman ini, yang juga kualitasnya lebih baik (I. W. Suwendra, 2018).

I Wayan Suwendra, (2018) mendefinisikan penelitian kualitatif sebagai metode penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata lisan atau tertulis dari individu dan perilaku yang dapat dilihat. Selain itu, pendekatan penelitiannya adalah deskriptif kualitatif, dimana tujuan utamanya adalah mencoba untuk mendapatkan gambaran yang mendalam dan pemahaman yang utuh berdasarkan lingkungan alam dari fenomena yang akan diteliti. Peneliti berperan sebagai instrumen vital untuk memperoleh data yang dibutuhkan (Yusanto, 2020).

#### **3.2 Sumber Data**

##### **3.2.1 Data Primer**

Data dari sumber primer, atau data primer (Pramiyati, Jayanta, & Yulnelly, 2017). Kemudian, dengan menggunakan semua teknik pengumpulan data asli, data primer diperoleh melalui survei lapangan. (2015) Purwendah & Djatmiko Terakhir, data primer dapat didefinisikan

sebagai informasi yang dikumpulkan dari sumber nyata (Hamid & Susilo, 2015).

### 3.2.2 Data Skunder

Data sekunder adalah informasi yang telah dikumpulkan oleh organisasi yang mengumpulkan data dan menyebarkannya kepada publik (Hanke dan Reitsch, dalam Edy Suandi Hamid 1 dan Y. Sri Susilo 2011). Terbukti bahwa data sekunder adalah informasi yang telah dikumpulkan oleh pihak lain (Hamid & Susilo, 2015). Data sekunder untuk penelitian ini dikumpulkan dari instansi atau layanan dan dari data perpustakaan seperti jurnal, tesis, dan berita.

## 3.3 Teknik Pengumpulan Data

Metode survei, observasi, wawancara, catatan lapangan, memo analitis, pengumpulan dokumen, dan pengalaman pribadi adalah beberapa pendekatan pengumpulan data yang umum digunakan dalam penelitian. Sebenarnya berbagai metode pengumpulan data tersebut hanyalah “perdagangan metodologis” yang dapat diubah sesuai dengan tujuan peneliti (Suyitno, 2020).

### 3.3.1 Wawancara

Wawancara adalah percakapan yang mempunyai maksud atau tujuan untuk mendapatkan kontruksi yang terjadi sekarang mengenai : orang, kejadian, aktivitas, organisasi, perasaan, motivasi, pengakuan, keriasaun dan sebagainya (I. W. Suwendra, 2018).

### 3.3.2 Observasi

Observasi sebagai teknik pengumpulan data dalam penelitian kualitatif adalah mengamati suatu kejadian atau peristiwa melalui pancaindra atau dengan memakai alat elektronik. Secara singkat (I. W. Suwendra, 2018).

### 3.3.3 Dokumentasi

Teknik dokumentasi merupakan teknik yang digunakan untuk mengumpulkan data dari sumber non insani, sehingga bentuk daripada sumber ini sendiri adalah dokumen dan rekaman (I. W. Suwendra, 2018).

## 3.4 Uji Kredibilitas Data

Uji kredibilitas merupakan uji yang dapat dilakukan dengan cara triangulasi data, peningkatan ketekunan, menggunakan bahan referensi dan member check, perpanjangan pengamatan serta diskusi dengan teman (sugiyono, 2015). Dalam penelitian ini penulis menguji kredibilitas data dengan menggunakan teknik peningkatan ketekunan. Peningkatan ketekunan merupakan kegiatan pengamatan secara mendalam dengan lebih teliti dan berkelanjutan. Kegiatan ini bukan hanya menganalisa hasil penelitian secara eksplisit namun juga mengkaji makna implisit dibaliknya sehingga dapat disajikan deskripsi data yang sistematis dan kredibel.

## 3.5 Teknik Penentuan Informan

Teknik penentuan informan dalam penelitian ini ialah menggunakan teknik *purposive sampling*. *Purposive sampling* ialah teknik penentuan informan dengan menyesuaikan atau mencocokkan dengan permasalahan yang diteliti (Hardani, 2020).

Berdasarkan teknik penentuan informan tersebut, yang menjadi informan dalam penelitian ini ialah sebagai berikut:

**Tabel 1.3 Informan Penelitian**

<b>NO</b>	<b>INFORMAN</b>	<b>JUMLAH</b>
1	Kepala Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Laut Aceh Barat	1 orang
2	Kepala Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Laut Simeulue	1 orang
3	Nahkoda Kapal KMP Teluk Sinabang	
4	Anak Buah Kapal (ABK) KMP Teluk Sinabang	2 orang
5	Penumpang Kapal KMP Teluk Sinabang	4 orang
7	Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Barat	1 orang
8	Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Simelue	1 orang

Sumber : Oleh Peneliti, (2021)

### **3.6 Instrumen Penelitian**

Manusia sebagai peneliti dan langsung sebagai instrument penelitian karena hanya manusia yang mampu beradaptasi dengan kondisi dan situasi pada kehidupan sehari-hari baik dalam melakukan observasi terlibat maupun dalam wawancara mendalam, atau dengan kata lain peneliti merupakan instrument utama dalam sebuah kegiatan observasi (I. W. Suwendra, 2018).

### **3.7 Teknik Analisis Data**

Bogdan dan Biklen dalam (Herliani, 2016) menerjemahkan bahwa analisis data adalah upaya yang dilakukan dengan jalan bekerja dengan data, mengorganisasikan data, memilah-milahnya menjadi satuan yang dapat dikelola menyimpulkannya, mencari dan menemukan pola, menemukan apa yang penting dan apa yang dapat diceritakan kepada orang lain.

Dari penjelasan ahli tersebut, penulis dapat menyimpulkan bahwa teknik analisis data adalah suatu proses usaha yang dilakukan oleh seorang peneliti untuk menemukan data akhir yang paling valid yang akan digunakan sebagai hasil penelitian dengan melalui proses-proses yang cukup rumit, yaitu meliputi organisasi data, memilah data, menyimpulkan, mengklasifikasi data hingga sampailah pada tujuan akhir, yaitu data yang valid. Dalam melakukan penelitian kualitatif, tahapan dalam teknis analisis data (Herliani, 2016) terdiri dari 4 tahap, antara lain sebagai berikut:

1. Data Koleksi (*Collection Data*)

Dapat diartikan sebagai pengumpulan seluruh data-data yang telah didapat dari lapangan langsung melalui teknik-teknik pengumpulan data yang telah diuraikan di atas, yaitu observasi, wawancara serta dokumentasi.

2. Reduksi data (*Reduction Data*)

Diartikan sebagai proses pemilihan, pemisahan, perhatian pada penyederhanaan, pengabstrakan dan transformasi data kasar yang muncul dari catatan-catatan tertulis di lapangan. Dalam penelitian ini penulis memilah semua data yang telah didapat dan mereduksinya dalam bentuk laporan secara jelas, kemudian penulis memfokuskan kepada data-data yang dianggap paling erat dengan tujuan utama penelitian.

3. Penyajian data (*Data Display*)

Adapun penyajian data dilakukan untuk memudahkan bagi peneliti dalam melihat gambaran secara keseluruhan atau bagian tertentu dari penelitian. Penyajian data yang peneliti lakukan dalam penelitian ini adalah

dengan memilah dan mengelompokkan data sesuai dengan kelompoknya masing-masing dan menempatkan data sesuai dengan jenisnya, sehingga penulis dapat melihat gambaran dari hasil reduksi data yang kemudian dapat dijadikan sebagai landasan penarikan kesimpulan/hasil penelitian.

#### 4. Penarikan Kesimpulan (*Concluting Drawing*)

Penarikan kesimpulan merupakan hasil akhir dari analisis data, jika dalam pengambilan kesimpulan terjadi kesalahan, maka dapat dipastikan hasil penelitian juga akan berakhir dengan kesalahan. Maka dari itu, dalam proses penarikan kesimpulan, penulis mengambil kesimpulan terhadap data yang telah direduksi kedalam laporan secara sistematis dengan cara menyajikan dan mencari kunci permasalahan untuk mendapatkan tujuan yang akan dicapai, kemudian baru untuk tahap selanjutnya adalah proses penarikan kesimpulan dengan kembali menguji kebenaran dengan kondisi di lapangan, jika setelah pengujian hasil yang didapatkan tetap membenarkan data penulis, maka kemudian penulis segera mungkin menarik kesimpulan dalam bentuk deskriptif sebagai laporan penelitian.

### **3.8 Lokasi dan Waktu Penelitian**

Lokasi penelitian sebagai tempat diselenggarakannya atau tempat dilakukan kegiatan penelitian, maka dalam penelitian ini tempat kegiatan penelitian dilakukan di Pelabuhan penyeberangan laut Sinabang Kabupaten Simeulue khususnya di kantor syahbandar dan otoritas pelabuhan sinabang.

Tabel 1.4 Waktu Penelitian

No	Kegiatan	Tahun 2020-2022					
		01	04	05	06	07	07
<b>Tahap I</b>							
1	Persiapan Penelitian						
2	Observasi Awal						
3	Pembuatan Proposal						
4	Konsultasi						
5	Perbaikan						
	Seminar Proposal						
7	Perbaikan						
<b>Tahap II</b>							
8	Penelitian Lapangan						
9	Pengolahan Data						
10	Analisis Data						
<b>Tahap III</b>							
11	Penulisan Hasil Penelitian						
12	Konsultasi						
13	Seminar Hasil						
14	Perbaikan						
<b>Tahap IV</b>							
15	Sidang						

## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN**

#### **4.1 Gambaran Lokasi Penelitian**

Sesuai dengan penelitian penulis, penelitian ini dilakukan di kabupaten Aceh Barat dan Simeulue. Kabupaten Aceh Barat yang dahulu merupakan bagian dari pantai barat dan selatan Nusantara memiliki luas daratan 10.097,04 km<sup>2</sup> (atau 1.010.466 hektar) dan secara astronomis terletak pada 2°00'-5°16' Lintang Utara dan 95° 10' Bujur Timur. Sumatera dengan garis pantai sepanjang 250 km, membentang dari barat ke timur dari kaki Gunung Geurutee (berbatasan dengan Kabupaten Aceh Besar) hingga ke sisi Krueng Seumayam (berbatasan dengan Aceh Selatan); Pada sebelah utara berbatasan dengan kabupaten Aceh Jaya dan Pidie

1. Batas selatan dengan Samudra Indonesia dan kabupaten Nagan Raya,
2. Batas barat dengan Samudra Indonesia dan
3. Batas timur berbatasan dengan kabupaten Aceh Tengan dan kabupaten Nagan Raya.

Menurut Peta Bumi Indonesia skala 1:50.000, wilayah daratan Kabupaten Simeulue terletak di bagian barat Provinsi Aceh, 105 mil laut dari Meulaboh, Kabupaten Aceh Barat, atau 85 mil laut dari Tapak Tuan, Aceh Selatan. Daerah. Posisi astronomisnya adalah antara 02° 15' 03" dan 02° 55' 04" Lintang Utara dan 95° 40' 15" dan 96° 30' Sebelah Utara : Berbatasan dengan Samudera Hindia

1. Sebelah Timur : Berbatasan dengan Samudera Hindia
2. Sebelah Barat : Berbatasan dengan Samudera Hindia

### 3. Sebelah Selatan : Berbatasan dengan Samudera Hindia

Kabupaten Simeulue merupakan negara kepulauan yang terdiri dari berbagai pulau kecil yang mengelilingi beberapa pulau yang lebih besar. Total ada 76 pulau, baik besar maupun kecil, antara lain Pulau Siumat, Pulau Panjang, Pulau Batu Berlayar, Pulau Teupah, Pulau Mincau, Pulau Simeulue Cut, Pulau Pinang, Pulau Dara, Pulau Langgeni, Pulau Linggam, Pulau Lekon, Pulau Silaut Pulau Besar, Pulau Silaut Kecil, Pulau Ujung, Pulau Ina, Pulau Alafula, Pulau Penyu, Pulau Tinggi, Pulau Kecil, Khala-khala Pulau Simeulue memiliki lebar 8 sampai 28 km dan panjang 100,2 km. Kabupaten Simeulue dan pulau-pulau kecil di sekitarnya memiliki luas wilayah 212.512 Ha, menurut Undang-Undang tentang Pembentukan Kabupaten, sedangkan Digitalisasi Bappeda.

#### **4.2 Kondisi Demografi**

Dengan jumlah penduduk 198.736 pada tahun 2020, Kecamatan Johan Pahlawan menjadi wilayah terpadat dengan rata-rata 6.601 individu selama tiga tahun sebelumnya. Jumlah kelahiran dan migrasi masuk menyebabkan tingkat kepadatan ini meningkat setiap tahunnya. Kecamatan Woyla Timur memiliki kepadatan terendah, dengan rata-rata penduduk 4825 selama beberapa tahun terakhir.

Daerah Kabupaten Simeulue merupakan wilayah yang dimekarkan dari Kabupaten Aceh Barat pada tahun 1996 dengan peresmian pada tahun 1999, pada saat ini jumlah populasi penduduk di pulau Simeulue telah mencapai 93.724 jiwa pada tahun 2020, kemudian dengan jumlah total desa yaitu sebanyak 222 gampong.

### 4.3 Susunan Organisasi

Susunan organisasi KMP Teluk Sinabang adalah sebagai berikut:

Tabel 4.1 Nama dan Jabatan Organisasi KMP Teluk Sinabang

No	Jabatan	Nama
1	Nakhoda	Ruslianto
2	Masinis Masinis I Masinis II Masinis III Masinis IV	Khusbin Satria. M Afandi Sunendi
3	Mandor	Badrudin. S
4	Juru Minyak Juru Minyak I Juru Minyak II Juru Minyak III Juru Minyak IV	Saifullah Hendra. S Dari Fahrurrozi
5	Mualim Mualim I Mualim II Mualim III	Windrio Faisal Puji Astono
6	Juru Mudi Juru Mudi I Juru Mudi II Juru Mudi III	M. Arif Mahpudin Farid Mirza
7	Klasi Klasi I Klasi II	Tryo. W Kasrul

Sumber: Wawancara bersama ABK KMP Teluk Sinabang, 12 November 2021

### 4.4 Hasil Penelitian

Berdasarkan observasi penulis di Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kabupaten Aceh Barat dan kabupaten Simeulue, peneliti telah mengajukan surat permohonan pada instansi tersebut guna memperoleh data penelitian, namun pihak Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Kabupaten Aceh Barat dan Simeulue tidak dapat memberikan data penelitian kepada penulis dengan alasan bahwa pengawasan ataupun pemeriksaan KMP Teluk Sinabang sudah bukan kewenangan dari Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan,

melainkan sudah menjadi tanggung jawab pihak Balai Pengelola Transportasi Darat (BPDT) Wilayah 1 Aceh.

#### **4.4.1. Kejelasan Strategi Pencapaian Tujuan**

Tujuan utama syahbandar tentunya mengupayakan terciptanya keselamatan pelayaran atau keselamatan penumpang dan untuk mencapai hal tersebut tentunya pihak syahbandar akan tetap merujuk pada peraturan-peraturan, undang-undang maupun kebijakan yang di ambil oleh pemerintah. Secara strategis, Syahbandar akan fokus pada pengawasan operasi kapal di laut, yang sebagian besar dipengaruhi oleh kelaikan laut kapal dan kualitas yang menekankan pada kemampuan kapal untuk merespon kondisi operasional di laut. Dua syarat utama kapal dalam hal gerak kapal adalah keduanya.

