

Analisis Peran Syahbandar dalam Pengawasan Kelaiklautan Kapal Tradisional di Wilayah Kerja KSOP Kelas III Labuan Bajo

Abel Yosa Nohara^{1*}, Trisnowati Rahayu², Faris Nofandi³, Diana Alia⁴

^{1,2,3,4} Politeknik Pelayaran Surabaya, Indonesia

Alamat: Jl. Gunung Anyar Boulevard No.1, Surabaya, Jawa Timur

Korespondensi penulis : abelyosanhr3@gmail.com

Abstract. *This study analyzes the role of the Syahbandar in overseeing the seaworthiness of traditional ships in the Labuan Bajo area, focusing on the challenges and implications for maritime safety. Traditional ships, particularly the Phinisi, play a significant role in local transportation and tourism. However, many of these vessels fail to meet seaworthiness standards, increasing the risk of accidents, including sinking or serious injury. The research employs a qualitative descriptive approach, utilizing data from interviews, observations, and documentation, and analyzes the findings using Fishbone diagrams. Results show that factors contributing to this issue include lack of awareness among ship owners, incomplete safety equipment, insufficient supervision by the Syahbandar, and lack of enforcement. The study highlights the need for improved oversight, better compliance with safety regulations, and more rigorous enforcement to enhance the safety of traditional ships and protect passengers.*

Keywords: *Labuan Bajo, maritime safety, seaworthiness, Syahbandar, traditional ships*

Abstrak. Penelitian ini menganalisis peran Syahbandar dalam pengawasan kelaiklautan kapal tradisional di wilayah Labuan Bajo, dengan fokus pada tantangan dan implikasi keselamatan maritim. Kapal tradisional, khususnya Phinisi, memainkan peran penting dalam transportasi lokal dan pariwisata. Namun, banyak kapal ini yang tidak memenuhi standar kelaiklautan, meningkatkan risiko kecelakaan, seperti tenggelam atau cedera serius. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif, dengan data yang diperoleh dari wawancara, observasi, dan dokumentasi, serta menganalisis temuan menggunakan diagram Fishbone. Hasil penelitian menunjukkan faktor-faktor penyebab masalah ini antara lain kurangnya kesadaran pemilik kapal, peralatan keselamatan yang tidak lengkap, pengawasan Syahbandar yang kurang, dan kurangnya penegakan aturan. Penelitian ini menyoroti pentingnya pengawasan yang lebih baik, kepatuhan terhadap peraturan keselamatan, dan penegakan yang lebih ketat untuk meningkatkan keselamatan kapal tradisional dan melindungi penumpang..

Kata kunci: Keselamatan maritim, kapal tradisional, kelaiklautan, Labuan Bajo, Syahbandar

1. LATAR BELAKANG

Kapal tradisional adalah alat transportasi air yang dibuat dengan teknologi dan kearifan lokal masyarakat setempat, mencerminkan nilai budaya, sejarah, dan kemampuan teknis yang diwariskan secara turun-temurun. Kapal ini biasanya digunakan untuk keperluan perdagangan, perikanan, atau transportasi, sesuai dengan kebutuhan masyarakat maritim tradisional.

Dengan semakin ramainya wisata maritim di Indonesia, kapal *Phinisi* telah menjadi salah satu kapal wisata yang sangat diminati oleh wisatawan domestik maupun internasional. Di Labuan Bajo, kapal *Phinisi* menjadi pilihan utama untuk menikmati keindahan alam di sekitar perairan Labuan Bajo dan Pulau Komodo. Pada November 2024, jumlah kapal wisata yang beroperasi di perairan Labuan Bajo mencapai 407 kapal. Kapal-kapal ini terdiri dari berbagai jenis, seperti kapal *Phinisi*, *opendeck*, kapal kabin, dan *speedboat*. Angka tersebut

menunjukkan lonjakan yang signifikan dibandingkan awal tahun 2024 dengan catatan kapal sebanyak 356 kapal.

