

# IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PENGUKURAN KAPAL PADA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS III PANTOLOAN

Sunardi

Mahasiswa Program Studi Magister Administrasi Publik Pascasarjana Universitas Tadulako

## Abstract

*The research intends to find out the implementation of Ship Measurement at Harbormaster and Harbor Authority Class III Policy of Pantoloan. The research setting was conducted at the office of harbormaster and harbor authority class III of Pantoloan. This was a descriptive qualitative research with 95 people as the population consisted of 70 employees and 25 ship owners. Sample was selected using purposive sampling with 3 employees and 2 ship owners. Data collection was primary and secondary. The data were collected through observation, interview and documentation. Then, they were analyzed using qualitative approach with procedures namely data reduction, data display and drawing conclusion (verification). The results reveal that communications called transmission, clarity are consistent; resources which staff (ship measurement expert and facility) still look unwell, whereas disposition such as willingness, commitment, honesty, authority resources and bureaucratic structure covering Standard Operational Procedure and authority fragmentation already be good. Therefore, based on the findings, it can be concluded that implementation of ship measurement is still less effective.*

**Keywords:** *Communication, Disposition, and Bureaucratic Structure*

Kondisi perairan wilayah Nusantara Indonesia sangat penting untuk di kembangkan salah satunya bidang transportasi laut, hal ini guna mendukung percepatan pembangunan daerah kepulauan utamanya wilayah Timur Indonesia, untuk itu pemerintah saat ini tengah giat memberikan bantuan pembangunan kapal-kapal rakyat, namun dalam hal pengoperasian setelah kapal tersebut melakukan pelayaran dari pelabuhan satu ke pelabuhan lain tidak jarang menemui hambatan ataupun musibah hal ini disebabkan karena kapal tersebut tidak dilengkapi dengan dokumen lengkap sehingga kapal tersebut tidak laik layar. Kondisi tersebut kemungkinan disebabkan, pemilik kurang mentaati peraturan pelayaran sebagaimana yang di atur dalam melakukan pengujian laik layar terhadap kapal oleh pihak yang berwenang.

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Pantoloan sebagai koordinator pelabuhan-pelabuhan yang ada di Sulawesi Tengah akan bertanggungjawab dengan melakukan pengawasan dan perlu

berkoordinasi atau dikomunikasikan secara internal dalam hal ini penanggungjawab dan staf pelaksana dilapangan, juga membangun komunikasi Eksternal lintas instansi dan masyarakat terkait dalam mengimplementasikan Kebijakan. Edwar III dalam Leo agustino (2014-150), mengatakan Komunikasi sangat menentukan keberhasilan pencapaian tujuan dari implementasi kebijakan publik. Lanjut Edwar III bahwa Komunikasi sangat diperlukan dalam Implenetasi Kebijakan Publik agar para pembuat keputusan dan para Implementor akan semakin konsisten dalam melaksanakan setiap kebijakan yang akan diterapkan dalam masyarakat.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 8 Tahun 2013 tentang Pengukuran kapal sebagaimana yang diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pada Bab VI bagian enam, pasal 154 yang berbunyi:

Status Hukum kapal dapat ditentukan setelah melalui proses:

- a. Pengukuran Kapal
- b. Pendaftaran Kapal
- c. Penetapan Kebangsaan Kapal

Dalam melaksanakan fungsi khususnya pengukuran kapal pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Pantoloan memiliki kewenangan sesuai SK Dirjen Hubla 101 atau 1 atau 4 atau DJPL-2013 yaitu:

1. Melakukan kegiatan pengukuran kapal dengan menggunakan metode dalam negeri dan internasional.
2. Menerbitkan Surat Ukur sementara dalam negeri dan internasional dengan masa waktu tiga bulan dan tidak dapat diperpanjang bagi pelabuhan yang memiliki kode pengukuran.
3. Menerbitkan surat ukur dalam negeri dan internasional setelah daftar ukur telah disahkan oleh Direktur Perkapalan dan Kepelautan (DIRKAPPEL).

Berdasarkan fungsinya petugas Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Pantoloan Provinsi Sulawesi Tengah, untuk mengimplementasikan Kebijakan Menteri Perhubungan Nomor 8 tahun 2013 Tentang Pengukuran Kapal yang menyangkut tentang prosedur, metode dan teknik maupun peralatan serta memerlukan keahlian.

Sertifikat operasional kapal dan surat kapal harus dimiliki oleh sebuah kapal pertama sekali dimana saat kapal baru selesai dibangun atau baru dibeli, maka perlu diadakan survei untuk melengkapi data-data kapal yang dibutuhkan untuk mengeluarkan sertifikat dari instansi yang berwenang dan sesuai dengan peraturan dan undang-undang yang berlaku, setelah segala sesuatunya selesai, maka kapal yang bersangkutan diberikan sertifikat ukur kapal, surat tanda pendaftaran kapal, *flag of convenience*, sertifikat garis muat kapal, sertifikat kapal penumpang kapal (khusus untuk kapal penumpang), sertifikat *dreating* dan surat kapal lainnya. Untuk memperoleh dokumen tersebut maka setiap pemilik kapal dipersyaratkan melalui prosedur yaitu pengukuran kapal.

Namun pada tataran implementasinya peneliti menemukan jumlah secara keseluruhan kapal yang terdaftar sebanyak 84 buah, kapal yang telah melakukan pengukuran sebanyak 33 buah kapal, sedangkan yang belum melakukan pengukuran sebanyak 51 buah kapal (data KSOP 2015). Disamping dari sekian kapal yang terdaftar masih banyak yang tidak memiliki dokumen pengukuran kapal juga masih banyak kapal-kapal masyarakat yang tidak mau mendaftarkan kapalnya. Kondisi ini dikarenakan pemahaman mereka terhadap manfaat dari kebijakan ini masih minim, juga kecenderungan para staf dilapangan saat menghadapi masyarakat bersikap arogan, dan ditambah lagi banyaknya birokrasi yang dilalui saat pengurusan, seperti pengantar atau keterangan dari Desa/Lurah, Kecamatan dan lain-lain.

