



ISSN : 1979 – 4746  
EISSN : 2685 - 4775

# METEOR STIP MARUNDA

JURNAL PENELITIAN ILMIAH  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

## Implementasi Kebijakan Penilaian Pandu (Pilot Assesment) dan Verifikasi Kapal Sebagai Sarana Bantu Pemanduan di Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Perak Surabaya

*Rudiana dan Yuliansyah*

*Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta  
Jl. Marunda Makmur No. 1, Cilincing, Jakarta Utara. Jakarta 14150*

---

### Abstract

Service and performance in order to improve the quality of ship towing activities and to realize safety and security in the waters of Tanjung Perak Port, Surabaya, requires an assessment of the personnel and equipment on duty, namely Pilot Assessment and Vessel Verification as Guiding Assistance Facilities. The purpose of this study is to describe and analyze Policy Implementation as well as the supporting and inhibiting factors in Pilot Assessment and Ship Verification as Guiding Assistance Facilities at the Main Harbormaster Office (KSU) Tanjung Perak Surabaya.

This qualitative research explores the policy of Pilot Assessment and Vessel Verification as a Guiding Aid by using the Van Mater and Van Horn policy implementation theory. Collecting data in this study using interviews, documentation and observation. The results obtained are then collected, reduced, presented and conclusions drawn.

The results obtained are the implementation of the Pilot Assessment Policy and Vessel Verification as a Guiding Assistance Facility by KSU Tanjung Perak Surabaya has been running optimally and in accordance with applicable regulations. The supporting factor in the Implementation of the Pilot Assessment Policy and Vessel Verification as a Guiding Assistance Facility by KSU Tanjung Perak Surabaya is the support from all stakeholders related to scouting while the inhibiting factor is that the time for carrying out activities cannot be carried out simultaneously because pilotage services should not be disrupted and an assessment team that lacks an understanding of scouting.

*Copyright ©2022, METEOR STIP MARUNDA, ISSN : 1979-4746, eISSN : 2685-4775*

---

Keywords: Policy Implementation, Guidance, Scout Assessment, Ship Verification

---

### Abstrak

Pelayanan dan kinerja dalam rangka meningkatkan kualitas kegiatan penundaan kapal serta mewujudkan keselamatan dan keamanan di wilayah perairan Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya memerlukan penilaian terhadap personal dan peralatan sarana bantu yang bertugas yaitu Penilaian Pandu (Pilot Assesment) dan Verifikasi Kapal sebagai Sarana Bantu Pemanduan. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mendeskripsikan dan menganalisa Implementasi Kebijakan serta faktor-faktor pendukung dan penghambat dalam Penilaian Pandu (Pilot Assesment) dan Verifikasi Kapal sebagai Sarana Bantu Pemanduan di Kantor Kesyahbandaran Utama (KSU) Tanjung Perak Surabaya.

---

Penelitian kualitatif ini mengeksplorasi kebijakan Penilaian Pandu (Pilot Assesment) dan Verifikasi Kapal sebagai Sarana Bantu Pemanduan dengan menggunakan teori implementasi kebijakan Van Mater dan Van Horn. Pengambilan data pada penelitian ini menggunakan wawancara, dokumentasi serta observasi. Hasil yang didapat kemudian dikumpulkan, direduksi, disajikan dan ditarik kesimpulan.

Hasil yang didapatkan adalah Implementasi Kebijakan Penilaian Pandu (Pilot Assesment) dan Verifikasi Kapal sebagai Sarana Bantu Pemanduan oleh KSU Tanjung Perak Surabaya telah berjalan secara optimal dan sesuai dengan aturan yang berlaku. Faktor pendukung dalam Implementasi Kebijakan Penilaian Pandu (Pilot Assesment) dan Verifikasi Kapal sebagai Sarana Bantu Pemanduan oleh KSU Tanjung Perak Surabaya adalah adanya dukungan dari semua stakeholder yang terkait pemanduan sedangkan faktor penghambat adalah waktu pelaksanaan kegiatan tidak dapat dilakukan secara bersamaan dikarenakan pelayanan pemanduan tidak boleh terganggu dan tim penilai yang kurang memiliki pemahaman tentang pemanduan.