Keandalan kapal dan keselamatan pelayaran sangat penting untuk melindungi penumpang, lingkungan, dan mendukung kelancaran ekonomi pelayaran. Kecelakaan kapal dapat berdampak serius pada kehidupan manusia, ekosistem laut, dan stabilitas perdagangan global. Oleh karena itu, pencegahan dan pengurangan risiko kecelakaan menjadi prioritas, dengan fokus pada keselamatan awak kapal, perlindungan lingkungan, dan keamanan pelayaran. Peraturan internasional, teknologi keselamatan, dan kesadaran industri juga berperan penting. Konvensi seperti SOLAS mencerminkan upaya global untuk menetapkan standar keselamatan pelayaran, sementara teknologi canggih, termasuk sistem navigasi dan manajemen keselamatan kapal, berperan besar dalam mencegah dan menangani kecelakaan, bahkan untuk kapal tradisional.

Syahbandar memiliki tanggung jawab besar dalam memastikan kelaiklautan kapal sebagai otoritas di perairan dan pelabuhan. Sebagai pengawas, Syahbandar menegakkan peraturan agar kapal yang beroperasi memenuhi standar keselamatan yang ditetapkan. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Labuan Bajo, yang berada di wilayah rawan cuaca buruk, menghadapi tantangan untuk mengingatkan nakhoda kapal agar memastikan kelaiklautan kapal. Selain cuaca, kapal tradisional sering mengalami kendala dalam memenuhi standar administratif dan teknis yang diatur dalam Undang-Undang No. 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran. Hal ini menjadi tugas KSOP Kelas III Labuan Bajo untuk meningkatkan pengawasan agar lebih banyak kapal memenuhi persyaratan layak berlayar.

Belakangan ini, perairan Labuan Bajo mengalami kecelakaan kapal, terutama pada kapal tradisional seperti kebakaran KLM Sea Safari VII yang mengakibatkan korban dan kerugian. Faktor penyebabnya meliputi faktor manusia, seperti kecerobohan dan kurangnya keterampilan awak kapal dalam menangani masalah operasional. Faktor teknis terkait kelaiklautan kapal, termasuk kurangnya perawatan rutin yang mengakibatkan kerusakan. Selain itu, cuaca buruk sering dianggap sebagai penyebab utama kecelakaan laut. Berdasarkan pengamatan penulis selama praktek di KSOP Kelas III Labuan Bajo, masih banyak kapal tradisional yang tidak memenuhi standar laiklaut, terutama dalam perlengkapan keselamatan. Fakta ini menunjukkan pentingnya perlengkapan keselamatan dalam pelayaran. Berdasarkan latar belakang tersebut, penulis tertarik untuk menyusun penelitian ini.

2. KAJIAN TEORITIS

Teori yang mendukung penelitian ini yang pertama terkait peran. Menurut Soekanto (2002) Peran ialah tingkah laku seseorang yang mementaskan suatu kedudukan tertentu. Dalam peranan yang berkaitan dengan suatu pekerjaan, seseorang dibutuhkan mampu melakukan keharusan-kewajiban sesuai dengan peranan yang dipegangnya. Terkait pengawasan menurut Bohari (2002:5), tujuan dari pengawasan adalah untuk mengamati keadaan yang sebenarnya terjadi, dengan tujuan agar kesalahan atau hambatan dapat segera dilaporkan kepada pemimpin atau pihak yang bertanggung jawab, sehingga tindakan korektif yang diperlukan dapat segera diambil. Dengan indikator pengawasan menurut Hani Handoko (2003:71) seperti akurat, tepat waktu, objektif, terpusat, realistik, terkoordinasi, dan fleksibel.