Kondisi seperti sekarang ini akan mendorong pemerintah untuk menetapkan kebijakan pengukuran kapal untuk menertibkan pelayaran dengan efektif, implemmentasi kebijakan pengukuran kapal bersifat *top down* dan harus dilaksanakan di jajaran vertikal yang ada di bawahnya, yang didukung oleh komunikasi, sumberdaya, disposisi dan struktur birokrasi, komunikasi antara pembuat kebijakan dengan pelaksana dan *Target Group* (kelompok sasaran) harus dilakukan dengan efektif, yaitu penyampaian isi kebijakan kepada para pelaksana (*Transmitted*) dengan jelas dan konsisten agar mereka tahu apa yang akan dilakukannya sesuai dengan informasi. Untuk sumber daya adalah sebagai faktor penting dalam implementasi kebijakan meliputi sumber daya staf untuk melaksanakan tugas dan fungsi pokok. Kewenangan dan fasilitas kerja sebagai pendukung keberhasilan suatu kebijakan. Berikutnya kemauan dari para implementer untuk melaksanakan kebijakan dengan baik dan bertanggungjawab, sedangkan Struktur Birokrasi yang mengutamakan *Standar*

*Operasional Procedur* (SOP) dan didukung oleh lintas sektor yang terkait secara efektif.

Dari uraian tersebut yang menjadi fokus penelitian adalah komunikasi, sumberdaya, disposisi, dan struktur birokrasi, berdasarkan hasil penelitian bahwa yang terjadi adalah pengukuran kapal pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Pantoloan belum dapat diimplementasikan dengan baik disebabkan kurang efektif komunikasi, sumberdaya, disposisi, dan struktur birokrasi kurang memenuhi kebutuhan kerja.

## **METODE**

Jenis penelitian yang dilakukan adalah kualitatif dalam implementasi kebijakan pengukuran kapal. Tujuannya adalah untuk mendeskripsikan, menggambarkan keadaan, menilai, serta mengetahui bagaimana implementasi kebijakan pengukuran kapal di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Pantoloan.

Berdasarkan karakteristik tersebut dengan penelitian kualitatif akan diperoleh informasi, selanjutnya dengan informasi tersebut peneliti dapat mendeskripsikan, menganalisis serta menginterpretasikan implementasi kebijakan pengukuran kapal di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Pantoloan.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Implementasi Kebijakan Pengukuran Kapal Pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Pantoloan.**

Tujuan dari pengukuran adalah untuk menentukan kelayakan daya muat atau kemampuan berat muatan, sehingga pemilik kapal maupun petugas kesyahbandaran dapat mengatur batas yang dimuat kapal. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 8 Tahun 2013 pasal 2 ayat (3) dirumuskan bahwa persyaratan untuk dapat ditunjuk sebagai ahli ukur kapal sebagai berikut:

- a. Pegawai Negeri Sipil di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.
- b. Lulus mengikuti pendidikan dan pelatihan pengukuran kapal yang dibuktikan dengan sertifikat dan
- c. Memperoleh pengukuhan dari direktur jenderal.

Dalam memecahkan masalah pengukuran kapal atas di cerminkan Oleh 4 (empat) item pertanyaan yaitu: komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur organisasi.

### **Komunikasi**

Komunikasi merupakan hubungan dalam penyampaian informasi pesan atau informasi dan penerimaan suatu berita baik yang berupa pemberitahuan maupun untuk dilaksanakan oleh sipenerima. Menurut Katz dan Khan (dalam Thoha 1983.19) menegaskan bahwa komunikasi adalah proses sosial yang mempunyai relevansi terluas dalam memfungsikan setiap kelompok, organisasi atau masyarakat.

Implementasi Kebijakan menurut Edward III dalam Leo Agustino (2004; 150) dikatakan bahwa komunikasi menentukan pencapaian tujuan dalam implementasi kebijakan publik. Definisi tersebut menjelaskan bahwa tindakan merupakan kebijakan yang dibuat Kementerian Perhubungan dalam rangka menciptakan pelayanan pengukuran kapal yang berkualitas. Selain itu apabila setelah pelaksanaan kebijakan publik ternyata dampaknya tidak mampu memecahkan masalah yang tengah dihadapi masyarakat maka dapat dikatakan bahwa suatu kebijakan tersebut telah gagal. Ada beberapa pemilik kapal yang peneliti wawancarai merasa bahwa mengurus atau mengajukan pengukuran kapal berat karena adanya birokrasi yang panjang yang harus dilalui walaupun tidak dipungkiri bahwa dengan adanya surat pengukuran kapal akan sangat menguntungkan bagi pemilik kapal saat berlayar. Informasi kebijakan pengukuran kapal tidak hanya disampaikan kepada

implementor (pelaksana) akan tetapi lebih penting pada pemilik kapal sebagai kelompok sasaran (*target group*) agar mereka tahu prosedur atau mekanisme untuk pengukuran guna memperoleh sertifikat kepemilikan kapal. Sebagai akibat dari kurang penyampaian informasi pengukuran kapal kepada implementor maupun kelompok sasaran, implementasi kebijakan tersebut belum efektif. Hal ini dibuktikan dengan data pengukuran kapal tahun 2014 sebanyak 25 unit dan tahun 2015 sampai bulan September sebanyak 33 kapal (data Kantor Kesyahbandaran Pantoloan, 2015). Jumlah ini merupakan sebagian dari jumlah kapal yang beroperasi di wilayah kewenangan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Tengah, rendahnya frekuensi pengukuran kapal disebabkan oleh ketidaktahuan pemilik kapal untuk mendapatkan surat pengukuran kapal. Hal tersebut didukung oleh

Berdasarkan hasil wawancara dengan Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Pantoloan Bapak Drs. Erfan Arza, M.Si mengatakan bahwa:

*“Mengenai Pengukuran Kapal itu adalah suatu keharusan setiap kapal yang akan berlayar, dan kami dari otoritas pelabuhan telah mendelagasikan tugas-tugas tersebut kepada Seksi-seksi yang menangani bersama stafnya dan kami sebagai pimpinan juga melakukan Kominikasikan, koordinasi, kontroling dan evaluasi setiap pekerjaan anggota”.* (Wawancara pada tanggal 8 Juni 2015 jam 08.30 wita).