Komponen penting dari pengoperasian kapal adalah stabilitas kapal. Untuk menjamin keamanan dan kenyamanan kapal dan muatannya, stabilitas sangat penting. Hal ini dicapai dengan terus-menerus berusaha untuk mencapai kondisi atau keadaan yang stabil dan seimbang. Penataan dan tata letak muatan dan setiap ruangan mempengaruhi stabilitas dan keseimbangan, sehingga penataan harus dilakukan sedemikian rupa sehingga: a) tercapainya keselamatan dan keutuhan kapal dan muatannya; b) dapat melakukan bongkar muat barang dengan cepat dan metodis mungkin; c) dapat memaksimalkan kapasitas ruang muat dan daya dukung kapal; dan d) menjamin keselamatan awak kapal.

Menurut teori mekanika, stabilitas atau keseimbangan kapal dapat dibagi menjadi tiga kategori: (a) keseimbangan stabil (positive stability), dimana kapal memiliki kemampuan untuk kembali ke posisi tegak jika menemui kemiringan; (b) keseimbangan yang tidak stabil (stabilitas negatif), dimana kapal oleng dan

membuat kemiringan semakin curam karena tidak mampu kembali ke posisi tegak; dan (c), keseimbangan indifferen, di mana kapal tidak dapat kembali ke posisi tegak. Untuk memastikan keselamatan di atas kapal, kapal seharusnya menjaga keseimbangan yang konstan, atau kelayakan kapal, selama perjalanan mereka.

Hasil wawancara dengan Bapak Dirza Korsatpel pelabuhan Aceh Barat mengatakan bahwa.

“Sesui tugas pokok syahbandar yakni melakukan pengawasan keselamatan pada kapal penyeberangan, penerbitan SPB ( surat persetujuan berlayar, sebagaimana harapan syahbandar menginginkan seluruh penumpang dan kendraan selamat sampai dengan tujuan” Bapak Dirza Korsatpel pelabuhan Aceh Barat”. (Wawancara 30 November 2021).

Selanjutnya wawancara dengan Kadet Mesin KMP Teluk Sinabang menyampaikan bahwa:

“Soal tujuan dalam bidang pekerjaan tetap mengacu pada peraturan kapal maupun peraturan perusahaan dan berkaitan dengan proses pelayaran, iya kita ada melakukan perencanaan terlebih dahulu berlayar kemana, kemudian menghidupkan atau berpatokan pada alat navigasi serta menghitung draf kapal” Bapak fauzi” (Wawancara 30 November 2021)

Selanjutnya wawancara dengan Bapak Arif ABK Kapal KMP Teluk Sinabang menyampaikan bahwa:

“Semua kegiatan kapal selama belayar membawa penumpang ke Sinabang-Meulaboh, atau Meulaboh-Sinabang, semuanya sesuai dengan peraturan yang telah ada ya. Tidak boleh di luar itu. Karena jika di luar peraturan akan di kenakan sanksi dan kita juga tidak berani, itukan tujuannya untuk keselamatan kita semua”(Wawancara 30 November 2021).

Selanjutnya wawancara dengan ABK Kapal KMP Teluk Sinabanglainnya menyampaikan bahwa:

“Pekerjaan tetap mengacu pada peraturan kapal maupun peraturan perusahaan dan berkaitan dengan proses pelayaran. Semua kegiatan kapal selama belayar membawa penumpang ke Sinabang-Meulaboh, atau Meulaboh-Sinabang, semuanya sesuai dengan peraturan yang telah ada ya.

sebagaimana harapan syahbandar menginginkan seluruh penumpang dan kendaraan selamat sampai dengan tujuan” (Wawancara 30 November 2021).

Selanjutnya wawancara dengan pihak Dinas Perhubungan kabupaten Aceh

Barat menyampaikan bahwa:

“Kita dari pihak dinas perhubungan tidak ada keterkaitan maupun koordinasi lagi dalam pengelolaan pelabuhan bubon khususnya terkait pemeriksaan ataupun pengawasan kmp teluk sinabang, kecuali pada pelabuhan ujung karang yang berkenaan dengan kapal printis” Ibu silvi Kasubag Umum Dishub Aceh Barat”(wawancara 1Desember 2021).

Selanjutnya wawancara dengan Bapak Mulayawan Rohas Kepala Dinas

Perhubungan Simeulue menyampaikan bahwa:

“Berkenaan dengan pengawasan maupun pengelolaan KMP. Teluk Sinabang kita dari perhubungan Simeulue, karena kewenaganya sudah kita alihkan ke provinsi, jadi seluruh kewenangan di pelabuhan itu merupakan kewenangan pihak provinsi, jadi kita dikabupaten sudah tidak memiliki kewenangan lagi. Menurut saya srategi pencapaian tujuan bagi kapal penumpang sudah di atur dalam SOP kerja, dimana syahbandar, nakhoda dan ABK harus melakukannya dan melaksanakan peraturan tersebut dengan baik. Saat ini peraturan keselamatan jika dikaitkan dengan kecelakaan khususnya terbaliknya kapal, pertama-tama didasarkan pada konsep stabilitas statis. Dari beberapa kasus kecelakaan kapal, musibah yang menimpa diakibatkan oleh karena kehilangan stabilitas. Cara lain secara ilmiah untuk mengetahui penyebab kecelakaan adalah melalui kajian stabilitas dan untuk maksud tersebut. Stabilitas kapal merupakan salah satu aspek dalam hidro-dinamika kapal yang perlu mendapat perhatian dan ini masuk pada strategi perkapalan agar selamat sampai ketujuan. Faktor eksternal lingkungan seperti kondisi cuaca (gelombang, angin) memiliki pengaruh yang cukup signifikan terhadap kecelakaan kapal saat berlayar. Kondisi gelombang yang berbahaya bagi stabilitas kapal sehingga dapat terbalik, terbagi atas gelombang samping (*beam*

*seas*), gelombang miring (*quartering seas*), dan gelombang belakang (*following seas*)". (Wawancara 14Maret 2022).

Selanjutnya wawancara dengan penumpang kapal KPM Teluk Sinabang menyampaikan bahwa:

"Kalau untuk kejelasan waktu keberangkatan pada terkadang penumpang sering mengalami keterlambatan keberangkatan hingga gagal melakukan pelayaran, hal ini biasanya di sebabkan oleh kondisi cuaca yang tidak baik atau cuaca buruk sehingga keberangkatan kapal di tunda" Bapak Muhardi penumpang kapal" (Wawancara 30Desember 2021).

Selanjutnya wawancara dengan penumpang kapal KPM Teluk Sinabang menyampaikan bahwa:

"Berbicara soal tiket pada kapal, terkadang ada juga penumpang yang sudah melakukan pembelian tiket namun gagal berangkat karena jumlah dari penumpang yang melakukan pelayaran sudah terlalu banyak atau melebihi kapasitas kapal sehingga tidak dapat ikut dalam pelayaran " Hidayat penumpang kapal" (Wawancara 30Desember 2021).

Selanjutnya wawancara dengan penumpang kapal KPM Teluk Sinabang menyampaikan bahwa:

"Terkait kejelasan pelayanan bagi penumpang pada kmp teluk sinabang, ketika penumpang sudah membeli tiket dan biasanya pada tiket tersebut tertera nomor kursi atau nomor tempat duduk akan tetapi tak jarang penumpang lain duduk tidak sesuai nomor yang diberikan, sehingga penumpang lain bahkan sampai tidak mendapatkan tempat atau kursi padahal sudah membeli tiket" Jumailani penumpang kapal(Wawancara 30Desember 2021).

Selanjutnya wawancara dengan penumpang kapal KPM Teluk Sinabang menyampaikan bahwa:

"Menurut saya informasi keberangkatan kapal itu juga perlu di perjelas sebab waktu keberangkatan kapal terkadang sudah tidak sesuai, missal waktu berangkat jam 20:00 malam akan tetapi ketika kita ke pelabuhan kapalnya malah sudah berangkat" Hidayatun Mawaddah penumpang kapal (Wawancara 30Desember 2021).

Penulis dapat menyimpulkan dari hasil wawancara di atas bahwa rencana yang jelas untuk mencapai tujuan harus dilaksanakan sesuai dengan SOP

(*Standard Operating Procedure*), dan ada undang-undang yang mengaturnya. Semua penumpang, kendaraan, dan barang bawaan harus selamat sampai tujuan, dengan demikian Syahbandar, Nakhoda, dan ABK harus menjalankan dan menerapkan aturan tersebut dengan benar. Saat ini, stabilitas statis adalah dasar utama di mana undang-undang keselamatan untuk insiden kapal penumpang didirikan. Salah satu faktor yang memerlukan pertimbangan adalah stabilitas kapal, dan rencana pengiriman memperhitungkan hal ini untuk memastikan kedatangan kapal yang aman di tujuannya. Lingkungan eksternal, termasuk cuaca (ombak, angin), memiliki dampak besar terhadap kecelakaan kapal saat di laut.. Kondisi gelombang yang berbahaya bagi stabilitas kapal sehingga dapat terbalik, terbagi atas gelombang samping (*beam seas*), gelombang miring (*quartering seas*), dan gelombang belakang (*following seas*)

#### **4.4.2. Tersedia Sarana dan Prasarana Kerja.**

Definisi luas sarana dan prasarana didasarkan pada persyaratan tempat kerja, termasuk kondisi kerja dan lingkungan kerja. Baik perorangan maupun instansi resmi yang secara khusus membawahi sarana dan prasarana memiliki penafsiran yang berbeda mengenai apa yang dimaksud dengan konsep sarana dan prasarana. Pengelolaan gedung dan infrastruktur dijelaskan oleh International Facility Management Association (IFMA). Infrastruktur adalah metode yang digunakan oleh individu untuk mengatur upaya organisasi ke dalam pekerjaan fisik. Manajemen sarana dan prasarana, menurut IFMA, adalah proses manajemen terpadu yang memperhitungkan orang, proses, dan lokasi dalam konteks organisasi (Yowei, 2010). Mengenai hasil wawancara, Bapak Dirza Korsatpel Pelabuhan Aceh Barat menyatakan hal itu.

“Tentunya pihak kita memiliki fasilitas untuk melakukan pekerjaan baik itu Radio, Kendaraan, Alat Navigasi, peralatan kantor kita juga perlu melihat ketersediaan sarana dan prasarana kerja untuk seluruh awak kapal seperti nakhoda dan ABK kapal yang akan tetap kita awasi guna menjamin keselamatan penumpang. Selain itu mereka juga dilatih 1)Teknik penyelamatan diri termasuk penggunaan jaket penolong (*lifejacket*) dan baju cebur (*immersion suits*); 2)Pencegahan dan pemadaman kebakaran;3)Prosedur darurat; 4)Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K); 5)Pencegahan polusi laut; dan 6)Pencegahan kecelakaan di atas kapal, selain itu mereka juga dilengkapi dengan berbagai failitas ruangan kerja, dan alat keselamatan”. (Wawancara 30 November 2021).

Selanjutnya wawancara dengan Kadet Mesin KMP Teluk Sinabang menyampaikan bahwa:

“Kalau untuk sarana dan fasilitas bagi Anak Buah Kapal (ABK) dalam melaksanakan tugas ada, seperti yang dinas jaga harus stay di anjungan kemudian kalau dinas jaga harus menggunakan baju dinas, wearpack dan untuk alat tidak kita gunakan kecuali dalam keadaan emergency atau darurat” Bapak Fauzi (Wawancara 30 November 2021)

Selanjutnya wawancara dengan ABK Kapal KMP Teluk Sinabang menyampaikan bahwa:

“Sarana dan prasarana bagi ABK KMP Teluk Sinabang kita memang tidak ada disediakan oleh pihak syahbandar” Bapak Faisal Mualim II KMP Teluk Sinabang. (Wawancara 30 November 2021).

Selanjutnya wawancara dengan ABK Kapal KMP Teluk Sinabang lainnya menyampaikan bahwa:

“Sarana dan prasarana bagi ABK KMP Teluk Sinabang kita memang tidak ada yang ada hanya baju dinas, *wearpack* dan untuk alat keselamatan ada, tetapi tidak kita gunakan kecuali dalam keadaan *emergency* atau darurat”. (Wawancara 30 November 2021).

Selanjutnya wawancara dengan pihak Dinas Perhubungan Aceh Barat menyampaikan bahwa:

“Kita dari pihak dinas perhubungan tidak ada keterkaitan maupun koordinasi lagi dalam pengelolaan pelabuhan bubon khususnya terkait pemeriksaan ataupun pengawasan KMP Teluk Sinabang, kecuali pada pelabuhan ujung karang yang berkenaan dengan kapal printis” Ibu silvi Kasubag Umum Dinas Perhubungan Aceh Barat”. (Wawancara 1Desember 2021).

Selanjutnya wawancara dengan pihak Dinas Perhubungan kabupaten

Simeulue menyampaikan bahwa:

“Penyediaan fasilitas kerja bagi pekerja kapal penumpang nakhoda dan ABK itu pasti tersedia lengkap di dalam kapal. Hal ini untuk menunjang kelancaran pelayaran dan keselamatan penumpang. Ketersediaan sarana seperti ruangan kerja, dan kebutuhan lainnya. Selain itu juga kebutuhan penyelamatan yang paling penting di sediakan yaitu 1.*Life jacket* / jaket penolong.2.*Life bouy* / pelampung penolong.3.Tali ikat kapal.4.Kompas.5.Dayung.6.Peta laut. 7.Radio FM / Radio VHF.8.*Fire extinguisher* / pemadam kebakaran.9.GPS (*Global Positioning System*).10.Bahan bakar cadangan.11.Suku cadang mesin.12.Pasir.13.Pompa air.14.Senter atau lampu emergency. Itu semua harus ada sebagai persiapan penyelamatan jika dibutuhkan”. (Wawancara 14Maret 2022).

Selanjutnya wawancara dengan penumpang kapal KPM Teluk Sinabang

menyampaikan bahwa:

“Pendapat saya, penyediaan fasilitas itu masih kurang, karena seperti yang kita ketahui pada saat waktu berangkat pun ruang tunggu kadang<sup>2</sup> tertutup . Bahkan sarana dan prasarana disana juga masih kurang, mungkin bisa lebih diperhatikan karena penumpang juga sering kualahan untuk mencari tempat, sebelum berangkatnya kapal” Wesi Miradawi(wawancara 30Desember 2021).

Selanjutnya wawancara dengan penumpang kapal KPM Teluk Sinabang

menyampaikan bahwa:

“Bagaimana pendapat saya tentang fasilitas pelabuhan, saya kira fasilitas pelabuhan itu baik namun kira perlu adanya penambahan terkait fasilitas yang ada” Anton Virsan Jaya (Wawancara 30Desember 2021).

Selanjutnya wawancara dengan penumpang kapal KPM Teluk Sinabang

menyampaikan bahwa:

“Kalau menurut saya fasilitas nya belum lengkap, karena di ruang ekonomi kurang ada nya kelengkapan kipas angin, karna kenapa?Penumpang banyak yang kepanasan di ruang ekonomi” Jumailani (Wawancara 30Desember 2021).

Selanjutnya wawancara dengan penumpang kapal KPM Teluk Sinabang menyampaikan bahwa:

“kalau menurut saya fasilitas di pelabuhan maupun di kapal kurang memuaskan “ meri anti (Wawancara 30Desember 2021).