Sebagai pejabat dengan kewenangan tertinggi di pelabuhan, Syahbandar memiliki tanggung jawab besar yang diatur oleh hukum di Indonesia, khususnya dalam UU Nomor 17 Tahun 2008. Tugas utama Syahbandar meliputi pengawasan terhadap kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan, ketertiban pelabuhan, lalu lintas kapal, alih muat, pemanduan, pekerjaan bawah air, serta penundaan kapal. Selain itu, Syahbandar juga mengawasi kegiatan bongkar muat barang berbahaya, pengisian bahan bakar, embarkasi dan debarkasi penumpang, pengerukan, reklamasi, pembangunan fasilitas pelabuhan, serta pelaksanaan pencarian dan penyelamatan. Syahbandar juga memimpin penanggulangan pencemaran dan kebakaran di pelabuhan serta memastikan perlindungan lingkungan maritim.

Berdasarkan hal tersebut berkaitan dengan kelaiklautan kapal di perairan. Menurut Pasal 1 ayat 33 UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Kelaiklautan Kapal adalah kondisi kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal, kesehatan penumpang, status hukum kapal, serta manajemen keselamatan dan keamanan untuk berlayar di perairan tertentu. Tugas Syahbandar, sebagai pejabat dengan kewenangan tertinggi di pelabuhan, sangat terkait dengan kelaiklautan kapal ini. Dengan demikian, tugas Syahbandar sangat krusial dalam memastikan kapal yang beroperasi memenuhi standar kelaiklautan yang ditetapkan, agar dapat mengurangi risiko kecelakaan dan pencemaran, serta mendukung kelancaran aktivitas pelayaran.

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan menggunakan pendekatan deskriptif, menurut Sugiyono (2011) penelitian kualitatif adalah penelitian yang digunakan untuk meneliti pada kondisi objek alamiah, dimana peneliti merupakan instrumen kunci. Lokasi penelitian di KSOP Kelas III Labuan Bajo tahun 2023-2024 dengan data primer wawancara, observasi, dan dokumentasi. Analisis data dilakukan dengan Diagram *Fishbone*. Diagram ini akan menunjukkan sebuah dampak atau akibat dari sebuah permasalahan, dengan berbagai penyebabnya berdasarkan faktor manusia, mesin, metode dan lingkungan.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Di perairan Labuan Bajo, terdapat total 407 kapal wisata yang sebagian besar merupakan kapal phinisi dengan rata-rata GT antara 15 hingga 35, serta kapal nelayan dengan rata-rata GT antara 1 hingga 6. Dermaga Marina menjadi salah satu dermaga yang paling sibuk, digunakan untuk berbagai aktivitas lokal, perdagangan, dan pariwisata, dengan kedalaman laut sekitar 2,4 hingga 8 meter.

