



Department of Digital Business

Journal of Artificial Intelligence and Digital Business (RIGGS)

Homepage: <https://journal.ilmudata.co.id/index.php/RIGGS>

Vol. 4 No. 2 (2025) pp: 1538-1543

P-ISSN: 2963-9298, e-ISSN: 2963-914X

Manajemen Risiko Fungsi Pengawasan pada Wilayah Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Tanjung Emas Semarang

Muhammad Isnanda Bintang Perkasa¹, Romanda Annas Amrullah², Akhmad Kasan Gupron³

^{1,2,3,4}Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Laut, Politeknik Pelayaran Surabaya

isnandabintang@gmail.com¹, romanda.annas@poltekpel-sbv.ac.id², akhmad.gupron@poltekpel-sbv.ac.id³

Abstract

Risk Management in the Supervisory Function activities at the Harbormaster and Port Authority Office Class I Tanjung Emas Semarang is carried out to find and measure the risks that occur, this study also aims to develop control methods that aim to improve supervisory performance. The method used in data collection is a mixed method with a quantitative approach through questionnaires and risk matrices and qualitative through interviews and observations. In the data analysis of this study, brainstorming analysis was used to identify risks, risk matrix analysis was used to measure the level of risk, and interviews with the KSOP were used for risk control strategies. The results of the study showed that most of the risks were in the moderate to high category, especially in terms of compliance with standard operating procedures (SOPs), use of personal protective equipment (PPE), and readiness of human resources (HR). By implementing structured risk management, KSOP Class I Tanjung Emas is expected to increase the effectiveness and suitability of the implementation of supervisory functions and create a safe, orderly and good port work environment.

Kata kunci: Risk Management, Supervision, KSOP, Risk Matrix, Occupational Safety

Latar Belakang

Indonesia merupakan negara berbentuk kepulauan atau negara yang memiliki banyak pulau dengan kawasan territorial laut yang luas sehingga disebut menjadi salah satu negara maritim. Letak geografis Indonesia yang berada di antara dua benua yakni Benua Asia dan Benua Australia serta di antara dua samudra yakni Samudra Hindia dan Samudra Pasifik menyebabkan Indonesia memiliki letak strategis dalam dunia transportasi khususnya transportasi laut. Transportasi laut tidak hanya berperan untuk sarana angkutan penumpang dan barang, namun juga sebagai fasilitas penting untuk menunjang pemerataan ekonomi. Transportasi laut mempunyai peran yang sangat penting dalam hal konektivitas perekonomian yakni sebagai penghubung dari pulau ke pulau di Indonesia. Salah satu hal penting dalam transportasi laut adalah pelabuhan. Pelabuhan merupakan salah satu infrastruktur yang berfungsi sebagai penghubung di bidang transportasi laut Ramadhan, (2015)

Menurut Undang-Undang No.17 tahun (2008), Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan juga berperan sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. Pelabuhan menjadi salah satu fasilitas utama dalam hal kegiatan ekonomi, perdagangan, dan transportasi yang memiliki peran yang sangat penting dalam bidang perekonomian di Indonesia. Pelabuhan memiliki peran yang sangat penting dalam mendorong pertumbuhan ekonomi dengan berbagai cara, seperti mempermudah perdagangan internasional, meningkatkan produktivitas, menurunkan biaya logistik, serta menarik investasi asing. Dengan terus memperbaiki infrastruktur dan meningkatkan efisiensi operasional, pelabuhan dapat memberikan kontribusi besar terhadap kemajuan ekonomi suatu negara Gunawan et al., (2021). Di Indonesia, pelabuhan dibagi menjadi tiga berdasarkan hierarki distribusi muatannya, yaitu Pelabuhan utama, Pelabuhan pengumpul, dan Pelabuhan pengumpan.

Manajemen Risiko Fungsi Pengawasan pada Wilayah Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Tanjung Emas Semarang

Pelabuhan berkaitan erat dengan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) karena KSOP adalah Lembaga yang bertanggung jawab atas keselamatan, keamanan, dan ketertiban di wilayah pelabuhan.