Dari hasil wawancara di atas dapat penulis simpulkan bahwa ketersediaan sarana dan prasarana kerja pihak syahbandar telah terpenuhi seperti radio, kendaraan dinas, alat kantor dan sarana dan prasarana sudah di kapal juga telah tersedia dengan baik dan maksimal. Penyediaan fasilitas kerja seperti ruangan kerja, dan kebutuhan lainnya. Selain itu juga kebutuhan penyelamatan yang paling penting di sediakan yaitu 1. Life vest / pelampung 2. Pelampung atau pelampung. 3. Tali pengikat kapal. Empat. Kompas. 7. Radio VHF dan FM. 8. Penggunaan alat pemadam kebakaran. 9. GPS (Global Positioning System). 10. Cadangan bahan bakar. Komponen mesin. 12. Pasir. Pompa untuk air. 14. Lampu darurat atau senter. Semuanya harus tersedia jika bantuan penyelamatan diperlukan. Selain itu, ada pelatihan yang tersedia untuk kapten dan anggota kru di bidang-bidang berikut: 1) Teknik penyelamatan diri, termasuk penggunaan jaket pelampung dan pakaian selam; 2) Pencegahan dan pemadaman kebakaran; 3) Prosedur darurat; 4) Pertolongan Pertama Kecelakaan (P3K); 5) Pencegahan pencemaran laut; dan 6) Pencegahan kecelakaan di kapal. Mereka juga dilengkapi dengan berbagai fasilitas ruang kerja dan peralatan keselamatan.

#### 4.4.3. Pelaksanaan yang Efektif dan Efisien

Pelaksanaan yang efektif dan efisien akan terlaksana dengan baik jika terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran menyangkut keadaan angkutan di perairan, terpenuhinya rambu-rambu pelayaran dari dan ke pelabuhan, dan kondisi lingkungan maritime. Implementasi yang efektif dan efisien akan tercapai secara baik apabila pelaksana itu sendiri berkerja maksimal sesuai dengan ketentuan aturan yang berlaku. Sebagai upaya meningkatkan keselamatan dan keamanan penumpang kapal maka diperlukan evaluasi kinerja syahbandar selaku pihak yang memiliki kewenangan dalam melaksanakan fungsi pengawasan kapal KMP. Teluk Sinabang serta penertiban area pelabuhan.

Adapun hasil wawancara dengan Bapak Dirza Korsatpel Syahbandar pelabuhan Aceh Barat mengatakan bahwa.

“Kinerja syahbandar selama ini masa sebelum Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) yakni ketika di Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan itu sama artinya mereka juga ada berkerja baik penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) mereka tetap keluaran setelah ada pengajuan permohonan dari oprator kapal, pemeriksaan draf kapal dan lainnya baru bisa di tetrbitkan SPB” Bapak Dirza Korsatpel Syahbandar pelabuhan Aceh Barat”. (Wawancara 30 November 2021).

Selanjutnya wawancara dengan Mualim II KMP Teluk Sinabang menyampaikan bahwa:

“Pihak Syahbandar KSOP Meulaboh ada bekerja selama ini, namun dalam pelaksanaannya petugasnya sering datang terlambat, hal ini karena kantornya jauh dari pelabuhan, sedangkan petugas dari BPTD selalu tempat waktu saat karena memang posnya dekat dengan area pelabuhan, saat memuat petugas dari BPTD selalu *Stanby* (Bersiap) di depan kapal, terkadang mengotrol di dalam dan membantu masyarakat atau penumpang untuk naik ataupun turun dari kapal”(Wawancara 30 November 2021)

Selanjutnya mewawancara dengan ABK Kapal KMP Teluk Sinabang menyampaikan bahwa:

“Sebelum kapal berlayar maka Nahkoda memberikan clearing declaration kepada Syahbandar, selanjutnya Syahbandar harus meneliti: apakah dokumen lengkap dan masih berlaku, apakah Nahkoda dan awak kapal lengkap dan memenuhi syarat-syarat ijazah yang ditentukan, apakah awak kapal memiliki buku pelaut dan sertifikat”(Wawancara 30 November 2021).

Selanjutnya wawancara dengan Anak Buah Kapal KMP Teluk Sinabanglainnya menyampaikan bahwa:

“Syahbandar secara langsung turut berperan dan menunjang kelancaran pelayaran dan angkutan laut melalui pelaksanaan tugas pengawasan terhadap keselamatan kapal dan keselamatan berlayar”.(Wawancara 30 November 2021).

Selanjutnya wawancara dengan pihak Dinas Perhubungan Aceh Barat menyampaikan bahwa:

“Kita dari pihak dinas perhubungan tidak ada keterkaitan maupun koordinasi lagi dalam pengelolaan pelabuhan bubon khususnya terkait pemeriksaan ataupun pengawasan kmp teluk sinabang, kecuali pada pelabuhan ujung karang yang berkenaan dengan kapal printis” Ibu Silvi Kasubag Umum Dishub Aceh Barat. (Wawancara 1Desember 2021).

Selanjutnya wawancara dengan Bapak Mulyawan Rohas Kepala Dinas Perhubungan Simeulue menyampaikan bahwa:

“Untuk saat ini karena memang baru beralih ke Korsatpel BPTD wilayah 1 Aceh dan belum sampai satu tahun, sampai dengan ini BPTD bekerja dengan baik dan maksimal, namun karena pihak syahbandar kekurangan personil bagaimanapun mereka tetap ada kekurangan, dan secara teori dalam pelaksanaan yang efektif dan efisien dalam pelayaran kapal penumpang, Syahbandar memiliki landasan hukum internasional dan nasional untuk melakukan pengawasan dan penegakan hukum agar tidak kecelakaan pelayaran. Dalam pemberian surat persetujuan berlayar ini juga telah melibatkan sejumlah instansi terkait, Syahbandar sebelum memberikan surat izin berlayar (*port clearance*) perlu meneliti kelengkapan dokumen kapal dan jika tidak terdapat hal-hal yang bertentangan dengan peraturan, dan bersifat pelanggaran atau adanya kekurangan pada kapal, surat persetujuan berlayar tidak diberikan, sampai Nahkoda atau perusahaan pelayaran melengkapi kekurangan, bukti bahwa

kapal telah memenuhi semua peraturan yang diharuskan maka kapal tersebut diberikan berbagai sertifikat sesuai dengan kategori kapal diantaranya; Sertifikat Kesempurnaan; Sertifikat Garis Muat; Sertifikat Radio Kapal dan Sertifikat MARPOL. Sebagaimana telah dijelaskan pada bagian sebelumnya ternyata telah terjadi penyimpangan dalam pemberian sertifikat”.(wawancara 14Maret 2022).

Selanjutnya wawancara dengan penumpang kapal KPM Teluk Sinabang menyampaikan bahwa:

“Menurut saya tentang kinerja Syahbandar pelabuhan saat ini masih belum baik, contohnya seperti yang sudah saya katakan terkait tiket penumpang dan terkait keefesienan tiket, saya pernah tidak menggunakan tiket pertama karena saat itu banyaknya penumpang sehingga tiket ini tidak mencukupi untuk penumpang lainnya kemudian krna harga tiket juga yang terlalu mahal.” Hidayatun Mawaddah penumpang kapal.(wawancara30Desember 2021).

Selanjutnya wawancara dengan penumpang kapal KPM Teluk Sinabang menyampaikan bahwa:

“Kalau kinerjanya itu sudah bagus namu harus lebih di perketat lagi karena banyak penumpang yang tidak menggggunakan tiket, dapat dikatakan merupakan kelalian dari pihak syahbandar dan jikalau bisa mulai pagi hari sudah di lakukan proses penjagaan “ Wesi Miradawi (Wawancara 30Desember 2021).

Selanjutnya wawancara dengan penumpang kapal KPM Teluk Sinabang menyampaikan bahwa:

“Menurut saya kinerja dari petugas syabandar cukup memuaskan/baik dalam memberikan pelayanan dan penjagaan terhadap penumpang” Jumailani(Wawancara 30Desember 2021).

Selanjutnya wawancara dengan penumpang kapal KPM Teluk Sinabang menyampaikan bahwa:

“Kalau menurut saya bagaimana pendapat tentang kinerja syahbandar pelabuhan selama ini kurang muaskan atau tidak efektif” Meri Anti (Wawancara 30Desember 2021).

Dari hasil wawancara di atas dapat penulis simpulkan bahwa pelaksanaan yang efektif dan efisien dalam pelayaran kapal penumpang merupakan hal yang

harus di perhatikan pihak syahbandar dalam hal ini Korsatpel BPTD Wilayah 1 Aceh Pelabuhan Aceh Barat dan Simeulue. Pihak syahbandar memiliki wewenang mengeluarkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dengan melibatkan sejumlah instansi terkait, Syahbandar sebelum menerbitkan surat persetujuan berlayar (*port clearance*) perlu meneliti kelengkapan dokumen kapal dan jika terdapat hal-hal yang bertentangan dengan peraturan, dan bersifat pelanggaran atau adanya kekurangan pada kapal yang berdampak pada keselamatan dan keamanan penumpang saat proses pelayaran maka surat persetujuan berlayar tidak akan diberikan, sampai nakhoda atau perusahaan pelayaran melengkapi kekurangan tersebut, sebagai bukti bahwa kapal telah memenuhi semua standar yang ditetapkan dan sesuai peraturan yang diharuskan maka kapal tersebut diberikan berbagai sertifikat sesuai.

#### **4.4.4. Sistem Pengawasan dan Pengendalian**

Merujuk kepada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran salah satu Tugas dan Fungsi pegawai Syahbandar ialah melaksanakan pengawasan kelaiklautan kapal atau kelayakan kapal dalam melakukan kegiatan pelayaran, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan. Syahbandar memiliki tugas pokok dan wewenang yang telah diatur dalam peraturan perundang-undangan. Dalam hal ini Syahbandar memiliki tugas untuk melakukan pengawasan terhadap *Embarkasi* (Pengangkutan) dan *Debarkasi* (Penurunan) penumpang kapal.

Adapun hasil wawancara dengan Bapak Dirza Korsatpel BPTD Pelabuhan Aceh Barat mengatakan bahwa.

“Sekarang sudah ada peraturan dari Dirjen kita (Dirjen Perhubungan Laut) dan Dirjen Perhubungan Darat, Saat ini untuk pengawasan maupun tanggung jawab terhadap izin keberangkatan kapal ferry (KMP. Teluk Sinabang). sepenuhnya sudah menjadi tanggung jawab pihak Balai Sebelum melakukan pelayaran kapal melewati beberapa tahap pertama, penertiban kendaraan (pelasingan) yakni berupa proses pengikatan terhadap kederaan, guna menunjang stabilitas di kapal agar kederaan tidak lari (bergeser dari tempatnya), bahkan dalam fungsi pengasawan tentang kelaiklautan kapal juga di lakukan tahapan uji coba berlayar atau *Siltrayer*, kemudian setiap tahun kapal akan di lakukan sevice atau perbaikan (*Doking*). Selain itu juga dilakukan pemeriksaan terhadap kelengkapan komponen keselamatan dan terakhir baru di terbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) untuk kapal KMP. Teluk Sinabang”. Korsatpel pelabuhan bapak dirza.Pada saat penurunan penumpang pihak satpel melakukan penertiban di area pelabuhan agar tidak semeraut yakni dengan melakukan penertiban kendaraan dan penumpang masuk dan yang keluar.Jika tidak di tetibkan kendraan bisa saja bertabrakan”. (Wawancara30 November 2021).

Selanjutnya wawancara dengan Mualim II KMP Teluk Sinabang menyampaikan bahwa:

“Sekarang tidak ada keterkaitan lagi dengan Kantor syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (Prihal pengawasan, penerbitan Surat Persetujuan Berlayaran maupun pemeriksaan terhadap KMP. Teluk Sinabang), namun sekarang BPTD.Pengawasan dari pihak Syahbanadr KSOP Meulaboh ada di lakukan, namun dalam pelaksanaanya petugasnya sering datang terlambat sedangkan petugas dari BPTD selalu tempat waktu saat karena memang posnya dekat dengan area pelabuhan, saat memuat petugas dari BPTD selalu *Stanby* (Bersiap) di depan kapal,terkadang mengotrol di dalam dan membantu masyarakat atau penumpang untuk naik ataupun turun dari kapal ” (Wawancara 08 September) Bapak Faisal Mualim II KMP. Teluk Sinabang (Wawancara 30 November 2021)

Selanjutnya mwawancara dengan ABK Kapal KMP Teluk Sinabang menyampaikan bahwa:

“Ya benar saat ini memang betul yang melakukan pemeriksaan dan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) KMP.Teluk Sinabang ialah BPTD Wilayah 1 Aceh.terkait tiket penumpang kita juga melakukan pemeriksaan kembali berupa pengecekan dan dilakukan sesuai data penumpang yang ada pada buku manifirts” FauziABK KMP Teluk Sinabang(Wawancara 30 November 2021).

Selanjutnya mwawancara dengan ABK Kapal KMP Teluk Sinabanglainnya menyampaikan bahwa:

“Terkait pengalihan tugas dari Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) kepada Syahbandar Balai Pengelolah Transportasi Darat (BPTD) Wilayah 1 Aceh mulai di berlakukan yakni pada tanggal 1 Juni tahun 2021. Semua dilakukan pengawasan kalau dari hal kapal pengawasan dilakukan oleh syahbandar dan nakhoda kalau penumpang kami yang melakukan pengawasan dari berbagai peraturan yang ada” (Wawancara 30 November 2021).

Selanjutnya wawancara dengan pihak Dinas Perhubungan Aceh Barat menyampaikan bahwa:

“Kita dari pihak dinas perhubungan tidak ada keterkaitan maupun koordinasi lagi dalam pengelolaan pelabuhan bubon khususnya terkait pemeriksaan ataupun pengawasan kmp teluk sinabang, kecuali pada pelabuhan ujung karang yang berkenaan dengan kapal printis” Ibu Silvi Kasubag Umum Dishub Aceh Barat (Wawancara 1 Desember 2021).

Selanjutnya wawancara dengan Bapak Mulyawan Rohas Kepala Dinas Perhubungan Simeulue menyampaikan bahwa:

“Sebelum melakukan pelayaran kapal melewati beberapa tahap pertama, penertiban kendaraan (pelasingan) yakni berupa proses pengikatan terhadap kederaan, guna menunjang stabilitas di kapal agar kederaan tidak lari (bergeser dari tempatnya), bahkan dalam fungsi pengasawan tentang kelaiklautan kapal juga di lakukan tahapan uji coba berlayar atau *Siltrayer*, kemudian setiap tahun kapal akan di lakukan sevice atau perbaikan (*Doking*). Selain itu juga dilakukan pemeriksaan terhadap kelengkapan komponen keselamatan dan terakhir baru di terbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) untuk kapal KMP. Teluk Sinabang. Petugas pelabuhan (Syahbandar) melakukan penertiban terhadap kendaraan maupun penumpang pada area pintu masuk, dengan melakukan pembatasan jumlah kendraan yang keluar masuk, jika di area masuk kapal sudah terlalu banyak kendraan yang berlalulintas. Pada saat di kapal petugas juga melakukan penertiban dan merapikan posisi kendraan baik motor maupun mobil. Terkait Pengawasan khususnya penumpang gelap tentunya tetap ada itu merupakan hal yang biasa walaupun itu sebenarnya tidak di perbolehkan dan bagi penumpang gelap itu tentunya tidak terdaftar di buku penumpang serta tidak akan mendapatkan asuransi keselamatan” (Wawancara 14 Maret 2022).