Dan hasil wawancara dengan Kasi Status Hukum dan Sertifikasi Kapal Bapak Sumiato, S.Sos mengatakan bahwa:

*“Dalam Proses pengukuran kapal ini pertama sebelum dilkauan dilakukan pengukuran kami terlebih dahulu mendata masyarakat yang memiliki Kapal, setelah itu mereka diundang untuk diberikan penjelasan atau sosialisasi. Cuman permasalahannya pemilik kapal hanya sebagian kecil saja yang hadir”.* (Pada tanggal 08 Juni 2015 2015 jam 09.30 wita)

Dalam hal ini juga hasil wawancara dengan Bpk. Firman (Pegawai KSOP), mengatakan bahwa:

*“Kalau bicara masalah pengukuran kapal kami KSOP sudah Sosialisasi sudah kita laksanakan namun pemilik kapal tidak semuanya hadir sehingga pemilik kapal banyak tidak paham dengan aturan tentang pengukuran kapal akhirnya mereka yang kewalahan sendiri”.* (Pada tanggal 08 Juni 2015 Jam 11.15 wita).

Dalam hal ini juga hasil wawancara dengan Bpk. Taher (Pemilik Kapal) mengatakan bahwa:

*“Kami tidak tau itu namanya sosialisasi pak, memang biasa ada undangan untuk kami pemilik kapal tapi kadang kami sibuk, jadi kami tidak tau apa yang dijelaskan disana. dibilang orang Syahbandar ada penjelasan masalah pengurusan dan pengukuran kapal. Tapi yang jelasnya kami minta tolong pengurusan kapal ini dipermudah terutama ada katanya ukuran kapal yang harus diurus surat-suratnya di Jakarta, itu kami takutkan juga”* (pada tanggal 10 Juni 2015 Jam 09.00 wita).

Dalam hal ini juga hasil wawancara dengan Kasi Status Hukum dan Sertifikasi Kapal Bapak Sumiato, S.Sos mengatakan bahwa:

*“Kami dari pihak kesyahbandaran selalu mencoba memberikan pemahaman melalui forum pertemuan kepada masyarakat pemilik kapal tentang aturan-aturannya yang tertuang dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 8 Tahun 2013 tentang pengukuran kapal, tapi belum maksimal karena kadang pemilik kapal juga lari-lari atau menghindar apabila petugas datang ketempatnya”.* (Pada tanggal 13 Juni 2015 Jam 10.30 wita).

Dari hasil wawancara tersebut juga memberikan gambaran bahwa komunikasi kebijakan pengukuran kapal masih kurang efektif, terlihat adanya proses yang kurang maksimal sehingga pemahaman serta kepatuhan masyarakat terhadap aturan

pengukuran kapal masih belum sesuai dengan isi kebijakan yang diimplementasikan oleh petugas pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Pantoloan Provinsi Sulawesi Tengah.

Komunikasi merupakan bagian penting dalam kehidupan kerja, karena komunikasi yang tidak baik bisa mempunyai dampak yang luas terhadap kehidupan organisasi, misalnya konflik antar pegawai, dan sebaliknya komunikasi yang baik dapat meningkatkan saling pengertian, kerjasama dan kepuasan kerja. Oleh karena itu komunikasi yang terbuka harus diciptakan dalam organisasi.

Komunikasi dua arah secara timbal balik dalam suatu organisasi adalah sangat penting sekali, karena jika hanya satu arah saja dari pimpinan kepada bawahan, maka roda organisasi tidak akan berjalan dengan baik. Pimpinan perlu mengetahui laporan, tanggapan atau saran para karyawan sehingga suatu keputusan dapat diambil dalam rangka mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

Komunikasi sebagaimana yang dikemukakan oleh Hariandja (2002:296) adalah "proses penyampaian informasi, gagasan, fakta, pikiran, dan perasaan, dari orang yang satu kepada yang satu. Proses itu secara teoretis dilakukan melalui tahap-tahap tertentu.

### **Sumber Daya**

Secara umum sumber daya diartikan sebagai semua komponen potensi yang digunakan untuk melakukan suatu kebijakan agar mencapai tujuan dari suatu kebijakan publik, berkaitan dengan itu maka sumber daya dalam implementasi pengukuran kapal adalah semua komponen potensi atau sumber daya untuk mengimplementasikannya untuk mencapai tujuan pengukuran kapal, sumber daya dalam implementasi kebijakan pengukuran kapal meliputi sumberdaya manusia, sumber daya informasi, sumber daya wewenang, dan sumberdaya fasilitas kerja. Sumber daya yang penting dan mendasar adalah sumber daya manusia (staf) sebagai

pelaksana yang turut menentukan keberhasilan dan atau kegagalan dalam implementasi kebijakan pengukuran kapal.

Berkaitan dengan sumber daya atau staf sebagai pelaksana kebijakan pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Pantoloan pegawai yang telah mengikuti pendidikan dan pelatihan pengukuran kapal sebanyak 4 orang, namun sudah mendapat sertifikat dan pengukuhan sebagai staf ahli pengukuran baru 2 orang, yang dapat melakukan tugas pengukuran kapal.

Di wilayah provinsi Sulawesi tengah khusus wilayah pelabuhan laut memiliki 14 dermaga yang tersebar di 6 kabupaten dan 1 wilayah provinsi yang cukup luas dan frekuensi (jumlah) kapal yang diukur cukup banyak.

Dampak dari kebijakan pemerintah yang membatasi dana SPPD terhadap dinas-dinas (staf) pelaksana tersebut maka implementasi kebijakan pengukuran kapal pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Pantoloan masih kurang efektif ataubelum mencapai keseluruhan dan kurang tepat waktu.