*Copyright @2022, METEOR STIP MARUNDA, ISSN : 1979-4746, eISSN : 2685-4775*

---

Kata kunci : Implementasi Kebijakan, Pemanduan, Penilaian Pandu, Verifikasi Kapal

---

## 1. PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya merupakan pelabuhan terbesar dan tersibuk nomor dua di Indonesia setelah pelabuhan Tanjung Priok Jakarta. Hal tersebut dikarenakan selain menjadi gerbang penghubung bagi Indonesia wilayah timur, juga dikarenakan pertumbuhan ekonomi di wilayah Propinsi Jawa Timur mengalami peningkatan sehingga berimbas pada meningkatnya arus distribusi barang dari dan menuju wilayah Jawa Timur baik untuk barang dalam negeri maupun perdagangan internasional (Syarifuddin, Al Musadieq, & Yulianto, 2016). Hal ini dapat dilihat dari jumlah kapal masuk, keluar dan pindah di pelabuhan Tanjung Perak Surabaya pada tabel berikut :

No	Kegiatan	Tahun 2018	Tahun 2019	Tahun 2020	Tahun 2021
1.	Kapal masuk	11762	13549	13150	13630
2.	Kapal keluar	12137	13267	12904	13735
3.	Kapal pindah	11160	11760	11410	10809

Sumber : Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Perak Surabaya, 2022

Berdasarkan tabel 1.1 diatas didapatkan bahwa peningkatan jumlah kapal baik untuk kapal masuk, kapal keluar dan kapal pindah di

Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya mengalami peningkatan dari tahun 2018 hingga 2021. Hal inilah yang menyebabkan pelabuhan Tanjung Perak Surabaya memiliki peranan penting untuk mendukung tumbuh dan berkembangnya kegiatan ekonomi di Jawa Timur.

Kejadian kecelakaan kapal di wilayah Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya yang terjadi dalam kurun waktu 4 tahun terakhir adalah pada tahun 2017 sebanyak 1 (satu) kapal, tahun 2018 sebanyak 1 (satu) kapal, tahun 2019 sebanyak 2 (dua) kapal, tahun 2020 sebanyak 3 (tiga) kapal, dan sebanyak 1 (satu) kapal tahun 2021 (Sumber : Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Perak Surabaya, 2022).

Setiap kapal yang melakukan aktivitasnya di pelabuhan wajib mendapatkan persetujuan dari Syahbandar. Hal ini sesuai dengan Undang-undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran pada Pasal 216 ayat (1) bahwa “Kapal yang melakukan kegiatan perbaikan, percobaan berlayar, kegiatan alih muat di kolam pelabuhan, menunda, dan bongkar muat barang berbahaya wajib mendapat persetujuan dari Syahbandar”. Syahbandar sebagai pelaksana fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran mencakup pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di bidang angkutan di perairan, kepelabuhan dan perlindungan maritim di pelabuhan. Syahbandar merupakan bagian unit pelaksana teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Salah satu diantaranya

Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Perak Surabaya.

Implementasi dianggap sebagai wujud utama dan tahap yang sangat menentukan dalam proses kebijakan. Pandangan tersebut dikuatkan dengan pernyataan Edwards III bahwa tanpa implementasi yang efektif keputusan pembuat kebijakan tidak akan berhasil dilaksanakan. Implementasi kebijakan merupakan aktivitas yang terlihat setelah dikeluarkan pengarahan yang sah dari suatu kebijakan yang meliputi upaya mengelola input untuk menghasilkan output atau outcomes bagi masyarakat. Implementasi kebijakan menghubungkan antara tujuan kebijakan dan realisasinya dengan hasil kegiatan pemerintah. Ini sesuai dengan pandangan Van Meter dan Van Horn bahwa tugas implementasi adalah membangun jaringan yang memungkinkan tujuan kebijakan publik direalisasikan melalui aktivitas instansi pemerintah yang melibatkan berbagai pihak yang berkepentingan. (Akib, 2012).