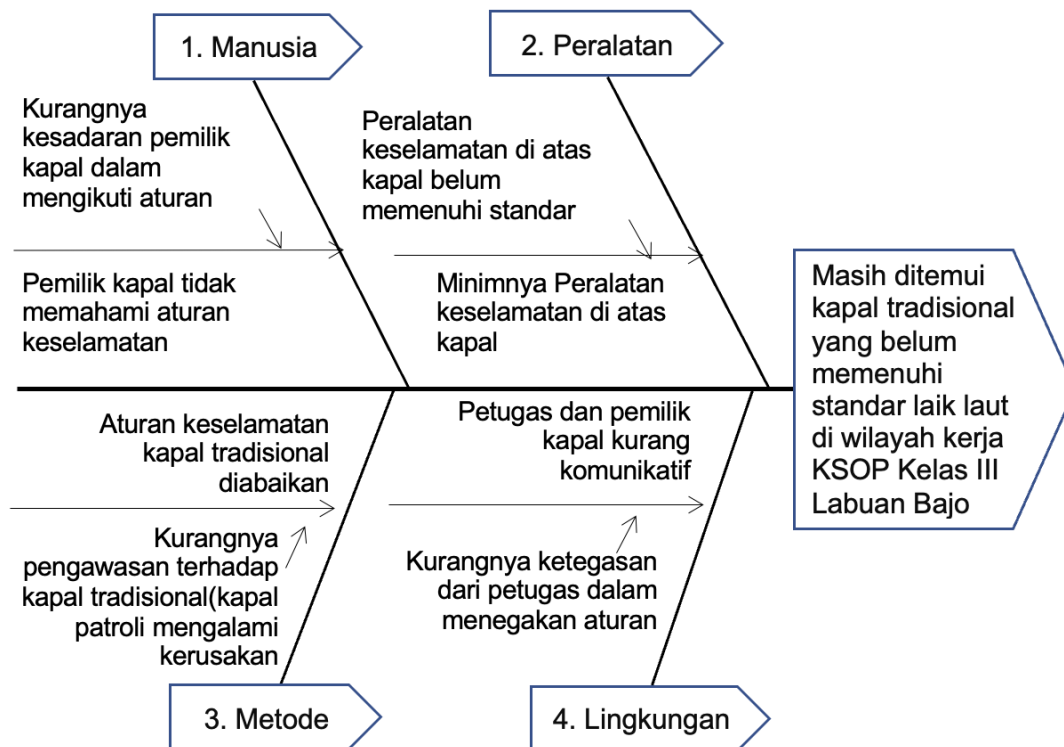
Berdasarkan pengamatan penulis selama praktik darat di KSOP Kelas III Labuan Bajo, pengawasan terhadap kelaiklautan kapal tradisional masih belum optimal. Banyak kapal tradisional yang belum memenuhi standar laik laut, terutama dalam hal perlengkapan keselamatan. Kapal-kapal tradisional di wilayah ini sering kali tidak dilengkapi dengan alat keselamatan sesuai standar, yang sangat membahayakan, terutama dalam kondisi cuaca ekstrem. Meskipun pemilik kapal sering beralasan alat keselamatan mahal dan upah mereka kecil, pemenuhan perlengkapan keselamatan seperti jaket pelampung dan pelampung penolong sangat penting untuk mencegah risiko kecelakaan.



Gambar 1. Grafik Kapal Wisata Labuan Bajo 2023-2024
Sumber: KSOP Kelas III Labuan Bajo (2024)

Analisis Data

Metode Analisis Akar Penyebab (Root Cause Analysis/ RCA) yang digunakan yaitu *Fishbone* Diagram. Faktor-faktor penyebab masalah yang akan dianalisis adalah Manusia, Peralatan, Metode dan Lingkungan, sebagai berikut:



Gambar 2. Analisis Data *Fishbone*
Sumber: Analisis Penulis (2024)

Berdasarkan analisa menggunakan fishbone diagram di atas masih ditemui kapal tradisional yang belum memenuhi standar laik laut di wilayah kerja KSOP Kelas III Labuan Bajo, akar masalahnya sebagai berikut:

1. Pemilik Kapal Tidak Memahami Aturan Keselamatan

Kedisiplinan merupakan kunci dalam mencapai tujuan yang optimal, karena tanpa disiplin yang baik, sulit untuk mencapai hasil maksimal. Disiplin adalah kesadaran dan keinginan untuk menaati peraturan perusahaan dan norma sosial, dengan tujuan utama mengurangi kecelakaan kerja dan memastikan keselamatan awak kapal. Disiplin mencerminkan keadaan tertib di mana anggota organisasi mengikuti aturan yang ditetapkan oleh pemimpin, serta mendorong pemenuhan ketentuan yang berlaku. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (Ditjen Hubla) telah mengeluarkan aturan keselamatan pelayaran untuk kapal tradisional/kapal rakyat dan menyelenggarakan sosialisasi untuk meningkatkan kesadaran akan keselamatan pelayaran, terutama pentingnya penggunaan jaket pelampung.