Peraturan menteri perhubungan tersebut memberikan kewenangan seluruh syahbandar yang tersebar di seluruh wilayah republic Indonesia yang salah satunya adalah Kantor Kesyahbandaran yang dilakukan oleh staf ahli ukur kapal yang telah ditentukan oleh pejabat berwenang. Oleh sebab itu Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Pantoloan mempunyai kewenangan yang syah untuk mengimplementasikan kebijakan pengukuran kapal dalam wilayah kerjanya.

Salah satu peralatan yang masih langka adalah alat pengukur bobot (berat) kapal kosong (tanpa muatan) namun dapat diketahui setelah dihitung tonase kotor, *gross tonase* (GT) dan tonase bersih *net tonase* (NT). Sumber daya peralatan atau fasilitas kerja tersebut belum tersedia pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Pantoloan provinsi Sulawesi Tengah.

Implementasi kebijakan kapal di Wilayah Provinsi Sulawesi Tengah tersebar di

14 pelabuhan, sementara ahli ukur kapal hanya 2 orang yang berkedudukan di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Pantoloan yang membawa konsekuensi memerlukan alat transportasi dalam melaksanakan tugasnya, sementara mobil transportasi hanya 1 unit diperuntukkan pegawai (staf) dari rumah ke kantor.

Kondisi demikian masih belum dapat mendukung implementor untuk melaksanakan tugas dan fungsi pengukuran kapal (dipelabuhan yang ada di wilayah provinsi Sulawesi tengah sehingga implementasi kebijakan pengukuran kapal belum sesuai dengan yang diharapkan.

Dari hasil penelitian di atas tentang sumber daya (fasilitas kerja) yang dijalankan dalam 3 komponen yaitu untuk mengukur panjang, lebar dan tinggi untuk mengukur berat (tonase) dan alat transportasi.

Berdasar hasil penelitian dan hasil wawancara tersebut maka dapat menyimpulkan bahwa sumber daya (fasilitas) kerja yang dimiliki oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Pantoloan belum dapat mendukung implementasi kebijakan pengukuran secara efektif.

Dari kerja komponen sumber daya yaitu staf, wewenang dan fasilitas hasil peralatan menunjukkan bahwa sumber daya yang ada staf dan fasilitas masih kurang memadai, sedang sumber daya kewenangan sudah baik karena adanya peraturan menteri perhubungan nomor 8 tahun 2013, tentang pengukuran kapal yang mendelegasikan kewenangan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Pantoloan Provinsi Sulawesi Tengah.

### Disposisi

Luthfi (2008:19) mengemukakan bahwa buruknya pelayanan publik di Indonesia disebabkan oleh belum berubahnya sikap dan paradigma dari aparat pemerintah dalam pemberian pelayanan yang masih *rules-driven* atau berdasar perintah dan petunjuk atasan.

Sebaiknya setiap aparat memahami esensi dari pelaksanaan tugasnya sebagai pelayan masyarakat. Hasil wawancara dengan informan atas nama Bapak. Aco (Pemilik Kapal) menyatakan bahwa:

*“Terkadang pemilik kapal memiliki kemauan untuk mengukur kapal, namun pemilik kapal merasa tidak senang dengan sikap petugas ketika memasukkan permohonan pengukuran.” (Wawancara Tanggal 10 Juli 2015, jam 13.00 wita)*

Disposisi adalah sikap kemauan komitmen, kejujuran dan sifat kedemokrasian dalam arti kerjasama para implementor dalam melaksanakan kebijakan pengukuran kapal.

Wawancara dengan Kasi Status Hukum dan Sertifikasi Kapal Bapak Sumiatio, S.Sos mengatakan bahwa:

*“Setelah permohonan pemilik kapal distor ke KSOP, namun belum lengkap. Kami minta untuk melengkapi akan tetapi pemilik kapal sudah tidak kembali lagi ke KSOP. Sehingga surat pengukuran kapalnya tidak bisa diproses, dan sering para pemilik kapal minta kebijakan terkait dengan bobot kapalnya contohnya kalau Khusus Kapal Tradisional penangkapan ikan GT 30 keatas maka SIPI (surat ijin penangkapan ikan) itu di Pusat yang keluarkan tetapi mereka maunya diselesaikan di kantor saja”.* (Wawancara Tanggal 10 Oktober 2015, jam 10.00 wita).

Perbedaan persepsi, implementasi dari implementor akan terdapat pada sikap antara regulasi dan keinginan publik yang mengakibatkan implementasi kebijakan menjadi lambat dan kurang efektif. Menurut Edward III ada kebijakan yang dilaksanakan secara efektif karena mendapat dukungan dari para pelaksana kebijakan publik. Namun kebijakan-kebijakan lain mungkin akan bertentangan secara langsung dengan pandangan pelaksana kebijakan atau kepentingan pribadi atau organisasi dari para pelaksana. Pendapat tersebut menggambarkan bahwa suatu kebijakan dapat dilaksanakan secara efektif apabila mendapat dukungan dari para pelaksana dan publik, apabila kebijakan yang

bertentangan dengan atau tidak disetujui oleh para pelaksana dan publik maka kebijakan tidak dapat dilaksanakan secara efektif bahkan ditolak oleh para implementor dan publik.

Selanjutnya unsur komitmen atau persetujuan (sepakat) untuk menerima melaksanakan dan usaha untuk mencari tujuan suatu kebijakan yang diimplementasikan komitmen adalah unsur penting dalam implementasi kebijakan karena dapat mensesuaikan tindakan antara tujuan para pembuat kebijakan dengan implementor (pelaksana) di lapangan sehingga pelaksanaan searah, serasi dan terintegrasi dalam segala tingkah laku para implementor di lapangan.

Kemudian kejujuran (kepatuhan) para pelaksana terhadap ketentuan dalam mengimplementasikan kebijakan pengukuran kapal, merupakan hal penting karena kejujuran adalah pelaksana tugas dalam pengukuran kapal dilaksanakan secara efektif, transparan dan akuntabel akan membuahkan hasil yang memuaskan.