Dasar implementasi kebijakan Penilaian Pandu (Pilot Assesment) dan verifikasi kapal sebagai sarana bantu pemanduan yang dilakukan oleh KSU Tanjung Perak Surabaya mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan nomor 57 tahun 2015 tentang Pemanduan Dan Penundaan Kapal pengganti Peraturan Menteri Perhubungan nomor 53 Tahun 2011 Tentang Pemanduan dan Peraturan Menteri Perhubungan nomor 93 Tahun 2014 tentang Sarana Bantu dan Prasarana Pemanduan sedangkan untuk pengawasan pemanduan KSU Tanjung Perak Surabaya menerbitkan surat keputusan nomor : HK.207/01/15/SYB-Tpr-18 tentang sistem operasional dan prosedur pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal di wilayah perairan wajib pandu pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dan Pelabuhan Gresik. Pilot Assesment/Penilaian Pandu dan verifikasi kapal sebagai sarana bantu pemanduan telah dilakukan oleh KSU Tanjung Perak Surabaya dalam 2 tahun terakhir secara berkesinambungan terhadap Pandu/Pilot dan kapal pandu atau ada pandu baru dan kapal baru sebagai sarana bantu yang bertugas di wilayah kerja Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Sanksi yang tegas diberlakukan bagi Pandu yang tidak memenuhi kriteria Penilaian Pandu (Pilot Assesment) berupa

peringatan tertulis, tidak boleh memandu untuk jangka waktu tertentu sesuai dengan tingkat kesalahan; dan pencabutan sertifikat pandu. Sanksi juga diberlakukan pada penyedia kapal sarana bantu pemanduan yaitu peringatan tertulis, pembekuan pelimpahan; dan pencabutan pelimpahan pelaksanaan pemanduan dan penundaan kapal pada perairan terkait. Oleh karena latar belakang tersebut diatas maka penulis tertarik untuk meneliti tentang Implementasi Kebijakan Penilaian Pandu (Pilot Assesment) dan Verifikasi Kapal Sebagai Sarana Bantu Pemanduan Di Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Perak Surabaya.

## 1.2 Tujuan dan Manfaat Penelitian

### a. Tujuan Penelitian

- 1) Untuk mendeskripsikan dan menganalisa Implementasi Kebijakan Penilaian Pandu (Pilot Assesment) dan Verifikasi Kapal sebagai Sarana Bantu Pemanduan di Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Perak Surabaya.
- 2) Untuk mendeskripsikan dan menganalisa faktor-faktor pendukung dan penghambat Implementasi Kebijakan Penilaian Pandu (Pilot Assesment) dan Verifikasi Kapal sebagai Sarana Bantu Pemanduan di Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Perak Surabaya.

### b. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penulisan penelitian ini adalah diharapkan dapat memberikan kontribusi yang positif bagi semua pihak yang berkepentingan dan dapat dibagi menjadi dua manfaat, yaitu :

- 1) Manfaat Teoritis
  - a) Menambah pengetahuan pembaca melalui penelitian yang telah dilaksanakan sehingga nantinya dapat menjadi bahan kajian untuk penelitian berikutnya.
  - b) Sebagai bahan pemahaman dan pembelajaran bagi peneliti maupun mahasiswa lain untuk melakukan penelitian-penelitian secara lebih mendalam mengenai

implementasi kebijakan tentang pelayaran.

## 2) Manfaat Praktis

- a) Penelitian ini diharapkan dapat memberi masukan bagi Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Perak Surabaya sebagai regulator dan PT. Pelindo III (Persero) untuk memperbaiki dan meningkatkan kualitas pelayanannya kepada masyarakat.
- b) Penelitian ini diharapkan dapat digunakan untuk menambah referensi sebagai bahan penelitian lanjutan yang lebih mendalam pada masa yang akan datang berkaitan dengan kebijakan di bidang pelayaran.
- c) Penelitian ini dilaksanakan untuk mendukung Tri Darma Perguruan Tinggi pada Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta serta memberikan tambahan pengetahuan, wawasan, dan pengalaman sehingga dapat diaplikasikan di kehidupan bermasyarakat dan sebagai bekal bagi kehidupan di masa mendatang.

## 2. METODE

### 2.1 Metode Pendekatan

Menurut Creswell (Creswell & Poth, 2018) penelitian kualitatif adalah jenis penelitian yang menghasilkan penemuan-penemuan yang tidak dapat diperoleh dengan menggunakan prosedur-prosedur statistik atau cara-cara lain dari kuantitatif. Penggunaan penelitian kualitatif yaitu digunakan untuk meneliti tentang kehidupan masyarakat, sejarah, tingkah laku, fungsionalisasi organisasi, aktifitas sosial dan lain-lain. Bogdan dan Biklen S. (Rahmat, 2009) menjelaskan bahwa penelitian kualitatif adalah salah satu prosedur yang menghasilkan data deskriptif berupa ucapan atau tulisan dan perilaku orang-orang yang

diamanti. Penelitian kualitatif bertujuan untuk mendapatkan pemahaman yang sifatnya umum terhadap kenyataan sosial yang menjadi fokus penelitian. Jenis penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah penelitian kualitatif. Salah satu alasan menggunakan jenis penelitian kualitatif adalah pengalaman peneliti dapat digunakan untuk menemukan dan memahami apa yang dimaksud dibalik fenomena yang kadangkala merupakan hal yang sulit untuk dipahami secara mendalam.