Pemerintah memiliki tujuan untuk memperkuat fungsi pengawasan, meningkatkan keselamatan, efisiensi operasional, penegakan hukum, dan mendukung pertumbuhan ekonomi melalui pengelolaan pelabuhan yang lebih optimal Kementerian Perhubungan, (2018). Oleh karena itu, KSOP memegang peranan penting dalam memastikan kelancaran aktivitas maritim serta memberikan manfaat bagi masyarakat dan perekonomian negara. Dalam usaha untuk mewujudkan keadaan tersebut, pemerintah mempunyai peran yang penting untuk kelancaran pelayaran melalui instansi pemerintah yang terlibat yaitu Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan. Menurut Peraturan Menteri 15 Tahun (2023), KSOP adalah unit pelaksana teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut. KSOP dipimpin oleh Kepala KSOP. Di wilayah pelabuhan, KSOP mempunyai tugas melaksanakan pengawasan, dan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran, kordinasi kegiatan-kegiatan pemerintahan dipelabuhan, serta pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.

KSOP Kelas I Tanjung Emas merupakan instansi pemerintah di bawah Direktorat Jendral Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan yang bertugas sesuai dengan tugas dan fungsinya di wilayah kerja Pelabuhan Tanjung Emas, Adapun wilayah kerja yang menjadi tanggung jawab KSOP Kelas I Tanjung Emas adalah Kota Semarang, Kota Pekalongan, Kota Tegal, Kabupaten Demak, Kabupaten Jepara, Kabupaten Rembang, Kabupaten Pati, Kabupaten Kendal, Kabupaten Batang, Kabupaten Pemalang dan Kabupaten Brebes. Sebagai salah satu lembaga yang bertugas dalam pengawasan dan pengaturan operasional pelabuhan, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Tanjung Emas Semarang mempunyai peran kunci dalam memantau kelancaran dan keselamatan pelayaran serta mencegah berbagai risiko yang dapat mengganggu kegiatan operasional yang ada di Pelabuhan Tanjung Emas.

Dalam melaksanakan fungsi pengawasan, KSOP Kelas I Tanjung Emas tidak hanya berfokus pada aspek keamanan dan keselamatan pelayaran, tetapi juga mencakup banyak hal lain, seperti kepatuhan pada peraturan perundang-undangan, pengengolaan sumber daya, dan pengawasan pada kegiatan operasional Perusahaan pelayaran dan penyedia jasa kepelabuhanan. Menurut Undang-Undang No.17 tahun (2008), Adapun kegiatan yang dilaksanakan antara lain, pemeriksaan kelaiklautan kapal, sertifikasi keselamatan kapal, pemberian surat persetujuan berlayar, koordinasi dengan instansi terkait, pelatihan dan sosialisasi dan evaluasi.

Kegiatan pengawasan yang dilaksanakan oleh KSOP dalam fungsi pengawasan mempunyai berbagai tantangan yang dapat menimbulkan berbagai risiko. Risiko yang termasuk dalam keselamatan dan keamanan pelayaran sangat bermacam-macam, baik yang bersifat internal maupun eksternal. Sebagai contoh seperti kecelakaan kapal, meskipun telah ada peraturan yang mengatur peran KSOP dalam memberikan Surat Persetujuan Berlayar, masih sering ditemukan kecelakaan transportasi laut yang disebabkan oleh kelalaian KSOP dalam menjalankan tugasnya. Kelalaian tersebut termasuk memberikan izin berlayar dan surat kelaiklautan kapal kepada kapal yang tidak memenuhi syarat atau tidak lulus uji kelaiklautan. Kasus tersebut merupakan masalah lama yang kerap berulang kali di Indonesia dan dianggap sebagai hal yang biasa. Isu keselamatan dan keamanan dalam pelayaran laut merupakan tanggung jawab utama dalam pengelolaan pelabuhan. Pengawasan yang terstruktur dan efektif mestinya sangat dibutuhkan dalam mencegah hal yang merugikan.