Hasil yang dikemukakan di atas didukung oleh hasil wawancara dengan responden Bapak Firman k. Pampang, SE (Kabag Tata Usaha) menyatakan bahwa:

*“ Anggota yang melakukan pengukuran kapal dilapangan sudah sangat profesional, disamping mereka dibekali aturan juga mereka sudah mengikuti Diklat pengukuran kapal. Kalau masalah kejujuran pasti ia karena mereka tidak akan mau mengambil resiko dikemudian hari’.* (Wawancara pada hari selasa tanggal 9 Juni tahun 2015, jam 16.00 wita)

Implementasi kebijakan pengukuran kapal yang dilakukan oleh staf Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Pantoloan telah dilaksanakan dengan jujur dalam arti obyektif, transparan dan akuntabel namun belum efektif karena masih menghadapi kendala seperti kuantitas staf pelaksana dan fasilitas kerja masing-masing kurang memadai atau kurang mendukung. Kemudian sikap dalam arti melaksanakan pengukuran kapal dengan cara persuasive dan

bijaksana serta melakukan kerja sama antara para implementor. Kerjasama penting untuk ditegakkan karena tanpa kerjasama maka implementasi kebijakan pengukuran kapal yang tidak dapat dilaksanakan secara efektif, namun dalam fakta di lapangan hal tersebut menunjukkan kerjasama antara para pelaksana tidak terjalin dengan baik. Dari ketiga komponen disposisi yang dijabarkan dalam sikap, komitmen dan kerjasama antara para pelaksana sudah baik. Hasil tersebut didukung oleh hasil wawancara dengan responden Bapak Atjo pemilik kapal Cahaya Nur Muhammad mengakatan bahwa:

*“Sikap para implementor menunjukkan menerima dan memiliki kemauan untuk melaksanakan kebijakan dengan baik, selanjutnya dalam melaksanakan kebijakan para implementor saelalu berpegang teguh pada komitmen dan kejujuran dalam melaksanakan kebijakan pengukuran kapal pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Pantoloan sudah baik, tapi kadang mereka bersitegang dengan kami tapi kami juga sama-sama memaklumi”.* (Wawancara pada hari Rabu tanggal 11 Juni 2015, jam 09.00 wita)

Hasil penelitian yang dukung oleh hasil wawancara tersebut peneliti dapat menyimpulkan bahwa disposisi dari para implementor sudah baik, karena para petugas melakukan tugas dan fungsinya sesuai dengan ketentuan atau peraturan berlaku.

### **Struktur Birokrasi**

Struktur birokrasi atau organisasi Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Pantoloan adalah merupakan salah satu faktor yang berpengaruh terhadap kinerja organisasi publik, karena akan menjelaskan bagaimana kedudukan, tugas, dan fungsi yang dialokasikan di dalam organisasi. Struktur birokrasi akan mempunyai dampak yang signifikan terhadap cara orang melaksanakan tugasnya (bekerja) dalam organisasi. Ketika arah dan strategi organisasi secara keseluruhan telah ditetapkan serta struktur organisasi telah

di desain, maka yang perlu di perhatikan bagaimana organisasi tersebut melakukan kegiatan atau menjalankan tugas dan fungsinya.

Hal ini juga hasil penelitian dan hasil wawancara dengan Kabag Tata Usaha Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Pantoloan, Bapak Bapak Firman k. Pampang, SE yang mengatakan:

*“Adapun kejelasan dan keterangan organisasi merupakan hal yang penting dan tepat agar memiliki keterpaduan yang jelas dalam setiap organisasi, Mengenai standar operating prosedur dalam pengukuran kapal itu jelas tertuang dalam Keputusan Menteri dan dijabarkan kedalam Fungsi organisasi. Intruksi, Kontrol dan Evaluasi Pimpinan itu merupakan hal yang tidak terpisahkan dan ini sama-sama jalan dalam mengatur jalannya kegiatan termasuk pengukuran kapal, karena ini merupakan amanah pemerintah pusat dalam hal ini melalui Kementrian Perhubungan”.* (Hasil wawancara pada tanggal 27 Oktober 2015 dan jam 09.19 wita)

Hal ini sejalan dengan teori Hasibuan (2005:34) mengemukakan bahwa struktur organisasi (birokrasi) adalah suatu gambaran tentang tipe organisasi, pendepartemenan organisasi, kedudukan dan jenis wewenang pejabat, bidang dan hubungan pekerjaan, garis perintah dan tanggung jawab, rentang kendali dan sistem pimpinan organisasi, sehingga dapat dinyatakan bahwa struktur organisasi adalah kerangka yang mewujudkan pola dari hubungan-hubungan di antara bidang-bidang kerja, maupun orang-orang yang menunjukkan kedudukan dan peranan masing-masing dalam kebutuhan kerjasama.

Sebagaimana yang dikemukakan oleh Weber (dalam Keban, 2008:253-254) mengemukakan bahwa Pembinaan struktur ini menyangkut pengaturan differensiasi baik secara vertikal maupun secara horisontal, sistem dispersi otoritas, dan tingkat formalisasi. Differensiasi struktur baik bersifat fungsional maupun proyek, atau bentuk lain seperti *process organization design* dapat

diadopsi sesuai dengan kompleksitas bidang yang ditangani dan dinamika lingkungan serta kemampuan organisasi. Sedangkan sistem dispersi otoritas harus ditentukan secara jelas menyangkut kapan menggunakan sistem kewenangan terpusat, dan kapan terdesentralisasi dengan mempertimbangkan terlebih dahulu kemampuan dan integritas pihak yang diberi kewenangan. Tingkat formalitas yaitu, penggunaan aturan, prosedur dan standard kerja yang harus menjamin efisiensi dan kualitas, serta fleksibilitas. Di Indonesia misalnya Fenomena pembinaan struktur berdasarkan keinginan dan bukan kebutuhan riil banyak terjadi, sehingga struktur baru yang dibentuk lebih sering membawa masalah baru dari pada pemecahannya. Banyak struktur baru yang dibentuk dengan alasan bahwa struktur yang ada tidak berjalan efektif, pada hal pembinaan struktur yang sudah ada jauh lebih efisien dan ekonomis dari pada membuat yang baru. Sering struktur di buat hanya untuk menampung pejabat senior yang tidak tertampung pada struktur yang ada. Pemborosan seperti ini sudah lama terjadi dilingkungan kita dan seharusnya menjadi perhatian khusus dalam pembangunan sistem birokrasi.