Selanjutnya wawancara dengan penumpang kapal KPM Teluk Sinabang menyampaikan bahwa:

“Tingkat pengawasan penumpang dapat di katakan maasih kurang, hal ini dapat dilihat masih adanya penumpang yang lolos dari petugas

penjagaan. Mungkin sedikit saya perjelas jika waktu keberangkatan kapalnya pukul 14:00 WIB, pejanya hanya melakukan penjagaan dari pukul 12:00 – 13:00 WIB jadi penumpang bias melewati penjagaan (proses pemeriksaan oleh syahbandar) pada pukul 08:00 - 11:00 WIB”(Wawancara 30 Desember 2021).

Selanjutnya wawancara dengan penumpang kapal KMP Teluk Sinabang menyampaikan bahwa:

“Menurut saya tingkat pengawasan penumpang KMP.Teluk Sinabang yang dilakukan oleh Syahbandar masih kurang baik, contohnya masalah tiket, sampai saat ini masih ada penumpang KMP.Teluk Sinabang yang berani menaiki kapal tanpa menggunakan tiket padahal tiket ini sangat perlu untuk menjamin keselamatan bagi penumpang jika sewaktu-waktu terjadi hal-hal yang tidak diinginkan. Namun sayangnya pihak petugas yang melakukan pengawasan terhadap penumpang yang tidak menggunakan tiket tadi memperbolehkannya untuk tetap melanjutkan perjalanan. Peran syahbandar dalam bidang pengawasan adalah sangat penting mengenai keselamatan penumpang kapal ada beberapa hal yang perlu mendapat perhatian dari syahbandar dalam pengawasannya yaitu: 1) Alat keselamatan; 2) jumlah ABK; 3) kondisi kapal; 4) mesin dan perlistrikan kapal; 5) stabilitas kapal; 6) tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong; dan 7) radio, alat navigasi dan elektornika kapal”.(Wawancara 30 Desember 2021).

Selanjutnya wawancara dengan penumpang kapal KPM Teluk Sinabang menyampaikan bahwa:

Menurut saya kinerja dari petugas syahbandar cukup memuaskan/baik dalam memberikan pelayanan dan penjagaan terhadap penumpang ” Jumailani penumpang kapal (Wawancara 30 Desember 2021).

Selanjutnya wawancara dengan penumpang kapal KPM Teluk Sinabang menyampaikan bahwa:

“Pengawasannya masih kurang dikarenakan masih adanya penumpang yang dapat menaiki kapal tanpa memiliki tiket”(Wawancara 30 Desember 2021).

Dari hasil wawancara di atas dapat penulis simpulkan bahwa sistem pengawasan dan pengendalian disimpulkan bahwa sebelum melakukan pelayaran kapal melewati tindakan pemeriksaan dan pengecekan oleh syahbandar yaitutahap

pertama, penertiban kendaraan (pelasingan) yakni berupa proses pengikatan terhadap kederaan, guna menunjang stabilitas di kapal agar kederaan tidak lari (bergeser dari tempatnya), bahkan dalam fungsi pengasawan tentang kelaiklautan kapal juga di lakukan tahapan uji coba berlayar atau *Siltrayer*, kemudian setiap tahun kapal akan di lakukan sevice atau perbaikan (*Doking*). Selain itu juga dilakukan pemeriksaan terhadap kelengkapan komponen keselamatan dan terakhir baru di terbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) untuk kapal KMP. Teluk Sinabang. Petugas pelabuhan (Syahbandar) melakukan penertiban terhadap kendaraan maupun penumpang pada area pintu masuk, dengan melakukan pembatasan jumlah kendraan yang keluar masuk, jika di area masuk kapal sudah terlalu banyak kendaraan yang berlalulintas. Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 245 tentang Keselamatan Kapal yang merupakan bagian dari hukum pelayaran Indonesia, tanggung jawab Syahbandar dalam bidang pengawasan sangat besar. 2) Konstruksi kapal, 3) Pembangunan kapal, 4) Mesin dan kelistrikan kapal, 5) Stabilitas kapal, 6) Penataan dan peralatan, termasuk peralatan bantu, dan 7) Radio, alat bantu navigasi, dan elektronik kapal.

## **BAB V**

## PEMBAHASAN

### **5.1 Penjelasan Umum Tentang Kapal Fery KMP Teluk Sinabang.**

Kapal fery KMP Teluk Sinabang pertama kali berlayar pada pada tanggal 29 Agustus 2016 lalau. Dibukanya pelayanan untuk pelayaran trayek melalui Pelabuhan Penyeberangan Meulaboh yang berlokasi di Kecamatan Samatiga tersebut, setelah sebelumnya berhasil dilakukan uji sandar serta turunnya SK dari Gubernur Aceh.. pada hari pertama bersandarnya KMP Teluk Sinabang berangkat dari Kabupaten Simeulue mengangkut penumpang sebanyak 157 orang ditambah kendaraan roda dua dan roda empat 17 unit, tiba pukul 08.30 WIB. Lamanya waktu pelayaran trayek Meulaboh-Simeulue yang menempuh 105 mil mengarungi Samudera Hindia Indonesia, antara 9 jam - 10 jam perjalanan kapal ini memiliki bobot 750 GT dengan kapasitas penumpang lebih kurang 300 orang.

### **5.2 Efektifitas Kinerja Syahbandar dalam Menjamin Keselamatan dan Keamanan Penumpang KMP Teluk Sinabang**

Untuk menjamin keselamatan dan keamanan yang terjamin, sangat penting untuk mempertimbangkan sistem keselamatan dan keamanan pelayaran sebagai dasar dan tolok ukur pengambilan keputusan dalam menilai kelayakan pelayaran dari segi sarana dan prasarana, seperti navigasi.sistem, serta sumber daya manusia yang dibutuhkan. Dimungkinkan untuk meningkatkan keselamatan jiwa kapal penumpang (Kadarisman, Muh, 2017).Organisasi internasional yang mengawasi atau menangani masalah yang berkaitan dengan keselamatan jiwa penumpang, peninggalan maritim, dan kelestarian lingkungan juga telah mengatur keselamatan dan keamanan pelayaran itu sendiri.Organisasi ini dikenal sebagai Organisasi

Maritim Internasional (IMO), dan beroperasi di bawah otoritas Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB).

Karena sarana dan peralatan pendukung yang digunakan, terlepas dari seberapa kuat sebuah kapal dibangun atau seberapa maju teknologi yang digunakan, keterampilan dan keahlian manusia yang terkait dengan pengoperasian alat pengangkut (kapal) di laut merupakan salah satu faktor kunci dalam pencapaian pelayaran. Keselamatan dan kelestarian lingkungan laut. Ada kemungkinan bahwa kecelakaan akan terjadi pada peralatan dan kapal itu sendiri jika dioperasikan oleh orang-orang yang tidak memiliki pengetahuan dan keahlian yang diperlukan untuk tugas-tugas yang ada. Pada kenyataannya, kelalaian dan kesalahan manusia menyumbang 80% dari kecelakaan laut. Keamanan dan keselamatan transportasi

Berdasarkan hasil penelitian dari informan yakni syahbandar, nakhoda, Anak Buah Kapal (ABK), Dinas Perhubungan kabupaten Aceh Barat, pihak Dinas Perhubungan kabupaten Simeulue dan penumpang kapal KMP Teluk Sinabang. Berkaitan dengan keselamatan dan keamanan penumpang kapal maka hal-hal yang harus di perhatikan diantaranya fasilitas kapal, strategi kerja sesuai Standar Operasional Prosedur (SOP), pengawasan dan pelaksanaan tugas yang efisien dan efektif.

### **5.2.1 Kejelasan Strategi Pencapaian Tujuan**

Setiap kapal layar harus berada dalam kondisi laik laut untuk menjamin perlindungan dan keselamatan penumpangnya saat berada di laut. Suatu kapal dianggap laik laut jika memenuhi semua persyaratan untuk keamanan dan keselamatan kapal, manajemen keamanan dan keselamatan kapal, pencegahan

pencemaran kapal terhadap lingkungan laut, pengawakan, peralatan navigasi dan peralatan keselamatan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan kesehatan awak kapal dan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran air kapal, serta manajemen keselamatan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

Kesalahan kru dalam menavigasi dan memahami situasi, yang menyebabkan pengambilan keputusan yang buruk, yang harus disalahkan atas banyak kecelakaan kapal. Karena kesalahan sering terjadi akibat kurangnya kompetensi dan pengawasan dari pihak yang berwenang seperti portier, maka perlu dibuat regulasi yang mengatur kompetensi kru kapal (Arsham Mazaheri et al, 2015). Kesadaran keselamatan, kemampuan navigasi, keterampilan keselamatan, keterampilan komunikasi radio, keterampilan memancing, dan keterampilan menangani tangkapan merupakan persyaratan bagi nakhoda dan awak kapal (STCW-F 1995, KM 9 tahun 2005).

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, Syahbandar melaksanakan tugas yang berkaitan dengan keselamatan dan keamanan pelayaran, meliputi pelaksanaan, pengawasan, dan penegakan hukum di bidang perhubungan di laut dan pelabuhan serta pelestarian lingkungan maritim di pelabuhan. Syahbandar memiliki 15 SOP yang digunakan dalam melaksanakan tugas keselamatan dan keamanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 207 ayat 1 meliputi:

1. Melacak kelaikan laut, keamanan, dan ketertiban kapal di pelabuhan. Dengan melakukan operasi maritim dan memastikan kapal aman selama di pelabuhan, petugas KSOP mengawasi tindakan kapal saat berada di pelabuhan.

2. Menjaga ketertiban pergerakan kapal di alur pelayaran dan laut pelabuhan. Petugas KSOP wajib mengawasi segala tindakan yang terjadi di perairan pelabuhan agar tidak terjadi kecurangan selama operasi bongkar muat di sana.
3. Mengawasi kegiatan seperti bongkar muat di perairan pelabuhan. Ia juga akan melakukan suatu proses dalam menjalankan tugasnya. Ia juga menjalankan tugas dan kewajiban yang berkaitan dengan menjaga ketertiban lalu lintas kapal di perairan pelabuhan.
4. Memantau bongkar muat bahan berbahaya dan sampah. KSOP harus mengawasi bongkar muat produk berbahaya untuk memastikan dilakukan dengan aman, tidak menghambat operasi kapal lain, dan tidak mencemari perairan pelabuhan.
5. Jaga kelancaran naik dan turunnya orang. Penjaga layar, patroli, dan pekerja lainnya semuanya berada di bawah arahan syahbandar untuk keselamatan, penerbitan dokumen, dan pengawasan lainnya.

Dari hasil penelitian dapat penulis simpulkan bahwa:

- A. Sasaran strategi dan setiap tugas yang diselesaikan oleh syahbandar pelabuhan kabupaten Aceh Barat dan Simeulue sejalan dengan visi dan misi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
  - a. Direktorat Jenderal Pertanahan memiliki visi sebagai berikut:
    - a. Berkembang menjadi organisasi pemerintahan yang profesional yang dapat mendukung dan memperlancar mobilitas masyarakat melalui pelayanan transportasi darat yang menjunjung tinggi nilai-nilai

kemanusiaan dan berkeadilan, aman, nyaman, bermutu, dan terintegrasi dengan moda transportasi lainnya. dan dikenakan hukuman

- b. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tujuan: 1) Terwujudnya sistem pelayanan darat yang aman, terjamin, dan mampu menjangkau masyarakat Indonesia di seluruh wilayahnya; 2) Merencanakan dan menetapkan transportasi jalan, sungai, danau, dan penyeberangan; dan 3) Mendorong tumbuhnya sektor transportasi darat yang terbuka dan bertanggung jawab.

B. Kapasitas penumpang sesuai aturan

Fakta dilapangan KMP Teluk Sinabang sering memberangkatkan kapal dengan penumpang yang berlebihan. Hal ini terjadi karena:

- a. Tempat barang bawaan yang seharusnya menjadi tempat penempatan barang bawaan penumpang serta tempat penempatan sejumlah barang pengiriman logistik di jadikan lokasi penumpang agar dapat memuat penumpang lebih banyak. Amatan penulis dilapangan banyak dari penumpang Kapal KMP Teluk Sinabang yang mengikuti pelayaran menempati lokasi yang seharusnya bukan tempat penumpang seperti, di lantai atas kapal, tempat pemuatan logistik atau barang kiriman, di bawah kursi, di bawah tangga, hingga di atas kendaraan. Tentu dengan kondisi penumpang yang demikian, cukup berpengaruh terhadap kelebihan muatan atau kapasitas penumpang serta berdampak pada tingkat keselamatan dan keamanan penumpang kapal itu sendiri.



Gambar : Penumpang KMP. Teluk Sinabang

Merujuk pada hasil penelitian penulis berkaitan dengan jumlah kapasitas penumpang pada kapal penyeberangan KMP. Teluk Sinabang berdasarkan hasil wawancara dapat diketahui muatan penumpang kapal hanya mencapai sekitaran 300 orang yang terbagi atas beberapa kelas dan ruangan. Penumpang kapal pada kelas Ekonomi di perkirakan mencapai 200 orang yang di hitung berasarkan jumlah kursi yang disediakan, sementara itu pada kelas atau ruangan Bisnis hanya memuat sekitaran 50 orang yang terbagi dari dua ruangan pria dan wanita, terakhir pada kelas Eksekutif atau VIP mampu menampung sekitaran 50 orang penumpang yang terdiri dari satu ruangan.

- b. Proses pengawasan jalur masuk kapal dan pelabuhan tidak ketat hanya focus pada pengawasan penumpang yang memiliki kendaraan.



Gambar: Proses Pengawasan Jalur Masuk Pelabuhan

- c. Jadwal keberangkatan yang minim dalam seminggu hanya 2 kali keberangkatan sehingga penumpang semakin banyak yang menunggu keberangkatan, akibatnya jumlah penumpang terkadang melonjak naik.

The image displays four tables of ship departure schedules, each with a yellow header. The tables are organized as follows:

- Table 1:** RENCANA JADWAL KMP ACEH SINGKIL PERIODE 23 DESEMBER 2021 s.d. 31 DESEMBER 2021. Columns include ship name, departure time, and destination.
- Table 2:** RENCANA JADWAL KMP TELUK SINGKIL PERIODE 23 DESEMBER 2021 s.d. 31 DESEMBER 2021. Columns include ship name, departure time, and destination.
- Table 3:** RENCANA JADWAL KMP TELUK SINGKIL PERIODE 20 DESEMBER 2021 s.d. 31 DESEMBER 2021. Columns include ship name, departure time, and destination.
- Table 4:** RENCANA JADWAL KMP TELUK SIBANAG PERIODE 20 DESEMBER 2021 s.d. 31 DESEMBER 2021. Columns include ship name, departure time, and destination.