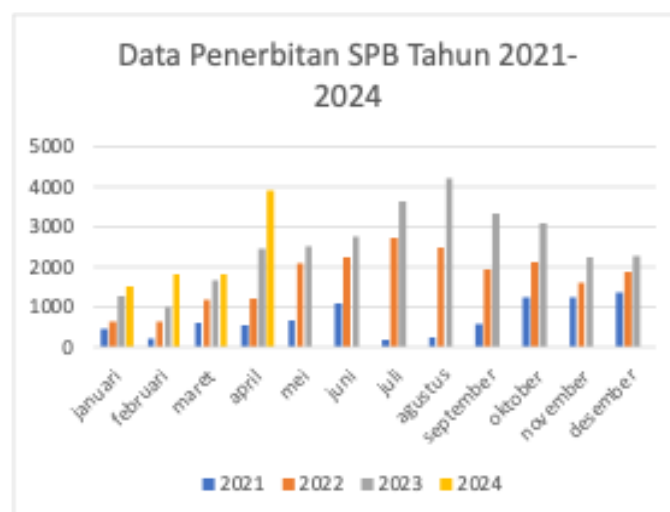
Dirjen Hubla menegaskan bahwa keselamatan pelayaran adalah tanggung jawab bersama antara pemilik kapal, nakhoda, dan masyarakat sekitar.

2. Peralatan Keselamatan di atas kapal belum memenuhi standar

Peralatan keselamatan yang memadai sangat penting untuk menjaga keselamatan pelayaran, baik di kapal tradisional maupun modern. Kapal tradisional, yang sering digunakan di daerah seperti Labuan Bajo atau dalam konteks budaya tertentu, biasanya memiliki keterbatasan dalam hal peralatan keselamatan dibandingkan dengan kapal modern. Beberapa pengaruh dari ketidaklengkapan peralatan keselamatan di kapal tradisional meliputi: pertama, ketidakadaan pelampung hidup, jaket keselamatan, atau alat komunikasi darurat, yang mengurangi kemampuan awak kapal untuk menyelamatkan diri dalam situasi darurat. Kedua, kekurangan peralatan navigasi modern seperti radar atau GPS, yang menyulitkan navigasi dalam cuaca buruk atau keadaan darurat. Ketiga, tidak adanya alat komunikasi darurat yang efektif, seperti radio VHF, yang menghambat koordinasi dalam situasi darurat. Keempat, ketidakhadiran sistem pemadam kebakaran yang memadai, yang penting untuk mengendalikan kebakaran sebelum membahayakan keselamatan kapal. Oleh karena itu, peralatan keselamatan yang lengkap dan kepatuhan terhadap standar keselamatan.

3. Kurangnya Pengawasan Terhadap Kapal Tradisional

Berikut merupakan data penerbitan Surat Persetujuan Berlayar di KSOP Kelas III Labuan Bajo Periode 2021 sampai bulan april 2024 :



Gambar 3. Data penerbitan SPB di KSOP Kelas III Labuan Bajo periode Tahun 2021 sampai April 2024

Sumber: KSOP Kelas III Labuan Bajo (2024)

Dari data penerbitan Surat Persetujuan Berlayar di atas dapat disimpulkan bahwa semakin tahun kapal-kapal yang berkegiatan di labuan bajo semakin meningkat, hal tersebut tentunya menjadi tugas syahbandar salah satunya sebagai pengawas untuk memastikan kapal-kapal yang akan berlayar sudah memenuhi persyaratan.