Pendekatan penelitian kualitatif ada 5 (lima) (Creswell & Poth, 2018) yaitu (1) Studi narasi, (2) Fenomenologi, (3) Etnografi, (4) Studi kasus, (5) Grounded Theory. Pada penelitian ini digunakan pendekatan studi kasus. Penelitian studi kasus adalah studi yang mengeksplorasi dengan terperinci, dengan pengambilan data yang mendalam, dan menyertakan berbagai sumber informasi. Penelitian ini dibatasi oleh waktu, tempat dan kasus yang dipelajari berupa program, peristiwa, aktivitas atau individu.

### 2.2 Teknik Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data kualitatif merupakan unsur yang sangat penting untuk menemukan dan mengeksplorasi fenomena-fenomena unik di lapangan. Metode pengumpulan data penelitian kualitatif (Gumilang, 2016) sebagai berikut :

#### a. Data Primer

##### 1) Observasi

Johnson & Christensen, 2004 (Gumilang, 2016) observasi adalah pengamatan yang dilakukan oleh peneliti dalam proses penelitian dengan tujuan mengeksplorasi atau menggali suatu makna. Observasi dilakukan dengan cara mengamati secara langsung ruang/tempat, kegiatan, obyek, kejadian/peristiwa, waktu, perasaan, perilaku individu dan interaksi dalam proses penelitian (Rahmat, 2009). Tujuan peneliti melakukan observasi

adalah untuk menyajikan gambaran realistik perilaku atau kejadian, untuk menjawab pertanyaan, untuk membantu mengerti perilaku manusia, dan untuk evaluasi/umpan balik.

2) Wawancara

Wawancara merupakan alat untuk pengecekan/pembuktian terhadap informasi/keterangan sebelumnya (Rahmat, 2009). Wawancara yang digunakan dalam penelitian kualitatif ialah in-depth interview yang mempunyai tujuan memperoleh informasi yang mendalam tentang makna subjektif, pemikiran, perasaan, sikap, perilaku, persepsi, keyakinan, motivasi, dan lain-lain (Gumilang, 2016).

b. Data Sekunder

1) Dokumen-dokumen

Selama penelitianpeneliti juga mengumpulkan dokumen-dokumen yang berupa dokumen publik (seperti Koran, makalah, laporan kantor) atau dokumen pribadi (seperti buku harian, diary, surat, email) (Creswell & Poth, 2018).

2) Dokumen Resmi

Johnson & Christensen, 2004 (Gumilang, 2016) berpendapat dokumen resmi adalah segala sesuatu dalam bentuk tulisan, foto, dan rekaman elektronik yang diciptakan oleh institusi organisasi (majalah, koran, jurnal ilmiah, dan kurikulum sekolah). Dokumen resmi didalamnya termasuk materi audio visual (Creswell & Poth, 2018) yang berupa foto, objek-objek seni, video tape, atau segala jenis suara/bunyi.

### 2.3 Subjek Penelitian

Pada penelitian ini sumber informasi berasal dari hasil wawancara para informan,

dokumentasi dan observasi. Informan penelitian merupakan orang yang dimanfaatkan untuk memberikan informasi tentang situasi dan kondisi segala sesuatu secara umum dari latar penelitian. Seorang informan untuk penelitian paling tidak harus banyak memiliki pengetahuan maupun pengalaman tentang latar belakang penelitian. Informan menurut Moleong (2000) dibedakan menjadi 3 yaitu :

a. Informan utama merupakan individu maupun kelompok yang dijadikan sebagai sumber data atau informasi primer dalam memberikan gambaran teknis terkait masalah penelitian. Informan utama dalam penelitian kualitatif merupakan “aktor utama” dalam suatu penelitian. Informan utama dalam penelitian ini adalah Kepala Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Perak Surabaya.