Gambar: Jadwal Keberangkatan Kapal

- d. Cuaca

Cuaca sangat menentukan keselamatan pelayaran, sebagaimana yang terjadi pada tanggal 20 Desember 2021 KMP. Teluk Sibanag terpaksa bersandar di perairan Pulau Banyak dikarenakan kondisi cuaca buruk dalam pelayarannya dari Aceh Singkil ke kabupaten Simeulue. Kapal tersebut membawa seratusan penumpang memilih menghindari cuaca

buruk sekitar pukul 15.00 WIB. Merujuk pada salah satu insiden tersebut dapat penulis simpulkan kinerja pihak syahbandar dalam melakukan koordinasi dengan pihak terkait khususnya dalam perkiraan cuaca masih belum maksimal (Serambi News, 2021).

e. Kondisi Ekonomi

Kondisi ekonomi masyarakat menjadi salah satu faktor pendorong lebihnya penumpang kapal KMP. Teluk Sinabang, sebab masyarakat memperkirakan tiket penumpang pada kapal tersebut terlalu mahal, sehingga timbulnya inisiatif untuk tidak menggunakan tiket (Penumpang Gelap)

f. Jumlah personil syahbandar di lapangan sangat kurang dan tidak sesuai dengan porsi atau tingkat pekerjaan yang di emban, sehingga sistem penjagaan beberapa aspek dari pengasawan itu sendiri terabaikan, seperti pengawasan terhadap penumpang gelap. Adapun jumlah personil syahbandar yang bertugas melakukan pengawasan di pelabuhan atau di lapangan yakni berjumlah sekitaran 5 ( Lima) orang di bantu dengan 4 (Empat) orang personil dari pihak PT. ASDP Indobesia Ferry Persero Cabang Singkil serta perwakilan Dinas Perhubungan Provinsi Aceh. Petugas PT. ASDP tersebut ditugas pada beberapa posisi, yakni 1 (Satu) orang sebagai Supervisi yang bertugas melakukan peninjauan atas kinerja petugas yang lain, sementara 3 (Tiga) orang lainnya bertugas sebagai penjaga loket tiket penumpang dan kendaraan.

Berdasarkan penjelasan tersebut maka dapat di jelaskan bahwa kejelasan strategi pencapaian tujuan adalah yaitu:

1. Pelaksanaan strategei kerja harus sesuai visi misi syahbandar
2. Pengambilan keputusan kerja harus sesuai peraturan yang berlaku dan melihat kondisi lapangan.
3. Memperhatikan stabilitas kapal
4. Memperhatikan faktor eksternal lingkungan seperti cuaca yang berdampak pada gelombang.
5. Mempertimbang tarif angkutan sesuai kondisi ekonomi masyarakat dan kebutuhan oprasional jasa angkutan pelayaran.
6. Jumlah Sumber Daya Manusia (SDM) yakni khususnya sayahbandar dilapangan harus memadai.

### **5.2.2 Tersedia Sarana dan Prasarana Kerja**

Tujuan tersedia sarana dan prasarana kerja adalah sebagai pendukung kerja yang meningkatkan kinerja syahbandar, awak kapal dan nakhoda KMP Teluk Sinabang dalam melakukan tugasnya selama ini. Sehingga hasil kerja dapat berjalan maksimal dan sesuai harapan.

Perlengkapan keselamatan kapal adalah alat untuk mengamankan operasi dan kegiatan di atas kapal guna mengurangi kecelakaan, baik itu kecelakaan personel maupun kecelakaan kapal. Alat navigasi juga diperlukan. Semua kegiatan tersebut untuk kepentingan keselamatan pelayaran, yang dapat mendorong kelancaran perekonomian, penataan batas wilayah, dan memperkuat pertahanan dan keamanan negara. Manfaat yang dirasakan dalam kecukupan Fasilitas Bantuan Navigasi Pelayaran (SBNP) dan infrastruktur keselamatan pelayaran sangat

penting dalam mendukung pengembangan suatu wilayah dan peningkatan ekonomi.

Pasal 245 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 menyebutkan bahwa syahbandar memegang peranan penting dalam bidang pengawasan. Ketentuan hukum maritim Indonesia untuk keselamatan kapal mencerminkan hal ini. 2) Pembangunan kapal; 3) Konstruksi kapal; 4) Mesin dan kelistrikan kapal; 5) Stabilitas kapal; 6) Penataan dan perlengkapan, termasuk perlengkapan bantu; dan 7) Radio, peralatan navigasi, dan elektronik kapal

Menurut UU nomor 17 tahun 2008 pasal 245 sarana dan prasarana awak kapal berdasarkan adalah: 1) semua ruang yang ada di bagian kapal, 2) perlengkapan keselamatan di kapal, 3) kebersihan kapal, 4) ketertiban kapal.

Dari hasil penelitian dapat penulis simpulkan bahwa ketersediaan sarana dan prasarana kerja di kapal KMP Teluk Sinabang sudah tersedia dengan baik dan maksimal. Penyediaan fasilitas kerja seperti ruangan kerja, dan kebutuhan lainnya.. Ketersediaan sarana yang ada di KMP Teluk Sinabang adalah:

1. Alat sarana dan prasarana, seperti alat navigasi dan radio.
2. Alat pendukung keselamatan seperti scocyc, klinik dan tenaga medis, alat pemadam, lift jaket, ruang tunggu untuk pembelian tiket.



Gambar Scoy



Gambar Ruang Klinik



Gambar Alat Pemadam



Gambar : Lift Jaket Yang Diperuntukan Bagi Penumpang

Berdasarkan penjelasan tersebut maka dapat di jelaskan bahwa tersedianya sarana dan prasarana kerja awak ABK dan penumpang adalah:

1. Kelengkapan alat keselamatan nakhoda, awak kapal dan penumpang.

2. Kelengkap alat kerja nakhoda dan awak kapal
3. Pelatihan bagi nakhoda dan awak kapal dalam hal penyelamatan penumpang

### **5.2.3 Pelaksanaan yang Efektif dan Efisien**

Karena kelalaian prosedur, atau lebih spesifik lagi, pelaksanaan tugasnya yang tidak semestinya, merupakan penyebab utama kecelakaan pelayaran, maka pekerjaan nakhoda tidak dapat dipisahkan dari keselamatan pelayaran. Wujud dari keterlibatan pemerintah dalam lalu lintas maritim adalah Syahbandar yang menjamin bahwa semua kegiatan pelayaran diatur oleh pemerintah sesuai dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 pasal 208 dan 209. Hubungan hukum masyarakat hidup berdampingan dengan swasta dalam sistem maritim angkutan. Sistem hukum telah menguraikan kewajiban syahbandar secara rinci.

Sebagai pejabat tertinggi di pelabuhan, Syahbandar memiliki kewenangan signifikan yang diberikan oleh hukum Indonesia. Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, Pasal 208 yang mengatur Pelayaran, Syahbandar bertanggung jawab atas tugas-tugas sebagai berikut: 1) Memantau kelaikan laut kapal, serta keselamatan, keamanan, dan ketertiban di pelabuhan; 2) Memantau tertib arus kapal melalui alur pelayaran dan di perairan pelabuhan. 3. mengawasi kegiatan bongkar muat di perairan pelabuhan; 4. mengawasi operasi derek kapal; 5. mengawasi operasi pekerjaan bawah air dan salvage; 6. pengawasan bongkar muat barang berbahaya; 7. pengawasan pengisian bahan bakar; 8. pengawasan pengerukan dan reklamasi; dan 9. mengawasi pelaksanaan pembangunan fasilitas pelabuhan Dalam melaksanakan tanggung jawab yang diberikan kepadanya sebagai pejabat tinggi di pelabuhan. Dalam melakukan tugas yang dipercayakan

sebagai pemimpin tertinggi di pelabuhan maka Syahbandar memiliki fungsi, yaitu: 1) melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan dalam pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan, dan penegakan hukum di bidang angkutan perairan; 2) Syahbandar membantu tugas pencarian dan penyelamatan dipelabuhan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan; dan 3) Syahbandar diangkat oleh menteri setelah memenuhi persyaratan kompetensi dibidang keselamatan dan keamanan serta kesyahbandaran.

Tujuan pelaksanaan efektif dan efisien adalah untuk dapat mencapai sasaran yang telah ditetapkan agar dapat tercapai sesuai dengan tujuan yang telah disepakati bersama, tentunya bertujuan untuk tercapainya proses pelayaran yang baik yang mampu menjamin keselamatan penumpang. Merujuk pada pelaksanaan yang efektif dan efisien salah satunya dapat diukur pada proses pemeriksaan dokumen atau pemeriksaan tiket penumpang.

Menurut informasi yang penulis rangkum dari sejumlah informan serta amatan penulis dilpangan kinerja pihak syahbandar dalam melakukan pengawasan terhadap pemberangkatan penumpang masih belum efektif, hal tersebut didasarkan pada beberapa aspek diantaranya, proses pengawasan yang dilaksanakan lebih fokus pada para penumpang yang memiliki kendaraan sehingga kegiatan pengecekan tiket penumpang biasa sedikit terabaikan.



Setiap kapal layar selalu diawaki oleh awak kapal, yang dalam hukum pelayaran disebut awak kapal. Awak kapal mungkin berbeda dalam jumlah tergantung pada ukuran kapal. Orang yang bekerja atau dipekerjakan oleh pemilik atau operator kapal untuk melaksanakan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatan yang tercantum dalam buku sertifikat disebut awak kapal. Menurut pengamatan penulis di KMP Teluk Sinabang mengenai proses sertifikat ABK atau pengawasan Syahbandar terhadap kinerja ABK masih belum efektif. Hal ini ditunjukkan dengan fakta bahwa awak masih mengutip sejumlah uang terhadap tetapi tidak ada kesepakatan yang tegas. Kegiatan pengutipan sejumlah uang yang dimaksud yakni para pengguna jasa angkutan penyeberangan khususnya penumpang yang tidak membawa kendaraan tidak melengkapi dokumen keberangkatan yakni berupa tiket, namun tetap ikut serta dalam pelayaran dengan memberikan sejumlah uang kepada awak kapal dengan kisaran Rp.5000-20.000.

Dari analisis penulis di atas dapat penulis simpulkan bahwa pelaksanaan yang efektif dan efisien dalam pelayaran kapal penumpang merupakan hal yang harus di perhatikan oleh syahbandar sudah efektif dan efisien, karena syahbandar yang dapat memberikan surat persetujuan berlayar ini juga telah melibatkan

sejumlah instansi terkait, Syahbandar sebelum memberikan surat ijin berlayar (*port clearance*) perlu meneliti kelengkapan dokumen kapal dan jika tidak terdapat hal-hal yang bertentangan dengan peraturan, dan bersifat pelanggaran atau adanya kekurangan pada kapal, surat persetujuan berlayar tidak diberikan, sampai Nakhoda atau perusahaan pelayaran melengkapi kekurangan. Sebagai bukti bahwa kapal telah memenuhi semua peraturan yang diharuskan maka kapal tersebut diberikan berbagai sertifikat sesuai.

Berdasarkan penjelasan tersebut maka dapat di jelaskan bahwa pelaksanaan yang efektif dan efisien adalah yaitu:

1. syahbandar yang dapat memberikan surat persetujuan berlayar ini juga telah melibatkan sejumlah instansi terkait,
2. Syahbandar sebelum memberikan surat ijin berlayar (*port clearance*) perlu meneliti kelengkapan dokumen kapal dan keamanan kapal
3. Syahbandar melihat bukti bahwa kapal telah memenuhi semua peraturan yang diharuskan maka kapal tersebut diberikan berbagai sertifikat sesuai.

#### **5.2.4 Sistem Pengawasan dan Pengendalian**

Tujuan sistem pengawasan dan pengendalian adalah untuk meningkatkan kinerja awak kapal KMP Teluk Sinabang agar semua kegiatan pelayaran dilakukan sesuai dengan prosedur dan peraturan yang berlaku dan maksimal sehingga pencapaian tujuan keselamatan terhadap penumpang dapat di capai.

Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, Pasal 208 yang mengatur Pelayaran, Syahbandar sebagai pejabat tertinggi di pelabuhan mempunyai tugas sebagai berikut: 1) Memantau keselamatan, keamanan, dan ketertiban di pelabuhan; dan 2) Memantau tertib pergerakan kapal di alur

pelayaran dan perairan pelabuhan. 3) pemantauan proses bongkar muat di perairan pelabuhan; 4) mengawasi kegiatan derek kapal, 5) mengawasi pekerjaan bawah air dan salvage, 6) mengawasi bongkar muat produk berisiko, 7) mengawasi pengisian bahan bakar, 8) mengawasi pengerukan dan reklamasi, dan 9) mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan.

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

- 1) Mengkoordinasi seluruh kegiatan pemerintahan dipelabuhan;

Terkait semua kegiatan pelabuhan tentang pelayaran kapal penumpang harus syahbandar koordinasikan dengan pihak Dinas Perhubungan kabupaten Aceh Barat maupun kabupaten Simeulue, tidak hanya itu pihak syahbandar juga turut melakukan koordinasi dengan pihak Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika (BMKG) tingkat kabupten untuk memastikan perkiraan kondisi cuaca dan gelombang laut, sehingga proses pelayaran dapat berjalan dengan aman tanpa membahayakan keselamatan dan keamanan penumpang KMP Teluk Sinabang.

- 2) Memeriksa dan menyimpan surat, dokumen, dan warta kapal;

Sebelum kapal berlayar maka Nahkoda memberikan clearing declaration kepada Syahbandar, selanjutnya Syahbandar harus meneliti: apakah dokumen lengkap dan masih berlaku, apakah Nakhoda dan awak kapal lengkap dan memenuhi syarat-syarat ijazah yang ditentukan, apakah awak kapal memiliki buku pelaut dan sertifikat

- 3) Menerbitkan persetujuan kegiatan kapal dipelabuhan melakukan pemeriksaan kapal;

Setelah melakukan koordinasi dan pengecekan dokumen (yakni dokumen muatan kapal, dokumen bukti muatan barang dan penumpang, daftar muatan, dan dokumen perjanjian pengangkutan), maka syahbandar dapat mengeliarkan persetujuan kegiatan kapal akan tetapi sebelumnya syahbandar harus melakukan pengecekan atau pemeriksaan keadaan kapal dari seluruh kelengkapan sarana dan prasarana kapal, awak kapal, kondisi kapal dan hal-hal yang mencakup keselamatan pelayaran.

- 4) Menerbitkan surat persetujuan berlayar;

Setelah poin 1,2, dan 3 selesai dilakukan maka syahbandar baru diperbolehkan memberikan SPB untuk kapal dapat berlayar. Dengan memiliki surat persetujuan berlayar maka akan memberikan Kenyamanan dan ketenangan didalam perjalanan selama berlayar. Tidak ada lagi kapal-kapal yang ilegal karena tidak memiliki SPB. Surat Persetujuan Berlayar adalah dokumen Negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan setelah kapal memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan kewajiban lainnya.

- 5) Melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal; dan

Selanjutnya saat kapal berlayar maka syahbandar memiliki kewenangan untuk melakukan pengecekan perkiraan cuaca dan keadaan laut, sehingga dapat melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal untuk kemudian dapat melakukan antisipasi yang akan dilakukan.

- 6) Melaksanakan siji awak kapal.

Kemudian yang terakhir syahbandar harus melakukan siji awak kapal. Siji awak kapal atau Daftar Awak Kapal (disebut juga Monsterol) adalah daftar

yang berisi nama-nama perwira kapal dan anak buah kapal. Yang dimaksud anak buah kapal (ABK) adalah semua awak kapal dibawah Perwira kapal. Sijil awak kapal dibuat rangkap 2 (dua) dan dibuat dimuka Pegawai pendaftar awak kapal (pegawai Kesyahbandaran). Lembar pertama untuk Pegawai Pendaftar dan lembar kedua untuk Nakhoda Kapal.