Pengawasan adalah usaha untuk menilai pelaksanaan suatu kegiatan dengan membandingkan hasil yang dicapai dengan standar yang telah ditetapkan, serta melakukan perbaikan jika terdapat penyimpangan dari standar tersebut. Di lapangan, pengawasan terhadap kapal tradisional masih lemah, yang tercermin dari sejumlah kecelakaan kapal yang terjadi belakangan ini. Pengawasan terhadap kapal tradisional perlu lebih tegas dibandingkan dengan kapal konvensi yang sudah dibangun dengan spesifikasi yang lebih ketat. Perubahan yang radikal diperlukan untuk memperbaiki kapal-kapal tradisional, mengingat Indonesia telah memiliki standar kapal non-konvensi (Non Convention Vessel Standard/SCVS) sejak 2009. Di Labuan Bajo, kapal patroli tersedia untuk melaksanakan patroli dan pengawasan terhadap kelaiklautan kapal. Namun, kapal patroli KN.P.5168 milik KSOP Kelas III Labuan Bajo saat ini mengalami kerusakan pada mesinnya, sehingga tidak dapat dioperasikan, yang menghambat pengawasan kelaiklautan kapal tradisional di wilayah tersebut.

4. Kurangnya Ketegasan dari Petugas dalam menegakkan aturan

Pelayaran di Labuan Bajo mendapat perhatian setelah kecelakaan KLM SEA SAFARI VII pada 2 Mei 2024, yang menyoroti pentingnya pengawasan terhadap kapal tradisional. Beberapa faktor kontribusi kecelakaan kapal tradisional di Indonesia meliputi kurangnya aturan dan pengawasan, penggunaan genset tambahan yang tidak sesuai, ketidaksesuaian implementasi ISM Code, serta penanganan muatan berbahaya yang tidak tepat. Meskipun peraturan keselamatan pelayaran telah ditetapkan melalui Peraturan Dirjen Hubla No. HK.103/2/8/DJPL-17 untuk kapal tradisional pengangkut penumpang, masih banyak kapal yang tidak mematuhi standar keselamatan yang ditetapkan. Hal ini mencakup ketidaklengkapan peralatan keselamatan dan dokumen terkait, serta kurangnya pemahaman pemilik kapal mengenai prosedur pembangunan kapal yang sesuai dengan undang-undang yang berlaku. Oleh karena itu, peningkatan kesadaran dan pengawasan yang lebih ketat diharapkan dapat memperbaiki kondisi keselamatan pelayaran di Indonesia.

Pembahasan

Berdasarkan analisis data di atas, bahwa untuk mengatasi masalah masih ditemui kapal tradisional yang belum memenuhi standar laik laut di wilayah kerja KSOP Kelas III Labuan Bajo, dapat dilakukan dengan cara sebagai berikut

1. Sosialisasi Keselamatan Pelayaran

Sosialisasi adalah proses individu belajar untuk berintegrasi dengan masyarakat sesuai nilai dan norma yang berlaku, termasuk dalam keselamatan pelayaran di kapal. Direktorat KPLP, Ditjen Perhubungan Laut, memberikan pengarahan dan bantuan life jacket kepada operator kapal tradisional untuk meningkatkan keselamatan pelayaran rakyat, yang harus dilengkapi dengan peralatan keselamatan dan mematuhi peraturan yang ada. Sosialisasi keselamatan pelayaran terus dilakukan melalui kampanye untuk meningkatkan kesadaran penumpang, memastikan penggunaan life jacket, serta menjaga tata tertib dan data manifes penumpang yang tercatat di syahbandar, sekaligus memberikan pengarahan tentang prosedur dalam keadaan darurat seperti kebakaran.

2. Kelengkapan alat keselamatan

Operator kapal harus melengkapi peralatan keselamatan di atas kapal tradisional sesuai standar keselamatan untuk melindungi nyawa penumpang dan awak kapal. Peralatan seperti jaket keselamatan dan pelampung sangat penting dalam situasi darurat, seperti kecelakaan atau kapal tenggelam. Untuk mengatasi ketidaklengkapan peralatan keselamatan, langkah-langkah yang dapat diambil meliputi penyadaran dan pelatihan keselamatan kepada awak kapal, memperoleh peralatan yang memenuhi standar keselamatan modern, menyusun rencana keselamatan yang terperinci, berkoordinasi dengan pihak berwenang, mematuhi peraturan keselamatan, dan melakukan edukasi kepada masyarakat tentang pentingnya keselamatan pelayaran. Semua upaya ini bertujuan untuk memastikan keselamatan semua orang di kapal dan meminimalkan risiko selama pelayaran.