Menurut hasil pengamatan peneliti, bahwa struktur organisasi di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Pantoloan cenderung bersifat hirarki dan sulit dipahami. Hal itu juga diperkuat dengan hasil wawancara dengan salah satu Pemilik Kapal dengan Bapak Taher mengatakan bahwa:

*“Proses pengurusan dan pelaksanaan Surat-surat Kapal terjadi perbedaan pendapat antara pemohon, namun pada dasarnya mengakui adanya prosedur yang panjang dan waktu menunggu lama, baru ada kejelasan dikarenakan struktur birokrasi yang ada di Kantor Syahbandar tersebut terlalu sulit kami untuk memahami, dikarenakan, kekurangan berkas dan lainnya, karena selama ini kami kurang mengetahui apa-apa yang dilengkapi*



*pengajuan bantuan tersebut". (Hasil wawancara pada tanggal 9 Juni 2015 dan Jam 09.53 wita)*

Dan hasil wawancara dengan salah satu Pemilik Kapal Cahaya Nur Muhammad dengan Bapak Atjo mengatakan bahwa:

*"Kadang-kadang kami bungung kalau ke Kantor syahbandar, karena kenapa mesti ada lagi surat yang harus diurus di pusat, padahal inikan kantor perhubungan juga. Saya tidak tau apakah ini sengaja atau pusat tidak melepaskan tanggungjawab penuh, mana lagi menunggunya terlalu lama dan menurut saya ini mengurus surat yang GT 30 keatas pemborosan, karena ada dulu surat Ukur sementara itu jangka waktunya 3 (tiga) bulan dan kalau surat dari pusat belum datang diperpanjang lagi ? ini berbelit-belit pak". (Hasil wawancara pada tanggal 9 Juni 2015 dan Jam 10.53 wita)*

Apabila lingkungan bersifat berubah-ubah atau tidak menentu, maka organisasi dalam bentuk tersebut menjadi tidak efektif dalam mencapai tujuannya. Kelemahan dari bentuk ini adalah lamban dalam merespon pengaruh yang datang dari luar atau lingkungan. Dengan adanya departementasi, hirarki dan bentuk yang piramidal, maka bentuk ini jelas menghambat efisiensi. Hal yang sering terjadi dalam bentuk ini adalah dimana aturan seringkali dijadikan sebagai tujuan. Sementara orang dipaksa untuk selalu mengikuti aturan yang ada, keputusan menjadi begitu rutin, sehingga sulit melakukan alternatif perubahan, dan hubungan menjadi impersonal sehingga organisasi hanya dilihat sebagai wadah yang mengamankan struktur yang hirarkis formal. Sedangkan kelebihanannya adalah adanya spesialisasi, tugas pokok, garis komando yang jelas, tegas, mudah dipahami. Karena alasan tersebut maka desain ini banyak digunakan khususnya dalam organisasi yang besar dan kompleks.

Berdasarkan hasil penelitian peneliti yang berkaitan dengan struktur birokrasi menetapkan bahwa struktur atau desain organisasi yang digunakan oleh Kantor

Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Pantolonan adalah masuk kategori birokratik atau mekanistik yang selanjutnya menjadi salah satu faktor yang menghambat implementasi kebijakan Pengurusan Surat-surat Kapal teruma masalah pengukuran Kapal tidak berjalan sebagaimana yang diharapkan. Hal tersebut dapat dilihat pada jawaban responden belum memenuhi harapan sebagaimana yang diinginkan.

Birokrasi pemerintahan yang seharusnya berpihak pada pelayanan publik menjadi terhambat yang disebabkan oleh faktor internal birokrasi sebagaimana yang dikemukakan oleh Islamy (2004:26) Bahwa: Birokrasi di kebanyakan negara berkembang termasuk di Indonesia cenderung bersifat *patriamonialist dengan* tidak efisien, tidak efektif (*over consuming and under producing*), tidak obyektik, menjadi pemaarah ketika berhadapan dengan control dan kritik, tidak mengabdikan kepada kepentingan umum, tidak lagi menjadi alat rakyat tetapi telah menjadi instrumen penguasa yang *otoritatif* dan represif. Pandangan tersebut di atas cenderung mempertegas hal yang terjadi selama ini bahwa mengenai pelayanan publik kepada masyarakat, dimana birokrasi belum bisa bersifat netral sebagai *public service*, budaya, sistem politik dan lingkungan adalah faktor yang dapat berpengaruh terhadap perilaku birokrasi terhadap pelayanan.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Pantoloan Bapak Drs. Erfan Arza, M.Si mengatakan bahwa:

*"Kalau di tanya mengenai struktur organisasi di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Pantoloan kepala Kantor di bantu oleh para Kepala Seksi, Kepala Sub Tata Usaha dan staf dalam mengelola proses pelayanan dengan berpedoman pada Visi Misi dalam hal Terselenggaranya pelayanan jasa transportasi laut yang handal dan menciptakan jasa transportasi laut yang terintegrasi, namun memang ada aturan yang harus kami ikuti seperti GT 30 keatas*

*pengurusannya di Pusat yang mengakibatkan pemilik kapal kecewa". (Wawancara pada tanggal 20 Oktober 2015 jam 09.30 wita)*