- 7) Embarkasi dan Demarkasi penumpang. Arus penumpang atau dengan kata lain embarkasi dan debarkasi adalah pemberangkatan dan penurunan penumpang dengan kapal laut yang dilakukan dari tempat-tempat yang sudah di tetapkan sampai dengan tempat tujuannya.
- 8) Pemberangkatan dan penurunan penumpang dengan kapal laut yang dilakukan dari tempat-tempat yang sudah di tetapkan sampai dengan tempat tujuannya. Penumpang yang telah membeli tiket dan sebelum naik ke atas kapal terlebih dahulu menunggu di terminal penumpang. Penumpang yang akan memasuki terminal penumpang akan diperiksa oleh pihak syahbandar di arae pelabuhan dengan cara melaksanakan pengawasan terhadap kunjungan atau keberangkatan kapal dan arus penumpang kapal yang akan turun dan naik. Salah satu cara untuk menertibkan penumpang yang akan naik dan turun dengan membagi jalur dimana tempat / tangga untuk penumpang naik dan tangga untuk penumpang turun. Selain itu, tangga pelabuhan dapat diberikan tanda dimana jalur yang dapat digunakan untuk naik dan untuk turun.

Peraturan tentang Embarkasi dan Demarkasi penumpang telah diatur pada peraturan menteri No. 30 tahun 2012 pasal 1 yaitu: a. Proses pelaksanaan embarkasi penumpang. Dalam pelaksanaan embarkasi harus mengikuti prosedur pelaksanaan yang sudah ditetapkan. Adapun prosedur pelaksanaan

embarkasi penumpang adalah sebagai berikut: 1) Calon penumpang harus berada di daerah terminal penumpang kurang lebih setengah jam sebelum kapal berangkat. 2) Penumpang wanita dan anak-anak diperbolehkan naik terlebih dahulu. 3) Calon penumpang naik tidak boleh memasuki daerah dekat kapal sandar sebelum jam keberangkatan kapal. 4) Penumpang hanya boleh naik jika tangga sudah terpasang dengan baik dan benar serta petugas telah ada dan dilarang naik lewat tangga pandu disebelah lambung kapal. b. Proses pelaksanaan debarkasi penumpang Sama halnya dengan embarkasi, proses debarkasi juga harus mengikuti prosedur yang sudah ditetapkan. Proses pelaksanaan debarkasi penumpang adalah sebagai berikut: 1) Penumpang harus menunggu sampai tangga terpasang dengan baik dan benar. 2) Penumpang wanita dan anak-anak turun terlebih dahulu. 3) Penumpang dengan bawaan berat menunggu turun paling akhir 4) Penumpang yang akan melanjutkan perjalanan boleh turun dan beristirahat sebentar di terminal penumpang. 5) Penumpang yang baru saja turun dari kapal harus melalui pemeriksaan petugas tentang barang bawaannya.

Dari uraian di atas, dapat dilihat bahwa Syahbandar secara langsung turut berperan dan menunjang kelancaran pelayaran dan angkutan laut melalui pelaksanaan tugas pengawasan terhadap keselamatan kapal dan keselamatan berlayar.

Secara teori, Syahbandar memiliki landasan hukum internasional dan nasional untuk melakukan pengawasan dan penegakan hukum agar tidak kecelakaan pelayaran. Dalam pemberian surat persetujuan berlayar ini juga telah melibatkan sejumlah instansi terkait, Syahbandar sebelum memberikan surat ijin

berlayar (*port clearance*) perlu meneliti kelengkapan dokumen kapal dan jika tidak terdapat hal-hal yang bertentangan dengan peraturan, dan bersifat pelanggaran atau adanya kekurangan pada kapal, surat persetujuan berlayar tidak diberikan, sampai Nakhoda atau perusahaan pelayaran Melengkapi kekurangan.

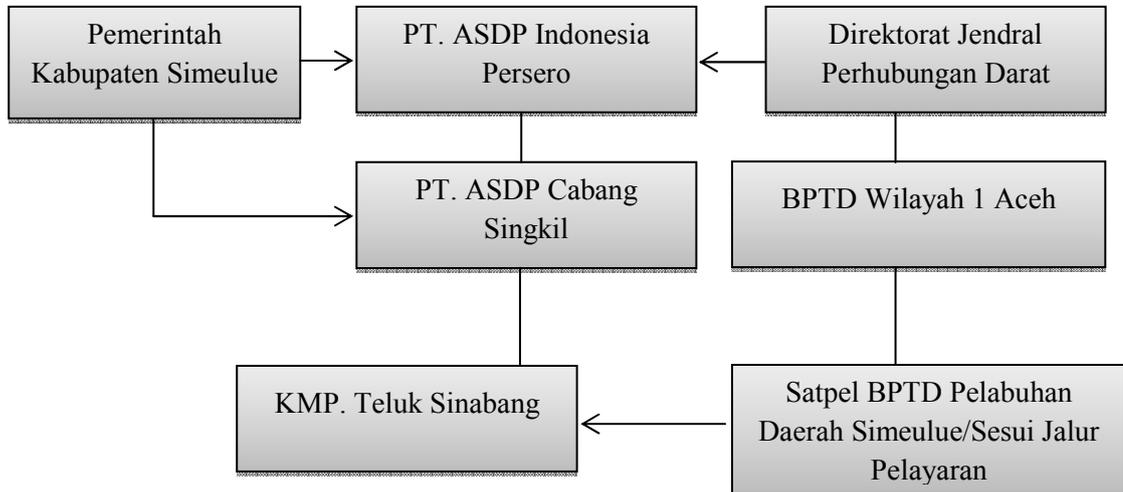
Dari hasil analisis penulis di atas dapat penulis simpulkan bahwa sistem pengawasan dan pengendalian disimpulkan bahwa sebelum melakukan pelayaran kapal melewati beberapa tahap pertama, penertiban kendaraan (pelasingan) yakni berupa proses pengikatan terhadap kederaan, guna menunjang stabilitas di kapal agar kederaan tidak lari (bergeser dari tempatnya), bahkan dalam fungsi pengasawan tentang kelaiklautan kapal juga di lakukan tahapan uji coba berlayar atau *Siltrayer*, kemudian setiap tahun kapal akan di lakukan sevice atau perbaikan (*Doking*). Selain itu juga dilakukan pemeriksaan terhadap kelengkapan komponen keselamatan dan terakhir baru di terbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) untuk kapal KMP. Teluk Sinabang. Petugas pelabuhan (Syahbandar) melakukan penertiban terhadap kendaraan maupun penumpang pada area pintu masuk, dengan melakukan pembatasan jumlah kendaraan yang keluar masuk, jika di area masuk kapal sudah terlalu padat kendaraan yang berlalulintas.

Berdasarkan penjelasan tersebut maka dapat di jelaskan bahwa sistem pengawasan dan pengendalian adalah yaitu:

1. Mengawasi material kapal, konstruksi kapal, bangunan kapal dan permesinan dan perlistrikankapal
2. Mengawasi stabilitas kapal, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong;
3. Melihat kelengkapan radio, alat navigasi dan elektornika kapal.

#### 4. Penerbitan SPB (Surat Persetujuan Berlayar)

##### Bagan Sistem Koordinasi Pengendalian Kapal KMP. Teluk Sinabang



Sumber: Bendahara PT. ASDP Indonesia Ferry (Prsero Cabang Singkil)

### 5.2.5 Perbandingan Sistem Pengawasan Tiga Wilayah

#### 1. Sitem Pengawasan Pelabuhan Simeulue

Proses pengawasan yang dilakukan pihak syahbandar di kabupaten simeulue terhadap penumpang KMP. Teluk Sinabang yakni dengan melakukan pemeriksaan tiket bagi para penumpang yang hendak melakukan keberangkatan. Penumpang akan melalui tahapan pemeriksaan di jalur masuk kapal oleh pihak syahbandar maupun petugas dari Dinas Perhubungan Aceh, namun dari pantauan penulis di lapangan pihak petugas hanya melakukan pemekriksaan sekedarnya yakni hanya memeriksa beberapa dari penumpang maupun pengunjung yang ingin memasuki kapal.

Tidak jarang pihak syahbandar pelabuhan juga tidak melakukan pemeriksaan sama sekali dan hanya fokus pada pemeriksaan dan pengawasan kendaraan milik penumpang, khususnya kendaraan roda dua. Pihak syahbandar hanya memperketat pemeriksaan beberapa saat sebelum kapal berlayar, akibatnya banyak dari penumpang memanfaatkan situasi kosongnya petugas

di lapangan untuk memasuki kapal lebih awal dan tetap menunggu di kapal tanpa harus melengkapi dokumen atau tiket.

Bagi penumpang tidak menggunakan tiket atau lebih dikenal di kalangan masyarakat maupun petugas pelabuhan dengan istilah nembak (penumpang gelap) telah di anggap sebagai suatu hal yang lumrah atau hal yang biasa dan sudah terjadi sejak puluhan tahun, maka hal tersebut tentunya menjadi faktor lain yang mengakibatkan banyaknya penumpang yang tidak taat peraturan. Oleh karenanya pada saat penumpang kedatangan tidak memiliki tiket dan mencoba menerobos jalur masuk kapal, petugas hanya mengarahkan penumpang agar membeli tiket akan tetapi tidak melakukan pemantauan kembali terhadap penumpang tersebut.

Banyak dari penumpang KMP. Teluk Sibabang yang tidak menggunakan tiket salah satunya juga di dorong oleh kebiasaan AKB (Anak Buah Kapal) yang melakukan pemeriksaan pada tahap kedua di dalam kapal, dimana ABK tidak memaksa atau memberikan sanksi bagi para penumpang yang kedatangan tidak memiliki tiket namun para petugas hanya memintai uang sebesar 10.000-20.000 bagi setiap penumpang yang tidak memiliki kelengkapan dokumen tersebut.

## **2. Sitem Pengawasan Pelabuhan Aceh Barat.**

Tidak jauh berbeda dengan kondisi pengawasan di pelabuhan Simeulue, pihak satuan pelayanan Balai Pengelola Transportasi Darat pelabuhan Aceh Barat juga melakukan pemeriksaan dengan sistem yang sama dimana, petugas melakukan pemeriksaan setiap penumpang atau pengunjung melewati jalur masuk menuju kapal, dari pantauan penulis di lapangan pihak

petugas juga melakukan pemeriksaan tidak terlalu ketat, petugas hanya melakukan pemeriksaan bagi para beberapa penumpang yang terlihat akan melakukan keberangkatan seperti penumpang yang memiliki barang bawaan, penumpang dengan kendaraan. Adapun penumpang yang kedatangan tidak memiliki tiket saat di periksa syahbandar maupun petugas pelabuhan maka akan di arahkan untuk melakukan pembelian tiket terlebih dahulu pada loket yang di sediakan.

Kondisi di lapangan, jika kapal akan melakukan keberangkatan atau pelayaran pada puku 14:00 wib maka petugas akan melakukan kegiatan penjagaan biasanya pada pukul 12:00, hal tersebut dari analisis penulis akan menjadi salah satu faktor penyebab tidak efektifnya sistem pengawasan yang dilakukan, karena para penumpang yang akan ikut dalam pelayaran serta berencana tidak menggunakan tiket maka akan memasuki kapal lebih awal sebelum waktu pemeriksaan dilakukan pihak petugas. Pemeriksaan tahap kedua tentunya akan tetap memiliki kesamaan sebab kegiatan itu dilakukan oleh anak buah kapal KMP. Teluk sinabang.

### **3. Sistem Pengawasan Pelabuhan Aceh Selatan**

Pengawasan ataupun pemeriksaan pada pelabuhan aceh selatan menurut amantan penulis di lapangan sebetulnya tidak jauh berbeda dengan pelabuhan di Simeulue dan Aceh barat, namun jika di ambil perbandingan maka dapat penulis temukan perbedaanya yakni pada sistem pengawsan khususnya pemeriksaan tiket. Pada saat penumpang memasuki atau melewati jalur masuk kapal, dimana para penumpang akan melewati pemeriksaan tiket secara ketat, penumpang akan di mintai tiket keberangkat bahkan tak jarang

petugas juga meminta kartu identitas penumpang (KTP) guna memastikan penumpang setiap melakukan pelayaran tetap mematuhi aturan yang berlaku.

Pihak syahbandar pelabuhan Aceh Selatan juga melakukan pengawasan dilapangan, berkejasama dengan beberapa instansi yang di antaranya, TNI Angkatan Laut dan pihak Kepolisian, Pejagaan ketat tersebut tentunya berbeda dengan pelabuhan di kabupaten Simeulue dan Aceh Barat walaupun di pelabuhan Simeulue juga terkadang petugas di dampingi oleh aparat kepolisian namun fokus penjagaan atau pengawasan lebih di perketat kepada penumpang yang memiliki kendaraan. Bersarakan informasi wawancara yang penulis rangkum, sebenarnya keterlibtan intansi seperti TNI dan Kepolisian, jika merujuk secara aturan tidak diperbolehkan terlibat secara aktif dalam pengawasan penumpang maupun bidang pelayaran, akan tetapi pihak-pihak tersebut dilibat guna terciptanya stabilitas dan mengantisipasi hal-hal yang tidak di harapkan di pelabuhan, seperti adanya penyeludupan narkoba maupun barang-barang lainnya dan tidak terkecuali ikut mengawasi penumpang gelap.

#### **5.2.6 Sosial Kultural Masyarakat**

Sosial Kultural masyarakat cukup berkaitan dengan proses yang menyangkut hubungan antara manusia dan kebudayaan, adapun proses tersebut menyangkut tingkah laku manusia yang berkaitan dengan unsur-unsur kebendaan dan spiritual. Suatu kebiasaan masyarakat yang baik ataupun buruk sudah barang tentu dalam menjalankan kehidupan sosialnya akan memiliki dampak, begitupun pada penelitian penulis tentang epektufitas kinerja syahbandar dalam menjamin keselamatan dan keamanan penumpang kapal KMP. Teluk Sinabang. Masyarakat

yang menjadi pengguna jasa pada KMP. Teluk Sinabang menurut penilaian dan amatan penulis perilaku para penumpang yang tidak memiliki tiket (Penumpang Gelap) telah menganggap sebagai sebuah hal yang biasa di lingkungan masyarakat dan lumrah dilakukan oleh banyak orang atau penumpang kapal.

Amatan penulis di lapangan, dampak dari sosial kultural tersebut salah satunya hadirnya beberapa penumpang yang mencari cela atau berupaya bagaimana penumpang tersebut dapat mengikuti kegiatan pelayaran tanpa menggunakan tiket bahkan uang iuran kepada ABK di antaranya para penumpang mencari waktu yang tepat saat memasuki kapal yakni saat kondisi penjagaan petugas masih kosong, memanipulasi tiket penumpang yakni dengan menggunakan tiket yang dimiliki penumpang lain hanya sekedar meloloskan diri dari penjagaan petugas, dan tidak jarang para penumpang tersebut juga melolokan diri dari penjagaan dengan cara mengaku kepada petugas sebagai pengunjung atau pengantar barang serta untuk menghindari pengutipan iuran anak buah kapal banyak dari penumpang gelap bersembunyi pada tempat-tempat tertentu di area kapal seperti toilet dan kolong kendaraan roda empat.

Kebiasaan buruk tersebut sangat memiliki dampak terhadap keamanan dan keselamatan penumpang. Para penumpang yang tidak memiliki tiket atau dikalangan masyarakat dikenal dengan istilah *Nembak* sudah barang tentu tidak terdaftar di buku pencatatan penumpang yang akan di berangkatkan, jika sewaktu-waktu KMP Teluk Sinabang mengalami kecelakaan tentu para penumpang tersebut tidak memiliki jaminan keselamatan atau asuransi.

Kinerja pihak syahbandar akan terlaksana dengan baik jika semua pihak ikut berkerjasama, seperti halnya masyarakat sebagai pengguna jasa angkutan penyeberangan yang lebih patuh dan disiplin aturan.