3. Penerapan Teknik Pengawasan

Pengawasan dapat dilakukan dengan dua cara, yaitu pengawasan langsung dan tidak langsung. Pengawasan langsung dilakukan oleh pimpinan secara langsung terhadap kegiatan yang dilakukan anak buahnya, sedangkan pengawasan tidak langsung dilakukan melalui laporan dari bawahannya. Pengawasan yang efektif membutuhkan proses yang terstruktur dan tahapan yang jelas. Tahap pertama adalah penetapan standar, yang

digunakan sebagai patokan untuk menilai hasil, seperti tujuan, sasaran, dan target pelaksanaan. Tahap kedua adalah penentuan pengukuran pelaksanaan kegiatan, di mana standar harus diukur secara nyata, baik harian, mingguan, atau bulanan.

Tahap ketiga adalah pengukuran pelaksanaan kegiatan yang dilakukan secara terus-menerus dengan metode pengamatan, laporan, inspeksi, atau pengujian. Tahap keempat adalah membandingkan pelaksanaan dengan standar yang ditetapkan dan menganalisis penyimpangan yang terjadi. Terakhir, tahap kelima adalah pengambilan tindakan koreksi jika diperlukan, seperti perubahan standar atau perbaikan pelaksanaan. Semua tahapan ini penting untuk memastikan pengawasan berjalan efektif dan mencapai hasil yang diinginkan.

4. Peningkatan peran SDM

Sumber daya manusia memiliki peran penting dalam mencapai tujuan organisasi, termasuk dalam menegakkan aturan keselamatan di pelabuhan. Untuk meningkatkan peran petugas pelabuhan dalam pengawasan kapal tradisional, beberapa langkah dapat diambil. Pertama, memberikan pelatihan khusus tentang keselamatan kapal tradisional, yang mencakup pemahaman karakteristik kapal, peralatan keselamatan, dan prosedur darurat. Kedua, memperkuat pemahaman petugas pelabuhan tentang kapal tradisional dan metode operasionalnya. Ketiga, menyusun pedoman pengawasan yang jelas, mencakup pemeriksaan rutin, prosedur pengawasan, dan langkah-langkah penegakan hukum.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Adanya kapal tradisional yang belum memenuhi standar laik laut di wilayah kerja KSOP Kelas III Labuan Bajo meningkatkan risiko kecelakaan. Kapal-kapal tersebut berpotensi menghadapi kecelakaan, tenggelam, atau cedera serius bagi awak kapal dan penumpang, yang mengancam keselamatan jiwa dan memperburuk situasi darurat di laut. Selain itu, ketidaklayakan kapal tradisional ini dapat menciptakan citra buruk bagi destinasi wisata, karena wisatawan yang menyadari potensi risiko keselamatan mungkin enggan menggunakan kapal tersebut, yang dapat berdampak negatif pada industri pariwisata lokal. Berdasarkan pembahasan sebelumnya, beberapa faktor yang menyebabkan kapal tradisional di wilayah kerja KSOP Kelas III Labuan Bajo belum memenuhi standar laik laut antara lain kurangnya kesadaran pemilik kapal dalam mengikuti aturan seperti HK 103/2/8/DJPL/2017 dan KM 65 tahun 2009, peralatan keselamatan di atas kapal yang tidak lengkap dan tidak sesuai dengan

standar keselamatan pelayaran, kurangnya pengawasan terhadap kelaiklautan kapal tradisional dari pihak Syahbandar, serta kurangnya ketegasan petugas dalam menegakkan aturan bagi kapal-kapal tradisional.