Meninjau pentingnya fungsi pengawasan di pelabuhan dan manajemen risiko, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis risiko-risiko yang dihadapi oleh KSOP Kelas I Tanjung Emas Semarang dalam melaksanakan fungsi pengawasan yang menjadi tugas pokok instansi tersebut. Salah satu fungsi pengawasan KSOP adalah fungsi pengawasan dalam bidang keselamatan dan keamanan.

Melalui penelitian ini, diharapkan diperoleh gambaran menyeluruh terhadap efektivitas fungsi pengawasan KSOP Kelas I Tanjung Emas Semarang dan bagaimana strategi mitigasi risiko dapat diterapkan bertujuan meningkatkan keselamatan dan keamanan di bidang pelayaran di wilayah Pelabuhan Tanjung Emas. Berangkat dari hal tersebut maka peneliti memfokuskan topik penelitian yang berjudul Manajemen Risiko Fungsi Pengawasan Pada Wilayah Kerja Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Tanjung Emas Semarang.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan mixed methods (metode campuran) dengan desain eksplanatori sekuensial, yang menggabungkan analisis kuantitatif dan kualitatif untuk memperoleh pemahaman yang lebih komprehensif terkait manajemen risiko dalam fungsi pengawasan di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas I Tanjung Emas Semarang.

Pendekatan kuantitatif digunakan untuk mengidentifikasi dan mengukur tingkat kemungkinan serta dampak dari risiko melalui penyebaran kuesioner kepada 30 responden yang dipilih menggunakan teknik purposive sampling. Data kuantitatif dianalisis menggunakan matriks risiko 5x5 untuk menilai skor risiko berdasarkan probabilitas dan konsekuensi setiap risiko. Hasil skor tersebut kemudian diklasifikasikan ke dalam empat zona risiko: rendah (zona kuning), sedang (zona biru), tinggi (zona merah), dan sangat tinggi (zona ungu).

Sementara itu, pendekatan kualitatif dilakukan melalui wawancara mendalam dengan tiga informan utama dan observasi langsung selama praktik darat. Teknik wawancara bertujuan untuk menggali faktor penyebab risiko serta strategi pengendalian yang telah diterapkan oleh KSOP. Observasi digunakan untuk memvalidasi data kuantitatif sekaligus mengidentifikasi masalah operasional yang tidak terungkap melalui kuesioner.

Data primer diperoleh dari hasil kuesioner, wawancara, dan observasi, sementara data sekunder berasal dari studi literatur, dokumen internal KSOP, jurnal, dan artikel relevan.

Dengan kombinasi kedua metode tersebut, penelitian ini tidak hanya memberikan gambaran kuantitatif tentang tingkat risiko, tetapi juga menjelaskan konteks, penyebab, serta praktik pengelolaan risiko dari perspektif pelaksana lapangan. Hal ini memungkinkan perumusan strategi mitigasi yang lebih aplikatif dan relevan untuk meningkatkan efektivitas pengawasan keselamatan kerja di pelabuhan.

Hasil Penelitian

Identifikasi Risiko dalam Fungsi Pengawasan Keselamatan Kerja

Penelitian ini mengidentifikasi potensi risiko dalam empat kegiatan utama fungsi pengawasan di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas I Tanjung Emas Semarang, yaitu:

1. Pemeriksaan kelaiklautan kapal dan peralatan keselamatan
2. Pengawasan bongkar muat barang berbahaya (B3) dan limbah B3
3. Pengisian bahan bakar kapal (bunkering)
4. Embarkasi dan debarkasi penumpang

Data dikumpulkan melalui wawancara mendalam kepada tiga informan, observasi langsung selama praktik darat, serta kuesioner kepada 30 responden yang terlibat dalam proses pengawasan. Setiap risiko dianalisis menggunakan pendekatan matriks risiko 5x5, dengan mempertimbangkan probabilitas (likelihood) dan dampak (severity). Hasil analisis menunjukkan variasi tingkat risiko pada masing-masing kegiatan:

Kegiatan	Aspek	Level Risiko Awal
Pemeriksaan Kelaiklautan Kapal	SOP	Rendah (Skor 3)
	APD	Rendah (Skor 4)
	SDM	Tinggi (Skor 3)
Pengawasan Bongkar Muat B3	SOP	Tinggi (Skor 3)
	APD	Sedang (Skor 8)
	SDM	Tinggi (Skor 5)
Pengisian Bahan Bakar Kapal	SOP	Sedang (Skor 6)
	APD	Tinggi (Skor 5)
	SDM	Sedang
	SOP	Rendah

Embarkasi/Debarkasi Penumpang	APD	Rendah
	SDM	Rendah

Berdasarkan data tersebut, dua kegiatan dengan tingkat risiko tertinggi adalah pengawasan bongkar muat barang berbahaya (B3) dan kegiatan bunkering. Risiko pada kedua kegiatan ini disebabkan oleh ketidaksesuaian penerapan SOP, ketidakkonsistenan penggunaan APD, serta rendahnya pemahaman tenaga kerja terhadap prosedur keselamatan.

Analisis Berdasarkan Regulasi

Penelitian ini juga merujuk pada Peraturan Menteri Perhubungan No. 36 Tahun 2012 dan SNI ISO 9001:2015 tentang Sistem Manajemen Mutu, yang mensyaratkan pelaksanaan pengawasan secara sistematis dan berkelanjutan. Hasil analisis menunjukkan bahwa meskipun SOP sudah tersedia, implementasinya masih belum optimal, terutama pada kegiatan yang melibatkan pihak eksternal seperti buruh pelabuhan dan operator kapal.

Hal ini menjadi tantangan bagi KSOP dalam meningkatkan efektivitas pengawasan, terutama dalam aspek:

- Konsistensi pelaksanaan SOP
- Pemenuhan dan pengawasan penggunaan APD
- Pelatihan dan pembinaan SDM lapangan

Strategi Pengendalian Risiko

Berdasarkan hasil wawancara dengan petugas KSOP, strategi pengendalian risiko difokuskan pada tiga aspek utama:

- Pengawasan Bongkar Muat Barang Berbahaya
 - Menegakkan SOP secara konsisten dengan mekanisme sanksi dan reward.
 - Memastikan penggunaan APD lengkap dan sesuai jenis bahaya.
 - Memberikan pelatihan rutin kepada buruh pelabuhan terkait penanganan B3 dan prosedur darurat.
- Pengisian Bahan Bakar Kapal (Bunkering)
 - Meningkatkan koordinasi antara tim darat dan awak kapal.
 - Memastikan alat keselamatan seperti emergency shutdown valve selalu siap dan teruji.
 - Melakukan simulasi darurat dan pelatihan teknis secara berkala.
- Pemeriksaan Kelaiklautan Kapal & Embarkasi/Debarkasi
 - Mempertahankan SOP yang sudah berjalan baik.
 - Meningkatkan sosialisasi dan pelatihan terkait kesadaran K3 kepada ABK dan petugas pelayanan penumpang.

Rekomendasi Level Risiko Pasca-Pengendalian

Setelah dilakukan pengendalian, level risiko pada seluruh aspek dapat diturunkan hingga ke kategori rendah, sebagaimana terlihat dalam tabel berikut:

Kegiatan	Aspek	Level Risiko Awal	Level Risiko Akhir
Pengawasan Bongkar Muat B3	SOP	Tinggi (Skor 8)	Rendah (Skor 3)
	APD	Tinggi (Skor 5)	Rendah (Skor 3)
	SDM	Sedang (Skor 6)	Rendah (Skor 3)
Pengisian Bahan Bakar Kapal	SOP	Tinggi (Skor 5)	Rendah (Skor 3)
	APD	Sedang (Skor 6)	Rendah (Skor 2)
	SDM	Tinggi (Skor 5)	Rendah (Skor 2)