### **5.3 Faktor Pendukung dan Penghambat bagi Syahbandar dalam Bertugas**

#### **5.3.1 Faktor Pendukung**

1) Faktor Kepemimpinan

Faktor kepemimpinan merupakan bentuk kualitas koordinator atau kepala Satuan Pelayanan Syahbandar Pelabuhan dalam memberikan dorongan, semangat, arahan dan dukungan kepada anggotanya dalam melaksanakan tugas.

2) Faktor Tim.

Kualitas dukungan dan semangat yang diberikan oleh rekan dalam satu tim, kepercayaan terhadap sesama anggota tim, kekompakan dan keeratn anggota tim menjadi salah satu factor pendukung dalam menjujng tugas syahbandar.

3) Faktor Sistem

Sistem kerja yakni meliputi segala bentuk fasilitas kerjayang diberikan oleh organisasi dalam mendukung tugas syahbandar, seperti seragam, alat komunikasi, transportasi dan kelengkapan teknologi atau Alat Tulis Kantor (ATK) serta panduan kerja dan lokasi kantor yang berdekatan langsung dengan area pelabuhan.

#### **5.3.2 Faktor Penghambat**

- a. Jalur masuk kapal terbuka sehingga memudahkan akses penumpang gelap.
- b. Kultural masyarakat, yakni sebagian penumpang yang menggunakan jasa angkutan penyeberangan terbiasa tidak menggunakan tiket kemudian menempati lokasi yang bukan area

penumpang di dalam kapal yang tentunya membahayakan keselamatan penumpang.

- c. Jumlah petugas pelabuhan yang masih kurang sesuai dengan jumlah penumpang.

#### **5.4. Kaitan Hasil penelitian dengan Teori yang digunakan**

Secara umum teori menurut Sondang P. Siagian dalam (Fachriansyah, 2011) menjelaskan bahwa ada 8 indikator yang bisa digunakan untuk mengukur keefektivitasan suatu kinerja organisasi, yaitu:

1. Kejelasan tujuan yang ingin dicapai; hal ini dilakukan untuk membantu karyawan melaksanakan tanggung jawab mereka dengan cara yang akan membantu organisasi mencapai tujuannya.
2. Kejelasan strategi pencapaian tujuan; diketahui bahwa strategi ini bersifat “on the road” dan diikuti dalam berbagai upaya untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan agar para pelaksana tidak mengalami disorientasi saat bekerja menuju tujuan perusahaan.
3. Sebagai bagian dari pengkajian dan pembuatan kebijakan yang sehat, yang terkait dengan strategi yang akan digunakan dan tujuan yang ingin dicapai, kebijakan tersebut harus dapat menghubungkan upaya pelaksanaan kegiatan operasional dengan tujuan.
4. Perencanaan yang cermat pada dasarnya memerlukan pengambilan keputusan hari ini tentang tindakan masa depan organisasi.
5. Membuat program yang sesuai. Namun, strategi yang solid harus dirinci dalam program implementasi yang tepat; jika tidak, pelaksana tidak akan memiliki aturan untuk bertindak dan bekerja.

6. Ketersediaan ruang kerja dan infrastruktur; kapasitas untuk kerja produktif adalah salah satu ukuran efektivitas organisasi. memanfaatkan sumber daya dan infrastruktur yang mungkin disediakan oleh organisasi.
7. Pelaksanaan yang efektif dan efisien. Terlepas dari seberapa baik sebuah program dirancang, jika tidak dilakukan dengan cara yang efektif dan efisien, perusahaan tidak akan dapat mencapai tujuannya.
8. Sistem pemantauan dan pengendalian untuk tujuan pendidikan. Karena sifat manusia tidak sempurna, sistem pemantauan dan pengendalian diperlukan agar organisasi dapat berfungsi secara efektif.

Akan tetapi dalam hal ini hanya 4 indikator yang digunakan oleh peneliti yaitu:

1. 1. Strategi pencapaian tujuan harus jelas bagi pelaksana agar tidak tersesat dalam mencapai tujuan perusahaan. Ini dikenal sebagai strategi "peta jalan", yang digunakan untuk memandu beragam inisiatif.  
  
Pelaksanaan strategi kerja yang harus sesuai dengan SOP, pengambilan keputusan kerja sesuai ketentuan yang berlaku, dan melihat kondisi lapangan, memperhatikan stabilitas kapal, dan memperhatikan faktor lingkungan eksternal seperti cuaca yang berdampak pada gelombang semua contoh strategi yang jelas untuk mencapai tujuan dalam situasi ini.
2. Ketersediaan ruang kerja dan infrastruktur; produktivitas di tempat kerja merupakan salah satu ukuran efektivitas organisasi.

memanfaatkan sumber daya dan infrastruktur yang mungkin disediakan oleh organisasi.

Ketersediaan ruang kerja dan infrastruktur dalam hal ini setara dengan kelengkapan peralatan keselamatan nakhoda, awak, dan penumpang. Peralatan kerja yang lengkap untuk kru dan komandan. Pelatihan untuk kapten dan awak tentang penyelamatan penumpang

3. Pelaksanaan yang efektif dan efisien. Betapapun indahny suatu program, jika tidak dilaksanakan secara efektif dan efisien, perusahaan tidak akan berhasil mencapai tujuannya, meskipun pelaksanaannya bergerak ke arah yang benar.

Dalam hal ini pelaksanaan yang efektif dan efisien adalah Syahbandar yang dapat memberikan surat persetujuan berlayar juga telah melibatkan beberapa instansi terkait, petugas port clearance perlu memeriksa kelengkapan dokumen kapal dan keamanan kapal sebelum memberikan port clearance. , dan porterman melihat bukti bahwa kapal telah memenuhi semua peraturan yang diperlukan, kapal diberikan berbagai sertifikat, dan sebagainya.

4. Mengingat bahwa sifat manusia tidak sempurna, sistem pengawasan dan pengendalian pendidikan diperlukan untuk berfungsinya organisasi.

Dalam hal ini bahan kapal, konstruksi, bangunan, mesin, dan listrik semuanya berada di bawah pengawasan sistem kendali, bersama dengan stabilitas, pengaturan, dan peralatan kapal, termasuk

peralatan bantu, dan kesiapan radio, alat bantu navigasi, dan elektronik kapal.

Berdasarkan seluruh hasil penelitian dan gabungan dengan teori maka dapat di katakan bahwa rumusan masalah dalam penelitian ini terjawab yaitu Bagaimana efektivitas kinerja syahbandar dalam menjamin keselamatan dan keamanan penumpang kapal laut KMP Teluk Sinabang dan apa saja faktor pendukung dan penghambat bagi syahbandar dalam menjamin keselamatan dan keamanan penumpang kapal laut KMP Teluk Sinabang, maka didapatkan bahwa:

1. Hasil penelitian di dapatkan bahwa efektivitas kinerja syahbandar dalam menjamin keselamatan dan keamanan penumpang kapal laut KMP Teluk Sinabang adalah belum sepenuhnya efektif karena syahbandar belum dapat melaksanakan strategi pencapaian dengan maksimal, belum tersedianya sarana dan prasarana yang maksimal dalam kapal, kinerja syahbandar belum efisien dan efektif dalam hal pemeriksaan penumpang.
2. Hasil penelitian di dapatkan faktor pendukung dan penghambat bagi syahbandar dalam menjamin keselamatan dan keamanan penumpang kapal laut KMP Teluk Sinabang adalah faktor pendukung bagi syahbandar adalah adanya peraturan dan Standar Operasional Prosedur kerja sehingga adanya panduan kerja yang harus dilakukan dengan baik, selain itu adanya kerjasama antara Syahbandar, Nakhoda dan ABK dalam hal keselamatan dan keamanan penumpang. Sedangkan faktor penghambatnya adalah tidak semua prasarana tersedia lengkap, syahbandar tidak dapat memprediksi kondisi cuaca secara maksimal yaitu kondisi gelombang laut, angin maupun lainnya. Tak hanya itu faktor eksternal lainnya yakni terbatasnya kegiatan kerjasama dalam bidang

pengawasan dengan pihak perhungan terdekat yang di akibatkan, kewenangan Dinas Perhubungan kabupaten Aceh Barat maupun kabupaten Simeulue telah di alihkan pada tingkat provinsi.

## **BAB VI**

### **PENUTUP**

#### **6.1 Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang sudah di bahas pada bab sebelumnya maka kesimpulan mengenai Efektivitas Kinerja Syahbandar dalam Menjamin Keselamatan dan Keamanan Penumpang Kapal Laut KMP adalah sebagai berikut:

1. Kinerja Syahbandar dalam Menjamin Keselamatan dan Keamanan Penumpang Kapal Laut KMP Teluk Sinabang belum sepenuhnya efektif terlaksana, hal tersebut dibuktikan dengan masih terdapatnya sejumlah penumpang gelap dalam kegiatan pelayaran KMP Teluk Sinabang, belum tersedianya sarana dan prasana yang maksimal bagi syahbandar maupun pada kapalserta belum efektif dan efisienya kinerja syahbandar dalam hal pemeriksaan dan pengawasan penumpang kapal hal tersebut dapat dilihat masih terdapatnya pelanggaran oleh awak kapal yang melakukan pengutipan liar bagi penumpang yang tidak memiliki tiket. Pelayaran kapal yang tidak mempertimbangkan cuaca sehingga terjadinya kecelekaan kapal yang seharusnya syahbandar dapat menunda keberangkatan kapal untuk berlayar karena tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal atau pertimbangan cuaca.

Keadaan demikian menyalahi amanat dari implementasi undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran :

- a. Bab IV Pasal 5 Ayat 1 dan 2 : Pelayaran dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah, pembinaan pelayaran

- sebagaimana yang dimaksud meliputi: a) pengaturan b) pengendalian c) pengawasan.
- b. Bab IV Pasal 5 Ayat 4 : Pengaturan sebagaimana yang dimaksud pada ayat 2 huruf b, meliputi pemberian arahan, bimbingan, pelatihan, sertifikasi serta bantuan teknis di bidang pengoperasian dan pembangunan.
  - c. Bab IV Pasal 5 Ayat 5 : Membahas mengenai pengawasan, pembangunan dan pengoperasian agar sesuai dengan peraturan perundang-undangan termasuk melakukan tindakan korektif dan penegakan hukum.
  - d. Bab XI Pasal 219 Ayat 4 : Syahbandar seharusnya dapat menunda keberangkatan kapal, apabila tidak memenuhi keselamatan atau pertimbangan cuaca.
  - e. Bab XI Pasal 224 Ayat 1 : Setiap orang yang bekerja di kapal dalam jabatan apapun harus memiliki kompetensi dokumen pelaut dan disijil (pemeriksaan) oleh Syahbandar.

## 2. Faktor Pendukung bagi Syahbandar dalam Bertugas

### a. Faktor Kepemimpinan

Faktor kepemimpinan merupakan bentuk kualitas koordinator atau kepala Satuan Pelayanan Syahbandar Pelabuhan dalam memberikan dorongan, semangat, arahan dan dukungan kepada anggotanya dalam melaksanakan tugas.

b. Faktor Tim.

Kualitas dukungan dan semangat yang diberikan oleh rekan dalam satu tim, kepercayaan terhadap sesama anggota tim, kekompakan dan keeratan anggota tim menjadi salah satu faktor pendukung dalam menjujung tugas syahbandar.

c. Faktor Sistem

Sistem kerja yakni meliputi segala bentuk fasilitas kerjanya yang diberikan oleh organisasi dalam mendukung tugas syahbandar, seperti seragam, alat komunikasi, transportasi dan kelengkapan teknologi atau Alat Tulis Kantor (ATK) serta panduan kerja dan lokasi kantor yang berdekatan langsung dengan area pelabuhan.

3. Faktor Penghambat bagi Syahbandar dalam Bertugas

d. Jalur masuk kapal terbuka sehingga memudahkan akses penumpang gelap.

e. Kultural masyarakat, yakni sebagian penumpang yang menggunakan jasa angkutan penyeberangan terbiasa tidak menggunakan tiket kemudian menempati lokasi yang bukan area penumpang di dalam kapal yang tentunya membahayakan keselamatan penumpang.

- f. Jumlah petugas pelabuhan yang masih kurang sesuai dengan jumlah penumpang.

## 6.2 Saran

1. Diharapkan kepada pihak penyedia jasa angkutan penyeberangan (PT. ASDP Indonesia Ferry Persero Cabang Singkil) dapat mencoba system pelayanan tiket menggunakan sistem yang lebih efektif seperti e-tiket kepada penumpang sebagai langkah antisipasi adanya kehadiran para *penumpang gelap* serta dapat mempermudah penumpang untuk melakukan pembelian tanpa harus mengantri berjam-jam. Perusahaan PT. Pelayaran Indonesia (PELNI) yang memberlakukan layanan tiket *online* seperti pada jalur lintas pelayaran Meulaboh-Sinabang
2. Sesuai dengan amanat Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang sistem pelayaran, setiap syahbandar dapat bekerjasama dengan pihak kepolisian setempat untuk melakukan pengendalian dan penertiban di lingkungan pelabuhan Aceh Barat maupun Sinabang.
3. Terkait penumpang yang terlajur tidak menggunakan tiket pada saat kapal telah berlayar dapat diberlakukan sistem pembelian tiket ulang di dalam kapal melalui para petugas baik ABK ataupun petugas tertentu, sehingga diharapkan tidak terdapat lagi para penumpang yang tidak memiliki tiket maupun ABK yang melakukan pengutipan liar.
4. Denda bagi penumpang yang terlanjur tidak menggunakan tiket namun telah mengikuti kegiatan pelayaran dapat diberlakukan seperti PT Kereta Api Indonesia (KAI), dengan memberlakukan sanksi tetap membeli tiket di

dalam area transportasi namun tarif angkutan akan dinaikkan harganya yakni dua kali lipat sesuai dengan kelas yang tempati oleh pengguna jasa.