b. Informan kunci adalah individu ataupun kelompok yang memiliki informasi secara menyeluruh tentang permasalahan yang diangkat oleh peneliti. Informan kunci bukan hanya mengetahui tentang kondisi/fenomena pada masyarakat secara garis besar, juga memahami informasi tentang informan utama. Informan kunci pada penelitian ini adalah Kepala Seksi Tertib Bandar Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Perak Surabaya, Petugas yang melaksanakan penilaian pandu dan verifikasi kapal sebagai sarana bantu pemanduan.

c. Informan pendukung merupakan individu maupun kelompok yang dijadikan sebagai sumber data atau informasi sekunder dalam memberikan gambaran pendukung dari data utama terkait masalah penelitian. Informan pendukung merupakan orang yang dapat memberikan informasi tambahan sebagai pelengkap analisis dan pembahasan dalam penelitian kualitatif. Informan pendukung pada penelitian ini adalah Pandu dan Pemilik kapal pandu.

## 2.4 Teknik Analisis Data

Penelitian ini menggunakan metode analisa data model interaktif Matthew B. Milles dan A. Michael Huberman dan Johnny Saldana (Miles, Huberman, & Saldana, 2014) yang mengemukakan ada empat langkah dalam analisis data kualitatif yaitu :

### a. Pengumpulan Data

Pengumpulan data adalah tahap mengumpulkan data yang diperoleh dari hasil wawancara, obeservasi, dokumentasi serta data sekunder lainnya yang berhasil diperoleh.

### b. Kondensasi Data

Kondensasi data merujuk kepada proses menyeleksi, memfokuskan, menyederhanakan, mengabstraksi, dan mentranformasi data terdapat pada catatan lapangan transkrip dalam penelitian ini diuraikan sebagai berikut :

- 1) Proses Pemilihan
- 2) Pengerucutan
- 3) Peringkasan
- 4) Penyeerhanaan dan Transformasi data

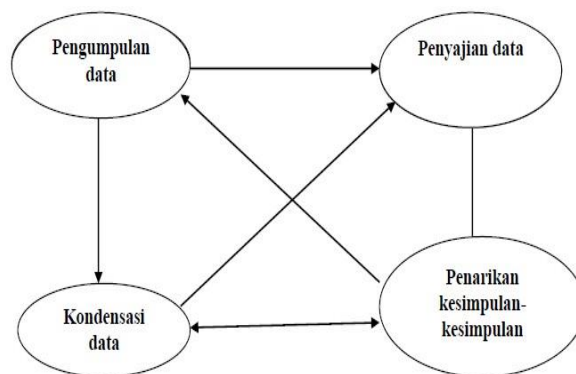
### c. Penyajian Data

Penyajian data merupakan suatu kegiatan setelah data selesai direduksi/dirangkum. Data yang diperoleh dari hasil observasi, wawancara dan dokumentasi dianalisis kemudian disajikan dalam bentuk CW (Catatan Wawancara), CL (Catatan Lapangan) dan CD (Catatan Dokumentasi). Data yang sudah disajikan dalam bentuk catatan wawancara, catatan lapangan dan catatan dokumentasi diberi kode data untuk mengorganisasi data, sehingga peneliti dapat menganalisis dengan cepat dan mudah. Peneliti membuat daftar awal kode yang sesuai dengan pedoman wawancara, observasi dan dokumentasi. Masing-masing yang sudah diberi kode dianalisis dlam bentuk refleksi dan disajikan dalam bentuk teks.

### d. Penarikan Kesimpulan

Langkah terakhir dalam analisis data kualitatif model interaktif

adalah penarikan kesimpulan dari verifikasi. Berdasarkan data yang telah direduksi dan disaikan, peneliti membuat kesimpulan yang didukung dengan bukti yang kuat pada tahap pengumpulan data. Kesimpulan adalah jawaban dari rumusan masalah dan pertanyaan yang telah diungkapkan oleh peneliti sejak awal.