Berdasarkan kesimpulan di atas, untuk meningkatkan keselamatan pelayaran pada kapal tradisional, penulis menyarankan beberapa langkah. Pertama, pihak Syahbandar seharusnya melakukan sosialisasi secara maksimal tentang kelaiklautan kapal tradisional dan pengarahan mengenai keselamatan pelayaran kepada pemilik dan awak kapal. Kedua, operator kapal harus melengkapi peralatan keselamatan di atas kapal sesuai dengan standar keselamatan, untuk meminimalkan risiko dalam keadaan darurat. Ketiga, Kepala Syahbandar sebaiknya mengajukan permohonan penggantian mesin baru untuk kapal patroli kelas V agar dapat difungsikan kembali untuk melaksanakan patroli dan pengawasan kapal tradisional dengan efektif. Terakhir, Kepala Syahbandar perlu meningkatkan peran sumber daya petugas dalam menegakkan aturan, sehingga program pengawasan kapal-kapal tradisional dapat berjalan dengan baik dan keselamatan pelayaran dapat terjamin.

DAFTAR REFERENSI

- Bungin, B. (2007). Analisis data penelitian kualitatif. RajaGrafindo Persada.
- Cohen, B. J., & Harrison, M. M. (1992). Introducción a la sociología. McGraw-Hill.
- Hani, H. T. (2003). Manajemen. BPFE-Yogyakarta.
- Lisbijanto, H. (2013). Kapal Pinisi. Graha Ilmu.
- Lumantow, M. Y., Respationo, S., Simatupang, B., & Erniyanti, E. (2024). Legal analysis of marine inspector's duties and responsibilities in conducting ship's seaworthiness tests. *International Journal of Education, Language, Literature, Arts, Culture, and Social Humanities*, 2(4), 57–67.
- Moleong, L. J. (2008). Metodologi penelitian pendidikan. Bumi Aksara.
- Ridha, N. (2017). Proses penelitian, masalah, variabel dan paradigma penelitian. *Hikmah*, 14(1), 62–70.
- Saryono, A. (2010). Metodologi penelitian kualitatif dalam bidang kesehatan (pp. 98–99). Nuha Medika.
- Siagian, S. P. (2003). Teori dan praktek kepemimpinan. Rineka Cipta.
- Siagian, S. P. (2005). Fungsi-fungsi manajerial (Edisi revisi). Bumi Aksara.

- Silalahi, U. (2005). Studi tentang ilmu administrasi: Konsep, teori dan dimensi (Cetakan ke-6). Sinar Baru Algensindo.
- Simbolon, M. M. (2004). Dasar-dasar administrasi dan manajemen. Ghalia Indonesia.
- Sindy, S. (2024). Kewenangan syahbandar dalam pengawasan kelaiklautan kapal pelayaran rakyat di Pelabuhan Muara Angke dalam keselamatan penumpang. *Beleid*, 2(2), 208–220.
- Soekanto, S. (2002). Teori peranan (hlm. 441). Bumi Aksara.
- Sugiyono, P. (2011). Metodologi penelitian kuantitatif kualitatif dan R&D (pp. 62–70). Alfabeta.
- Sugiyono, P. D. (2018). Quantitative, qualitative, and R&D research methods. Alfabeta.
- Terry, G. R., & Rue, L. W. (1999). Dasar-dasar manajemen (Principle of management) (G. A. Ticoalu, Trans.; Cet. VI). Bumi Aksara.
- Trisnowati, R., Dwi, H., & Intan, S. (2020). Analysis of supervision of port authority on the activities of loading and unloading dangerous goods in the port of Tanjung Perak Surabaya. *XXI Век. Техносферная Безопасность*, 5(2), 157–160.
- Usman, E. (2014). Buku asas manajemen. PT RajaGrafindo Persada.
- Winardi, A. (1998). Penerapan analisis cycle time sebagai tolok ukur akuntansi manajemen dalam rangka perencanaan dan pengendalian sediaan bahan baku pada badan usaha X di Malang.