## DAFTAR PUSTAKA

- Anggrahini, W. P. (2018). *Upaya Peningkatan Konektivitas Angkutan Laut dan Penyeberangan Antar Kabupaten/Kota di Maluku*. *Warta Penelitian Perhubungan*, 30(1), 23. <https://doi.org/10.25104/warlit.v30i1.630>
- Astrid Fembriani. (2016). *E-Jurnal Akuntansi Universitas Udayana Faktor-Faktor Yang Memengaruhi Kinerja Auditor Bpk Ri Perwakilan Provinsi Bali I Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Udayana*. 16, 1–17.
- Bayuputra, Tenda Bisma. (2015). *Tinjauan Yuridis Mengenai Peran Syahbandar Dalam Kegiatan Pelayaran Angkutan Laut di Indonesia*. *Lex et Societatis*, Vol III/No, 25–36.
- Fachriansyah. (2011). *Efektivitas Organisasi Pendapatan Pengelolaan Keuangan Dan Aset Kabupaten Bangka Barat*. Universitas Terbuka.
- Fauzi, H., Purba, H., Leviza, J., & Yefrizawati. (2016). *Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Terhadap Kerugian Barang Bagasi Tercatat Penumpang Pada Penerbangan Domestik (Studi Pada Pt Garuda Indonesia Air Lines Medan)*. *USU Law Jurnal*, Vol 4 No 2, 142–152.
- Hamid, E. S., & Susilo, Y. S. (2015). *Strategi Pengembangan Usaha Mikro Kecil Dan Menengah Di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta*. *Jurnal Ekonomi Pembangunan: Kajian Masalah Ekonomi dan Pembangunan*, 12(1), 45. <https://doi.org/10.23917/jep.v12i1.204>
- Hardani. (2020). *Buku Metode Penelitian Kualitatif & Kuantitatif* (H. Abadi, Ed.). Yogyakarta: Pustaka Ilmu.
- Herliani, A. (2016). *Kemitraan Antara Lembaga Pemerhati Anak dan Masyarakat (L-Pamas) dan Pemerintah Desa dalam Upaya Pemberdayaan dan Perlindungan Anak (Studi Kasus Desa Mataram Kecamatan Gadingrejo Kabupaten Pringsewu)*. Bandar Lampung, Universitas Lampung.
- Layaman. (2006). *Studi Efektivitas Pelayanan Publik*. 13–33.
- Merdeka.com. (2017). *Pulau di Indonesia 16.056 telah Diverifikasi PBB*. Diakses tanggal 22 Januari 2021 Jam 15:00 Wib.
- Noermijati. (2013). *Aktualisasi Teori Herzberg, Kepuasan Kerja dan Kinerja Spiritual Manager Operasional (Pertama)*. Malang: UB Press.
- Pramiyati, T., Jayanta, J., & Yulnelly, Y. (2017). *Peran Data Primer Pada Pembentukan Skema Konseptual Yang Faktual (Studi Kasus: Skema Konseptual Basisdata Simbumil)*. *Simetris: Jurnal Teknik Mesin, Elektro dan Ilmu Komputer*, 8(2), 679. <https://doi.org/10.24176/simet.v8i2.1574>
- Purwendah, E. K., & Djatmiko, A. (2015). *Peran Syahbandar Dalam Penegakan*

*Hukum Pencemaran Minyak Di Laut Oleh Kapal Tanker*. Perspektif Journal, 20(1), 30. <https://doi.org/10.30742/perspektif.v20i1.141>

Rifa'i, B. (2013). *Efektivitas Pemberdayaan Usaha Mikro Kecil dan Menengah (UMKM) Krupuk Ikan dalam Program Pengembangan Labsite Pemberdayaan Masyarakat Desa Kedung Rejo Kecamatan Jabon Kabupaten Sidoarjo*. Journal Unair, 1(1), 1–7.

Santosa, A., & Sinaga, E. A. (2020). *Peran Tanggung Jawab Nakhoda Dan Syahbandar Terhadap Keselamatan Pelayaran Melalui Pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang*. Jurnal Sains Dan Teknologi Maritim, 20(1), 29–42. <https://doi.org/10.33556/jstm.v20i1.215>

Serambinews.com. (2020). *KMP Teluk Sinabang Tunda Pelayaran Alami Kerusakan Saat Sandar*. diakses tanggal 22 Januari 2021 Jam 12:00 Wib.

Sitompul, M. S. (2017). *Harmonisasi Pengaturan Tentang Kewenangan Dalam Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) Kapal Ikan di Pelabuhan Belawan Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 Tentang Perikanan*. Jurnal Mercatoria, 9(2), 136. <https://doi.org/10.31289/mercatoria.v9i2.436>

Susilo, B. H., & Esha, P. T. (2014). *Mengamati Keselamatan Penumpang Angkutan Sungai dan Danau 1*. 10(April), 74–90.

Suwendra, I Wayan. (2018). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Nila Cakra Publishing House.

Suwendra, I. W. (2018). *Metodologi Penelitian Kualitatif dalam Ilmu Sosial, Pendidikan, Kebudayaan, dan Keagamaan*. Cakra Publishing House, Bandung. Retrieved from [yusuf.staff.ub.ac.id/files/2012/11/Jurnal-Penelitian-Kualitatif](http://yusuf.staff.ub.ac.id/files/2012/11/Jurnal-Penelitian-Kualitatif).

Sugiyono. (2015). *Metode Penelitian Pendidikan (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R&D)*. Cet 21. Bandung: Alfabeta

Yusanto, Y. (2020). *Ragam Pendekatan Penelitian Kualitatif*. Journal of Scientific Communication (Jsc), 1(1), 1–13. <https://doi.org/10.31506/jsc.v1i1.7764>

<https://acehbarat.sigapaceh.id/>

<https://acehbaratkab.go.id/halaman/geografi>

[https://sippa.ciptakarya.pu.go.id/sippa\\_online/ws\\_file/dokumen/rpi2jm/DOCRPIJ\\_M\\_9ae3245413\\_BAB%20IVBAB%20IV%20PROFIL%20KABUPATEN%20SIMEULUE.pdf](https://sippa.ciptakarya.pu.go.id/sippa_online/ws_file/dokumen/rpi2jm/DOCRPIJ_M_9ae3245413_BAB%20IVBAB%20IV%20PROFIL%20KABUPATEN%20SIMEULUE.pdf)

<https://acehbaratkab.bps.go.id/indicator/12/255/1/jumlah-penduduk-kabupaten-aceh-barat.html>

[http://prodeskel.binapemdes.kemendagri.go.id/gjpenduduk\\_detil/](http://prodeskel.binapemdes.kemendagri.go.id/gjpenduduk_detil/)

Baron dan Armstrong dalam Musdalifah, dkk *Kinerja Pegawai Pada Kantor Syahbandar Dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Biak*  
Jurnal MODERAT, Volume 6, Nomor 3

Website: <https://jurnal.unigal.ac.id/index.php/moderat> ISSN: 2622-691X (online).

<https://www.liputan6.com/news/read/326508/pt-kai-gelar-razia-penumpang-gelap>

## **Panduan Wawancara Penelitian**

### **A. Intansi Syahbandar (Korsatpel) Pelabuhan Aceh Barat dan Simeulue.**

- a) Bagaiman tanggapan Bapak/Ibu selama bertugas di Pelabuhan Aceh Barat/Simeulue, apakah ada kendala dalam menjalankan tugas baik itu dari segi sarana dan prasarana namaupun lainnya ?
- b) Bagaiman tanggapan Bapak/Ibu terhadap hadirnya penumpang gelap (Tidak memiliki Tiket) yang mengikuti kegiatan pelayaran KMP. Teluk Sinabang ?
- c) Berapa jumlah personil syahbandar yang bertugas dalam setiap keberangkatan kapal ?

### **B. ABK Kapal KMP Teluk Sinabang**

- a) Apakah yang melakukan pemeriksaan dan penerbitan SPB KMP Teluk Sinabang adalah pihak BPTD wilayah 1 Aceh ?
- b) Bagaiman pendapat Bapak/Ibu tentang pengawasan penumpang yang dilakukannya syahbandar selama ini apakah sudah sesuai aturan ?
- c) Apakah sebelum kapal melakukan keberangkatan Syahbandar melakukan pemeriksaan (Sijil) Awak Kapal ?
- d) Gunamendukung keselamatan dan keamanan penumpang, komponen keselamatan apa saja yang di periksa pihak syahbandar ?
- e) Apakah sarana dan prasarana bagi Anak Buah Kapal dalam melakukan pelayaran telah terpenuhi secara maksimal ?
- f) Bagaiman penilaian Bapak/ Ibu perihal kinerja syahbandar selama ini ?

### **C. Penumpang Kapal KMPTelukSinabang**

- a) Bagaimanapendapatantentangfasilitaspelabuhan yang di sediakanolehpihaksyahbandarAceh Barat/Simeulue?
- b) BagaimanamenurutandatingkatpengawasanpenumpangKmpTelukSinabang yang dilakukanolehpihakSyahbandar ?
- c) ApakahdapernahmenggunakanjasatransportasiKmpTelukSinabangtanpa menggunakantiket ?
- d) Bagaimanapendapatandatentangkinerjasyahbandarpelabuhanselamaini ?
- e) Sebelummelakukankeberangkatankapalapakahdamelaluitahappemeriksaan syahbandar?,
- f) Apasaja yang di periksapihaksyahbandarpelabuhan ?
- g) Apaalasananditidakmenggunakantiketdalam menggunakanjasatransportasi KmpTelukSinabang ?

### **D. DinasPerhubungan Aceh Barat danSimeulue**

- a) Apakahdinasperhubungkabupatendanpihaksyahbandarpelabuhanmemilikikegiatankerjasamadalam pengelolaan pelabuhan ?
- b) BagaimanatanggapannyaBapak/Ibuterkaithadirnyapenumpanggelap (Tidakmemilikitiket) dalam pelayaran KMP TelukSinabang ?
- c) BagaimanapenilaianBapak/ Ibuperihalkinerjasyahbandarselamaini ?

**E. Penyedia Jasa angkutan Penyeberangan PT. ASDP Ferry Indonesia  
Persero Cabang Singkil**

- a) Apakah ketersediaan fasilitas keselamatan dan Keamanan penumpang KMP. Teluk Sinabang telah terpenuhi ?
- b) Bagaimana tanggapan Bapak/Ibu perihal KMP Teluk Sinabang yang memberangkatkan Kapal dengan penumpang melebihi kapasitas ?
- c) Bagaimana tanggapan Bapak/Ibu perihal hadirnya penumpang gelap pada KMP. Teluk Sinabang ?
- d) Berapa jumlah orang jumlah personil ASDP yang bertugas di setiap pelabuhan ?
- e) Bagaimana pembagian tugas dan fungsi personil ASDP di pelabuhan ?

## DOKUMENTASI PENELITIAN



Dokumentasi Pengambilan Data Penelitian Bersama Tim Pengawas.



Dokumentasi Data Penelitian Bersama Muallim II KMP Teluk Sinabang.



Dokumentasi Data Penelitian Syahbandar Saat Melakukan Penertiban Kendaraan.



Dokumentasi Pengambilan Data di Dinas Perhubungan Aceh Barat.



Dokumentasi Pengambilan Data Penumpang.



Dokumentasi Data Penelitian Penumpang Menyalahi Aturan.

## Jadwal Keberangkatan Kapal KMP. Teluk Sinabang

 <b>REVISI JADWAL KMP. ACEH HEBAT 1</b> <b>PERIODE 23 DESEMBER 2021 s/d 31 DESEMBER 2021</b> LINTASAN - SINABANG - CALANG (PP)				
TANGGAL	HARI	PENYEBERANGAN	KEBERANGKATAN	TIBA
23 Desember 2021	Kamis	Sinabang - Calang	17.00 WIB	07.00 WIB
24 Desember 2021	Jumat	Calang - Sinabang	16.00 WIB	06.00 WIB
25 Desember 2021	Sabtu		OFF	
26 Desember 2021	Minggu	Sinabang - Calang	17.00 WIB	07.00 WIB
27 Desember 2021	Senin	Calang - Sinabang	16.00 WIB	06.00 WIB
28 Desember 2021	Selasa		OFF	
29 Desember 2021	Rabu		OFF	
30 Desember 2021	Kamis	Sinabang - Calang	17.00 WIB	07.00 WIB
31 Desember 2021	Jumat	Calang - Sinabang	16.00 WIB	06.00 WIB

 <b>RENCANA JADWAL KMP. ACEH HEBAT 3</b> <b>PERIODE 20 DESEMBER s/d 31 DESEMBER 2021</b> LINTASAN SINGKIL - PULAU BANYAK (PP) & SINABANG - PULAU BANYAK - UNGGUL (PP)				
TANGGAL	HARI	PENYEBERANGAN	KEBERANGKATAN	TIBA
20 DESEMBER 2021	Senin	Singkil - Pulau Banyak	17.00 WIB	20.00 WIB
21 DESEMBER 2021	Selasa	Pulau Banyak - Sinabang	21.00 WIB	06.00 WIB
22 DESEMBER 2021	Rabu	Sinabang - Pulau Banyak	21.00 WIB	06.00 WIB
23 DESEMBER 2021	Kamis	Pulau Banyak - Singkil	08.00 WIB	12.00 WIB
24 DESEMBER 2021	Jumat	Singkil - Pulau Banyak	08.30 WIB	12.00 WIB
25 DESEMBER 2021	Sabtu	Pulau Banyak - Singkil	14.00 WIB	18.00 WIB
26 DESEMBER 2021	Minggu	Singkil - Pulau Banyak	08.30 WIB	12.00 WIB
27 DESEMBER 2021	Senin	Pulau Banyak - Singkil	14.00 WIB	18.00 WIB
28 DESEMBER 2021	Selasa	Singkil - Pulau Banyak	08.30 WIB	12.00 WIB
29 DESEMBER 2021	Rabu	Pulau Banyak - Singkil	14.00 WIB	18.00 WIB
30 DESEMBER 2021	Kamis	Singkil - Pulau Banyak	08.30 WIB	12.00 WIB
31 DESEMBER 2021	Jumat	Pulau Banyak - Singkil	14.00 WIB	18.00 WIB

 <b>RENCANA JADWAL KMP. TELUK SINGKIL</b> <b>PERIODE 23 DESEMBER 2021 s/d 31 DESEMBER 2021</b> LINTASAN SINABANG - LABUHAN HAJI (PP)				
TANGGAL	HARI	PENYEBERANGAN	KEBERANGKATAN	TIBA
23 Desember 2021	Kamis	Sinabang - Labuhan Haji	09.30 WIB	19.30 WIB
24 Desember 2021	Jumat		OFF	
25 Desember 2021	Sabtu	Labuhan Haji - Sinabang	09.30 WIB	19.30 WIB
26 Desember 2021	Minggu	Sinabang - Labuhan Haji	09.30 WIB	19.30 WIB
27 Desember 2021	Senin	Labuhan Haji - Sinabang	09.30 WIB	19.30 WIB
28 Desember 2021	Selasa	Sinabang - Labuhan Haji	09.30 WIB	19.30 WIB
29 Desember 2021	Rabu	Labuhan Haji - Sinabang	09.30 WIB	19.30 WIB
30 Desember 2021	Kamis	Sinabang - Labuhan Haji	09.30 WIB	19.30 WIB
31 Desember 2021	Jumat		OFF	

 <b>RENCANA JADWAL KMP. TELUK SINABANG</b> <b>PERIODE 20 DESEMBER 2021 s/d 31 DESEMBER 2021</b> LINTASAN SINABANG - MEULABOH (PP) & SINABANG - SINGKIL (PP)				
TANGGAL	HARI	PENYEBERANGAN	KEBERANGKATAN	TIBA
20 Desember 2021	Senin	OFF		
21 Desember 2021	Selasa	Sinabang - Meulaboh	18.00 WIB	07.00 WIB
22 Desember 2021	Rabu	Meulaboh - Sinabang	14.00 WIB	04.00 WIB
23 Desember 2021	Kamis	Sinabang - Singkil	21.00 WIB	09.00 WIB
24 Desember 2021	Jumat	Singkil - Sinabang	18.00 WIB	06.00 WIB
25 Desember 2021	Sabtu	Sinabang - Meulaboh	18.00 WIB	07.00 WIB
26 Desember 2021	Minggu	Meulaboh - Sinabang	14.00 WIB	04.00 WIB
27 Desember 2021	Senin	Sinabang - Meulaboh	18.00 WIB	07.00 WIB
28 Desember 2021	Selasa	Meulaboh - Sinabang	14.00 WIB	04.00 WIB
29 Desember 2021	Rabu	Sinabang - Meulaboh	18.00 WIB	07.00 WIB
30 Desember 2021	Kamis	Meulaboh - Sinabang	14.00 WIB	04.00 WIB
31 Desember 2021	Jumat	Sinabang - Singkil	08.00 WIB	20.00 WIB
		Singkil - Sinabang	22.00 WIB	08.00 WIB

Note : Jadwal Kapal dapat berubah sewaktu - waktu tergantung situasi dan kondisi