Berdasarkan wawancara tersebut diatas menunjukkan bahwa struktur organisasi, tujuan, visi dan misi organisasi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Pantoloan belum dipahami oleh seluruh implementor atau pelaksana kebijakan. Organisasi modern sekarang ini tidak lagi menempatkan struktur organisasi secara kaku dalam mengatur dan menempatkan orang dalam organisasi. Karena pengaruh kemajuan teknologi dan informasi yang berkembang begitu pesat tidak memungkinkan struktur menjadikan anggota organisasi menjadi terkungkung. Oleh karena itu perlu di desain suatu struktur organisasi yang ramping dan terbuka layaknya sebagai suatu sistem organisme sehingga lebih fleksibel dan efisien dalam mencapai tujuan organisasi. Sehubungan dalam konteks tersebut, maka implementasi kebijakan pengukuran Kapal perlu dipertimbangkan dengan suatu desain struktur organisasi yang fleksibel, efisien dan efektif dalam mengimplementasi suatu kebijakan untuk mewujudkan adanya suatu pelayanan yang berkualitas.

Akan tetapi sering struktur organisasi atau birokrasi sebagai suatu mekanisme kerja aparat menggunakan pola-pola lama dengan alasan karena sudah terbiasa dan cenderung menggunakan SOP yang lama sebagaimana yang dikemukakan oleh Leo Agustino (2006:151) bahwa apabila telah ditetapkan prosedur-prosedur maka menjadi suatu kebiasaan tetap berlaku. Hal tersebut membuat aparat pelaksana mendapatkan keuntungan karena hanya mendorong pada pola *statusquo* birokrasi. Susunan posisi dalam bentuk hirarki adalah menggambarkan adanya orang yang menduduki posisi superior dan yang lainnya bawahan. Hirarki hubungan atasan dan bawahan mempengaruhi cara seseorang berkomunikasi. Orang menduduki tempat yang tinggi dalam hirarki, mempunyai kontrol lebih banyak dari pada orang yang menduduki

bagian bawah dalam hirarki. Informasi dapat terganggu ke atas karena bawahan harus hati-hati untuk membicarakan sesuatu yang menarik bagi atasannya untuk didengar dan menghindari topik yang sifatnya sensitif terhadap atasannya. Sebaliknya atasan hanya ingin mendengar dan mendiskusikan hal-hal yang cenderung tidak mengurangi posisi mereka dalam organisasi (Muhammad, 2000:45).

Selanjutnya kelemahan utama dari kelembagaan birokrasi dalam pemberian pelayanan terletak pada desain struktur yang tidak dirancang khusus dalam rangka pemberian pelayanan kepada masyarakat khususnya pelanggan yang efisien dan optimal, tetapi justru hirarkis, sehingga membuat pelayanan berbelit-belit (birokratis).

Berdasarkan uraian tersebut diatas dapat dikemukakan bahwa struktur birokrasi berpengaruh terhadap implementasi kebijakan pengukuran kapal yang sebenarnya bermanfaat bagi pemilik kapal untuk memiliki kesamaan pandangan dalam bertindak serta kesamaan dalam menjalankan aturan –aturan yang telah disepakati. Untuk memastikan bahwa proses pelayanan dapat berjalan secara konsisten, namun hal itu kurangnya perhatian tersebut sehingga untuk mewujudkan suatu kualitas pelayanan yang optimal sesuai dengan tuntutan dan keinginan masyarakat yang juga sejalan dengan pikiran Zeithaml et.al. (1990) tidak terwujud sebagaimana mestinya. oleh karena itu diperlukan adanya Struktur birokrasi yang sederhana, dengan kewenangan desentralisasi, bekerja secara profesional dan hubungan kerja yang bersifat impersonal, serta didukung dengan *Standard operating procedure*, sehingga proses pengelolaan secara internal dalam unit pelayanan dapat berjalan dengan acuan yang jelas, dengan sendirinya dapat berjalan secara konsisten. Dengan menggunakan SOP, para implementor dapat menyeragamkan tindakan-tindakan dari para pejabat dalam organisasi yang kompleks dan selanjutnya menimbulkan fleksibilitas yang besar (orang dapat dimutasikan dengan mudah

dari suatu tempat ketempat lain) serta memiliki kesamaan dalam penerapan peraturan-peraturan. Namun demikian, prosedur-prosedur yang biasa dirumuskan pada masa lalu, masih dipergunakan yang sesungguhnya sudah tidak sesuai dengan keadaan yang sekarang ini, dimana sistemnya sudah berubah yakni dari sistem sentralistik ke sistem desentralistik.

Berdasarkan hasil penelitian penulis dapat disimpulkan bahwa struktur organisasi yang diterapkan pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Pantoloan adalah struktur organisasi dengan menggunakan paradigma klasik. Hal tersebut dapat dilihat model struktur piramidal, sedangkan organisasi dibentuk sebagai suatu mesin, dan prosedur kerja yang rumit dengan suatu keteraturan dan keajekan tertentu yang menekankan tingkat produktivitas tertentu. Untuk mencapai efisiensi tertentu dan dikendalikan oleh suatu legitimasi otoritas pimpinan. Paradigma ini berpijak pada pemahaman bahwa organisasi sebagai kelompok manusia ekonomi yang rasional. Oleh karena itu, melalui suatu pembagian kerja, spesialisasi, hubungan kerja yang hierarkis, maka usaha pencapaian tujuan bersama akan dapat dicapai secara efisien dan efektif, tetapi perilaku aparat yang tidak berubah hal tersebut justru akan menghambat pelaksanaan kebijakan karena prosedur kerja tidak sesuai lagi dengan sistem yang baru

## KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

### Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian terhadap Implementasi Kebijakan Pengukuran Kapal pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Pantoloan dapat disimpulkan bahwa:

1. Komunikasi didalamnya transmisi (penyaluran komunikasi), kejelasan, serta konsisten belum berjalan dengan baik dimana masih terdapat masyarakat pemilik kapal yang belum mengetahui tujuan dan

manfaat dari kebijakan pengukuran kapal sebelum berlayar. Ini menandakan bahwa komunikasi belum berjalan dengan maksimal.