Kesimpulan

Dalam penulisan ini, peneliti ingin menambahkan ilmu pengetahuan dan wawasan khususnya di area kepelabuhanan tentang identifikasi risiko pada kegiatan pengawasan, selain itu juga untuk memberi bekal

khususnya bagi penulis Ketika sudah terjun langsung dalam dunia kerja serta sebagai motivasi bagi mahasiswa lain untuk melangkah ke depan dan meningkatkan generasi yang lebih baik dalam belajar di dunia kepelabuhanan. Berdasarkan hasil penelitian dan penyajian data. Berdasarkan hasil analisis brainstorming dan risk matrix terhadap empat kegiatan utama pengawasan di lingkungan KSOP Kelas I Tanjung Emas Semarang, diperoleh bahwa potensi risiko pada aspek SOP, APD, dan SDM bervariasi dari tingkat rendah hingga tinggi. Kegiatan dengan risiko tertinggi ditemukan pada pengawasan bongkar muat barang berbahaya dan pengisian bahan bakar kapal, terutama akibat ketidakkonsistenan penerapan SOP, kelalaian penggunaan APD oleh pihak eksternal, dan kurangnya pemahaman pekerja terkait standar K3. Kegiatan embarkasi-debarkasi serta pemeriksaan kelaiklautan kapal cenderung memiliki tingkat risiko yang lebih rendah karena pelaksanaannya telah berjalan lebih terstruktur dan terkontrol. Pengukuran risiko melalui kuesioner berbasis skala likert terhadap 30 responden memperkuat hasil observasi dan wawancara, menunjukkan bahwa risiko tertinggi berasal dari ketidaksesuaian implementasi prosedur dan kurangnya kesadaran keselamatan pada mitra kerja eksternal pelabuhan. Berdasarkan hasil wawancara dengan pihak KSOP Tanjung Emas Semarang, dapat disimpulkan bahwa strategi pengendalian risiko dalam fungsi pengawasan keselamatan pelayaran difokuskan pada penguatan implementasi Standar Operasional Prosedur (SOP), pengawasan penggunaan Alat Pelindung Diri (APD), dan peningkatan kompetensi Sumber Daya Manusia (SDM). Pada kegiatan dengan potensi risiko tinggi seperti bongkar muat barang berbahaya (B3) serta pengisian bahan bakar kapal (bunkering), KSOP menekankan pentingnya kedisiplinan dalam pelaksanaan SOP dan komunikasi operasional, serta konsistensi dalam penggunaan APD oleh seluruh pihak yang terlibat, termasuk tenaga kerja eksternal. Selain itu, upaya peningkatan pemahaman teknis melalui pelatihan rutin menjadi bagian dari pendekatan strategis KSOP dalam mendorong budaya keselamatan kerja yang lebih kuat. Dengan pendekatan kolaboratif antara pengawas dan pelaksana kegiatan di lapangan, strategi ini diharapkan mampu meminimalkan potensi risiko dan meningkatkan kepatuhan terhadap standar keselamatan kerja di lingkungan Pelabuhan.