Gambar 2.1. Komponen-Komponen Analisis Data Model Interaktif

Sumber: (Miles et al., 2014)

## 3. Hasil Dan Pembahasan

### 3.1 Analisis Data

Berikut tabel hasil analisa Implementasi Kebijakan Penilaian Pandu (Pilot Assesment) dan Verifikasi Kapal sebagai Sarana Bantu Pemanduan yang dilakukan oleh Kantor Kesyahbandaran Utama (KSU) Tanjung Perak Surabaya adalah :

Tabel 3.1. Hasil Analisis Implementasi Kebijakan Penilaian Pandu (Pilot Assesment) dan Verifikasi Kapal sebagai Sarana Bantu Pemanduan oleh KSU Tanjung Perak Surabaya

No	Indikator	Hasil Analisis
1	Ukuran dan tujuan kebijakan	Penilaian Pandu ( <i>Pilot Assesment</i> ) dan Verifikasi Kapal sebagai Sarana Bantu Pemanduan Kapal di perairan wajib Pandu kelas I di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya yang telah dilakukan oleh KSU Tanjung Perak Surabaya sejak tahun 2019 sampai dengan sekarang, secara rutin tiap 6 bulan sekali sesuai

		dengan aturan yang berlaku dan menghasilkan berita acara atau rekomendasi sebagai bahan evaluasi pelaksanaan jasa pemanduan di wilayah Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.			Pemanduan telah dilaksanakan oleh KSU Tanjung Perak Surabaya sesuai dengan aturan yang berlaku untuk mendukung pelayanan pemanduan di wilayah Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.
2	Sumber kebijakan	Sumber kebijakan yang berupa sumber daya manusia, sumber daya keuangan dan sumber daya teknologi dalam implementasi kebijakan Penilaian Pandu ( <i>Pilot Assesment</i> ) dan Verifikasi Kapal sebagai Sarana Bantu Pemanduan oleh KSU Tanjung Perak Surabaya telah dilaksanakan sesuai dengan aturan yang berlaku.	6	Lingkungan ekonomi, sosial dan politik	Implementasi kebijakan Penilaian Pandu ( <i>Pilot Assesment</i> ) dan Verifikasi Kapal sebagai Sarana Bantu Pemanduan memberikan dampak positif bagi keselamatan dan keamanan di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.
3	Ciri atau sifat badan/instansi pelaksana	Implementasi kebijakan Penilaian Pandu ( <i>Pilot Assesment</i> ) dan Verifikasi Kapal sebagai Sarana Bantu Pemanduan oleh KSU Tanjung Perak Surabaya yaitu pada pembentukan tim penilai dan <i>stakeholder</i> yang dinilai telah dilakukan sesuai dengan peraturan yang berlaku.			
4	Komunikasi antar organisasi terkait dan komunikasi kegiatan yang dilaksanakan	Komunikasi antar organisasi terkait dan komunikasi dalam implementasi kebijakan Penilaian Pandu ( <i>Pilot Assesment</i> ) dan Verifikasi Kapal sebagai Sarana Bantu Pemanduan telah dilaksanakan oleh KSU Tanjung Perak Surabaya secara rutin dan berkala demi terwujudnya keamanan dan keselamatan berlayar.			
5	Sikap pelaksana	Sikap Pelaksana dalam implementasi kebijakan Penilaian Pandu ( <i>Pilot Assesment</i> ) dan Verifikasi Kapal sebagai Sarana Bantu			

Sumber : diolah Peneliti, 2022

Pada tabel 4.2 diatas menunjukkan bahwa Implementasi Kebijakan Penilaian Pandu (*Pilot Assesment*) dan Verifikasi Kapal sebagai Sarana Bantu Pemanduan oleh KSU Tanjung Perak Surabaya telah berjalan secara optimal sejak tahun 2019 sampai sekarang secara rutin tiap 6 (enam) bulan sekali dan telah dilaksanakan sesuai dengan aturan yang berlaku. Hal ini dikarenakan dalam Implementasi Kebijakan Penilaian Pandu (*Pilot Assesment*) dan Verifikasi Kapal sebagai Sarana Bantu Pemanduan mendapatkan dukungan penuh baik dari Direktur Jenderal Perhubungan Laut, KSU Tanjung Perak Surabaya dan *stakeholder* yang dinilai, sehingga dalam pelaksanaannya tidak mendapatkan kendala dan memberikan dampak positif bagi keamanan dan keselamatan di wilayah Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

### 3.2 Pemecahan Masalah

Pada Implementasi Kebijakan Penilaian Pandu (*Pilot Assesment*) dan Verifikasi Kapal sebagai Sarana Bantu Pemanduan yang dilaksanakan oleh Kantor Kesyahbandaran Utama (KSU) Tanjung Perak Surabaya terdapat faktor pendukung dan penghambat yaitu :