2. Sumber daya yaitu sumber daya staf adalah ahli ukur kapal sebagai pelaksana kegiatan/Implementor sudah memenuhi standar dimana pegawai/staf pengukur Kapal telah mengikuti pendidikan dan pelatihan tentang Pendaftaran dan kebangsaan Kapal serta pengukuran Kapal. Sedangkan sumber daya fasilitas belum terpenuhi dimana biaya pengukuran kapal di Daerah belum dianggarkan.
3. Disposisi yaitu sikap kemauan, komitmen, kejujuran para Implementor. Pada kondisi ini belum sepenuhnya dimana adanya Staf yang bersitegang dengan masyarakat pemilik kapal, menandakan bahwa tidak terpenuhinya pelayanan prima pada implementasi pengukuran kapal.
4. Struktur birokrasi meliputi *Standard Operasional Procedure* (SOP) sebagai pedoman dalam pelaksanaan kebijakan pengukuran belum terpenuhi secara efektif dan efisien dimana banyaknya birokrasi yang dilalui saat pengurusan, seperti surat pengantar atau keterangan dari Desa/Lurah, Kecamatan dan lain-lain.

### Rekomendasi

Sesuai masalah yang dihadapi oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Pantoloan dalam Pelayanan Pengukuran Kapal maka peneliti mengajukan saran-saran sebagai berikut:

1. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Pantoloan melakukan sosialisasi lebih tepat, akurat dan konsisten agar publik dapat memahami maksud dan tujuan pengukuran kapal.
2. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Pantoloan mengalokasikan anggaran biaya operasional pengukuran kapal di daerah agar staf/Implementor dapat bekerja dengan maksimal.

3. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Pantoloan mengikut sertakan stafnya dalam pendidikan dan pelatihan terutama terkait pemberian pelayanan prima.
4. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Pantoloan melakukan koordinasi dan kerjasama terhadap instansi-instansi yang terkait dengan pengurusan pengukuran kapal.

## DAFTAR RUJUKAN

- Abudullah HMS. 1988. *Birokrasi Dan Pembangunan Nasional Studi Tentang Peran Birokrasi Dalam Implementasi Program Pembangunan Sulawesi Selatan Ujungpandang*. Diservasi Universitas Hasanuddin.
- Achmad Dahlan. 2007. *Implementasi Kebijakan Keselamatan Kapal Penyebrangan*.
- Albertus Hardjanto. 2007. *Impelementasi Kebijakan Perkapalan*.
- Arikunto, Suharsimi. 2010. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Rineka Cipta. Jakarta.
- Arry, Djauhari. 2008. *Implementasi Kebijakan dan Pelayanan Publik Teori dan Praktek*. Bandung. Perpustakaan Prof. Doddy A. Tisnaamidjaja.
- Basroi dan Suwandi. 2008. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Bungin, Burhan. 2007. *Analisis Data Penelitian Kualitatif*. Raja Grafindo Persada. Jakarta.
- <http://arpansiregar.wordpress.com/2013/01/17/model-dan-faktor-faktor-yang-mempengaruhi-implementasi-kebijakan>
- <http://inpormasipelaut.blogspot.com/2011/06/d-efinisi-kapal-jenis-jenis-kapal-non.html>
- <http://id.wikipedia.org/wiki/pengukuran>
- <http://atauataurintosusantotempirai.blogspot.com-atau-2014-atau-10-atau-teori-implementasi-kebijakan-kebijakan-publik.html>
- Islamy, Irfan. 2004. *Prinsip-prinsip Perumusan Kebijaksanaan Publik*. Jakarta: Bina Aksara.
- Jones Charles. O. 1991. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Jakarta: Rajawali Press.
- Jones, ED. 1992. *Pengantar Studi Kebijakan Publik*. Bandung: Terjemahan Winardi, Tarsito.
- Keban, Jeremias T. 2008. *Enam Dimensi Strategi Administrasi Publik Konsep Teori dan Isu*. Yogyakarta: Gava Media.
- Leo Agustino. 2014. *Dasar-dasar Kebijakan Publik* Penerbit CV Alfabeta. Bandung.
- Nasution. 1996. *Metode Research (Penelitian Ilmiah)*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Nazir. M. 2005. *Metode Penelitian*, Jakarta. Ghalia Indonesia.
- Nugroho. D. Riant. 2004. *Kebijakan Publik, Formulasi, Implementasi dan Evaluasi*. Jakarta: Gramedia.
- Pasolong, Harbani. 2008. *Teori Administrasi Publik*. Bandung: Alfabeta.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 8 Tahun 2013 Tentang Pengukuran Kapal.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 36 Tahun 2012 Tentang Organisasi dan Tata Kerja kantor Kesyahbandaran.
- Salusu, J. 2008. *Pengambilan Keputusan Strategik Untuk Organisasi Publik dan Non Profil*. Jakarta: Gramedia Widiasarana Indonesia.
- Santosa, Pandji. 2009. *Administrasi Publik, Teori dan Aplikasi Good Governance*. Bandung. Rafika Aditama.
- Satori, Djam'an dan Komariah, Aan. 2009. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta.
- Solihin Abdul Wahab. 2008. *Kebijakan Publik Teori dan Proses*. Yogyakarta: Med Press (Anggota IKAPI).
- Subarsono, AG. 2008. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Jakarta: Universitas Muhammadiyah Malang.

- Subarsono, AG. 2009. *Analisa Kebijakan Publik, Konsep, Teori dan Aplikasi*. Jakarta: Pustaka Pelajar.
- Surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor PK. 101 atau 1 atau 4 atau DJPL. 2013 tentang Kelaik Lautan Kapal.
- Thoha, Miftah 1983. *Perilaku Organisasi*. Jakarta: Rajawali.
- Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
- Winarno, Budi. 2014. *Kebijakan Publik Teori, Proses dan Studi Kasus*. Yogyakarta: CAP (Center of Academic Publishing Service).