Referensi

1. Adisasmita, Rahardjo. 2011. *Manajemen Pemerintah Daerah*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
2. Arta, I Putu Sugih. 2021. *Manajemen Risiko Tinjauan Teori dan Praktis*.
3. Dalimunthe, Arnanda Ridho, Arfena Deah, dan Jasisca Meirany. n.d. "Pelayaran Sungai Kapuas Dengan Metode Formal Safety Assessment (Fsa)," 1–6.
4. Djadjuli, R Didi. n.d. "Pelaksanaan pengawasan oleh pimpinan dalam meningkatkan kinerja pegawai," 565–73.
5. Gunawan, Rudi, Zulkifli Lubis, Sri Kusnasari, dan Rini Kustini. 2021. "SUMATERA UTARA THE ROLE OF THE PORT IN DRIVING THE FLOW OF GOODS AND ECONOMIC GROWTH" 2 (1): 29–34.
6. Kementerian Perhubungan. 2018. "Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 16 Tahun 2023 tentang Perubahan Keempat atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan." Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 16 Tahun 2023, 1–8. <https://peraturan.bpk.go.id/Details/254452/permenhub-no-16-tahun-2023>.
7. Kementerian Perhubungan, Republik Indonesia. 2012. "Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan," 1–45. <https://peraturan.bpk.go.id/Details/147042/permenhub-no-36-tahun-2012>.
8. Matrik, Metode, Risiko Dan, Cesar Ivan Nugraha, Minto Basuki, Jurusan Teknik Perkapalan, Institut Teknologi, dan Adhi Tama. 2023. "Penilaian Risiko Operasional Pada Pembuatan Perahu Fiberglass Di Galangan Kapal CV Era Fiberboat Menggunakan" 2 (2): 87–96.
9. Moleong, Lexy J. 2006. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
10. "No Title." 2015, 1–4.
11. Numfor, Kabupaten Biak, dan Di Era Globalisasi. 2016. "24-Article Text-56-1-10-20190406" XI (April).
12. Nurcholis, Hanif. 2011. *Teori dan Praktik Pemerintahan dan Otonomi Daerah*. Jakarta: Grasindo.
13. Panggabean, Mutiara sibarani. 2004. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Bogor: Ghalia Indonesia.

14. Pengajaran, Pendidikan D A N. 2008. "Observasi sebagai alat evaluasi dalam dunia pendidikan dan pengajaran" 11 (2): 220–33.
15. Peraturan Pemerintah RI. 2023. "Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Utama (PM Nomor 15 Pasal 16 Ayat 3 Tahun 2023)."
16. Permenhub. 2015. "Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut." Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015, 1–62.
17. Portal K3. 2005. Himpunan Peraturan Perundangan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) RI. Jakarta: PortalK3.Com.
18. Prawirosentono, Suyadi. 2002. *Filosofi Baru Tentang Manajemen Mutu Terpadu: Total Quality Management Abad 21 Studi Kasus dan Analisis*. Jakarta: PT Bumi Aksara.
19. Putri, Zikra Kurnia Mega. 2023. "Analisis Penerapan Manajemen Resiko dalam Upaya Pencegahan Kecelakaan Kerja di KSOP Kelas I Panjang Lampung." Skripsi. Program Studi Transportasi Laut, Politeknik Pelayaran Sumatera Barat.
20. Rasya. 2024. "Manajemen Risiko di Sektor Pelayaran Nasional." *indoesia legal network*. 2024. <https://www.indonesialegalnetwork.co.id/>.
21. Rizeki, Dini N. 2023. "Manajemen Risiko adalah: Prinsip, Fungsi, dan Manfaat." 2023. <https://majoo.id/solusi/detail/manajemen-risiko-adalah>.
22. Siswanto. 2009. *Pengantar Manajemen*. Jakarta: Bumi Aksara.
23. Soegiyono. 2012. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*.
24. Sriyono. 2019. "Pengantar Manajemen Resiko," 1–28.
25. Sugiyono. 2016. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
26. Sujamto. 2007. *Aspek-Aspek Pengawasan di Indonesia*. Jakarta: Sinar Grafika.
27. Suryabrata, Sumadi. 2021. *Metodologi Penelitian*. Jakarta: Rajawali Pers.
28. Utomo, Prayoga Dwi. 2023. "Peran Syahbandar dalam Penegakan Hukum dan Pengawasan Keselamatan Keamanan Pelayaran (Studi Kasus Di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Tanjung Emas)." Skripsi. Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Islam Sultan Agung.
29. UU No.17 tahun. 2008. "Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran." Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang P E L A Y A R A N, 1–205.
30. Wibowo. 2010. *Manajemen Kinerja*. 3 ed. Jakarta: Rajawali Pers.
31. Yunarto, Stephanus. 2022. "Analisis Manajemen Risiko Pengadilan Negeri Nanga Bulik." *Pengadilan Negeri Nanga Bulik Kelas II*, 1–30. <https://pn-nangabulik.go.id/images/dokumen/Dokumen Manajemen Resiko.pdf>.