1) Faktor Pendukung

- a) Kegiatan Penilaian Pandu (Pilot Assesment) dan Verifikasi Kapal sebagai Sarana Bantu Pemanduan mendapatkan dukungan dari Direktur Jenderal (Dirjen) Perhubungan Laut dengan menerbitkan Surat Edaran Nomor UM 004/1/6/DP-18 Tanggal 13 September 2018 tentang Evaluasi 6 (enam) bulan.
  - b) Kegiatan Penilaian Pandu (Pilot Assesment) dan Verifikasi Kapal sebagai Sarana Bantu Pemanduan yang dilakukan KSU Tanjung Perak Surabaya mendapatkan dukungan penuh dari Kepala Kantor dengan menerbitkan surat tugas bagi tim penilai dan surat pemberitahuan bagi stakeholder yang dinilai.
  - c) Kegiatan Penilaian Pandu (Pilot Assesment) dan Verifikasi Kapal sebagai Sarana Bantu Pemanduan mendapatkan dukungan dari PT. Pelindo III (Persero) sebagai Badan Usaha Pelabuhan (BUP) di wilayah Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dan stakeholder yang dinilai.
  - d) Kesiapan sumber daya manusia di seksi Tertib Bandar KSU Tanjung Perak Surabaya dalam mendukung kegiatan Penilaian Pandu (Pilot Assesment) dan Verifikasi Kapal sebagai Sarana Bantu Pemanduan dalam bentuk pembuatan surat-surat yang diperlukan dalam menunjang pelaksanaan dan pembuatan checklist untuk panduan tim penilai.
- 2) Faktor Penghambat
- a) Waktu kegiatan tidak dapat dilakukan secara bersamaan dikarenakan pelayanan pemanduan tidak boleh terganggu, maka pelaksanaan Penilaian Pandu (Pilot Assesment) dan Verifikasi Kapal harus fleksibel berdasarkan dari jadwal tugas Pandu dan jadwal pemakaian kapal sebagai sarana bantu.
  - b) Sumber daya manusia yang dimiliki KSU Tanjung Perak

Surabaya sebagai tim penilai yang kurang mempunyai pemahaman tentang Pemanduan, maka tim penilai diberikan panduan berupa checklist guna mempermudah penilaian.

## 5. Kesimpulan Dan Saran

### 5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil pembahasan Implementasi Kebijakan Penilaian Pandu (Pilot Assesment) dan Verifikasi Kapal sebagai Sarana Bantu Pemanduan oleh Kantor Kesyahbandaran Utama (KSU) Tanjung Perak Surabaya dapat disimpulkan dikarenakan dalam implementasinya mendapatkan dukungan dari semua stakeholder yang terlibat sehingga dapat mendukung pelayanan pemanduan guna mewujudkan Zero Accident di wilayah Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dan adanya faktor pendukung dalam Implementasi Kebijakan Penilaian Pandu (Pilot Assesment) dan Verifikasi Kapal sebagai Sarana Bantu Pemanduan oleh KSU Tanjung Perak Surabaya adalah adanya dukungan dari semua stakeholder yang terkait pemanduan seperti Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Kepala Kantor KSU Tanjung Perak, sumber daya manusia di Seksi Tertib Bandar KSU Tanjung Perak Surabaya serta PT. Pelindo III (Persero) sebagai Badan Usaha Pelabuhan (BUP) di wilayah Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dan stakeholder yang dinilai sehingga dalam pelaksanaannya dapat optimal.

### 5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian dan kesimpulan saran yang diberikan peneliti adalah :

- 1) Waktu pelaksanaan kegiatan Penilaian Pandu (Pilot Assesment) dan Verifikasi Kapal sebagai Sarana Bantu Pemanduan oleh KSU Tanjung Perak Surabaya harus fleksibel berdasarkan jadwal Pandu dan pemakaian kapal sehingga pelayanan pemanduan tidak terganggu.
- 2) Tim penilai kegiatan Penilaian Pandu (Pilot Assesment) dan Verifikasi Kapal sebagai Sarana Bantu Pemanduan oleh KSU Tanjung Perak Surabaya dilakukan briefing dan dibekali panduan berupa checklist sehingga pada saat penilaian



tidak mengalami kesulitan dan memberikan hasil yang optimal.

#### DAFTAR PUSTAKA

- [ 1 ] Agustian, Nazaki, & Afizal. (2018). Implementasi Peraturan Walikota Nomor 46 Tahun 2016 Pasal 18 Tentang Seksi Keselamatan Perkapalan Laut di Kota Tanjungpinang Tahun 2018. Repository Universitas Maritim Raja Ali Haji, 74(4).
- [ 2 ] Akib, H. (2010). IMPLEMENTASI KEBIJAKAN: Apa, Mengapa, dan Bagaimana HAEDAR AKIB. *Jurnal Administrasi Publik*, 1(1), 1–11.
- [ 3 ] Akib, H. (2012). *Implementasi Kebijakan: Apa, Mengapa dan Bagaimana. Jurnal Ilmiah Ilmu Administrasi Publik*, 1(1), 1–11. <https://doi.org/10.26858/JIAP.VIII.289>
- [ 4 ] Creswell, J. W., & Poth, C. N. (2018). *Qualitative Inquiry and Research Design\_ Choosing Among Five Approaches*. Retrieved from <https://drive.google.com/file/d/1NCokfEqfNtsCXbSemWEoqzjbEO13mXOV/view>
- [ 5 ] Dunn, W. N. (2011). *Public Policy Analysis* (5th ed.). New York: Routledge.
- Gumilang, S. G. (2016). Metode Penelitian Kualitatif dalam Perspektif Rancangan. *Jurnal Fokus Konseling*, 2(2), 144–159.
- [ 6 ] Hardiyansyah, H., Darma, U. B., Kualitas, P., Publik, P., Teknologi, B., Melalui, I., ... Kota, P. (2015). MODEL IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PUBLIK DALAM PENGELOLAAN, (February).
- [ 7 ] Haryono, Setiono, B., & Agus. (2012). Sistem Operasional Pelayanan Pemanduan Terhadap Keselamatan Kapal Di PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya. *Jurnal Aplikasi Pelayaran Dan Kepelabuhanan*, 2(2).
- [ 8 ] Hasibuan, D. K. (2014). Implementasi Program Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) Kepada Tenaga Kerja Bongkar Muat yang Berada di Koperasi Samudra Sejahtera (KOMURA) Pelabuhan Samarinda. *EJournal Ilmu Pemerintahan*, 1(6), 1742–1752.
- [ 9 ] Kadir, A., Lubis, A. A., & Isnaini, I. (2019). Implementasi Kebijakan Sistem Administrasi Manunggal Satu Atap di Kabupaten Mandailing Natal. *JUPIIS: JURNAL PENDIDIKAN ILMU-ILMU SOSIAL*, 11(2), 157–172. <https://doi.org/10.24114/JUPIIS.V11I2.13860.G12330>
- [ 10 ] Malisan, J., & Tresnawati, W. (2019). Implementasi Inaportnet dalam Pelayanan Terpadu Satu Pintu di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. *Warta Penelitian Perhubungan*, 31(2), 67–74. <https://doi.org/10.25104/warlit.v31i2.1267>
- [ 11 ] Mamu, A., Rakhmat, Yunus, & Allorante, A. I. (2020). Policy model implementation for village community empowerment in Wajo Regency. *International Journal of Innovation, Creativity and Change*, 10(12), 129–139.
- [ 12 ] Mandala, E., Setyadiharja, R., Jefri, J., Renaldi, R., & Mulyani, N. (2016). Implementasi Kebijakan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) (Studi Kasus di Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Kijang). *Jurnal Ilmu Pemerintahan : Kajian Ilmu Pemerintahan Dan Politik Daerah*, 1(2), 249. <https://doi.org/10.24905/jip.v1i2.603>
- [ 13 ] Miles, M. B., Huberman, A. M., & Saldana, J. (2014). *Qualitative Data Analysis: A Method Sourcebook* - Matthew B. Miles, A. Michael Huberman, Johnny Saldana - Google Buku. Retrieved from <https://books.google.co.id/books?id=p0wXBAAAQBAJ&printsec=frontcover&hl=id#v=onepage&q&f=false>
- [ 14 ] Moleong, L. J. (2000). *Metodologi penelitian kualitatif / Lexy J. Moleong*. Ramaja Rosdakarya.
- [ 15 ] Mubarok, S., Zauhar, S., & Setyowati, E. (2020). Policy Implementation Analysis : Exploration of George Edward III , Marilee S Grindle , and Mazmanian and Sabatier

Theories in the Policy Analysis Triangle.  
Journal of Public Administration Studies, 5(1),  
33–38.