

Menurut Undang-undang RI Nomor 17 tahun 2008 pasal 1 ayat (56) Syahbandar (government of harbour) adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.

Salah satu upaya pemerintah dalam meningkatkan citra dan kualitas pelayanan di di pelabuhan yaitu membuat Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 sebagaimana telah diubah dalam Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 tentang Pelayaran, dimana Undang-undang dan Peraturan Pemerintah tersebut berisikan tentang penyelenggaraan kegiatan di pelabuhan Indonesia lebih puripurna dan semakin baik serta memberikan dampak positif bagi pertumbuhan dan perkembangan perekonomian Negara Indonesia khususnya bagi masyarakat yang berada dalam wilayah sekitar-kepelabuhan.

Seorang syahbandar berperan penting dalam setiap kegiatan pelayaran angkutan laut, baik dalam hal pengawasan, penegakan hukum, kepelabuhanan, perlindungan lingkungan maritim, serta pelayaran itu sendiri. Dengan kata lain suksesnya sebuah pelayaran yang dilakukan oleh sebuah kapal atau angkutan laut juga merupakan keberhasilan seorang syahbandar menjalankan tugas kesyahbandarannya, telah tersirat dalam Pasal 207 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, menyatakan bahwa fungsi seorang syahbandar adalah:

- 1) Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang pengangkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan;
- 2) Selain melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Syahbandar membantu pelaksanaan pencarian dan penyelamatan (Search and Rescue/SAR) sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; dan
- 3) Syahbandar diangkat oleh Menteri setelah memenuhi persyaratan kompetensi di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran serta kesyahbandaran.



IMPLEMENTASI KEBIJAKAN KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN SEBAGAI KEPALA PEMERINTAHAN DI PELABUHAN GUNA MENINGKATKAN KINERJA PELAYANAN PUBLIK SECARA PROFESIONAL DAN AKUNTABEL DALAM RANGKA MEWUJUDKAN KESEJAHTERAAN MASYARAKAT DALAM LINGKUNGAN KEPELABUHANAN

A. JUNAEDI KARSO



IMPLEMENTASI KEBIJAKAN KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN SEBAGAI KEPALA PEMERINTAHAN DI PELABUHAN

**GUNA MENINGKATKAN KINERJA PELAYANAN PUBLIK SECARA PROFESIONAL DAN
AKUNTABEL DALAM RANGKA MEWUJUDKAN KESEJAHTERAAN MASYARAKAT
DALAM LINGKUNGAN KEPELABUHANAN**

A. JUNAEDI KARSO

Editor : ISNANTIAH

**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN
KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS
PELABUHAN SEBAGAI KEPALA
PEMERINTAHAN DI PELABUHAN GUNA
MENINGKATKAN KINERJA PELAYANAN
PUBLIK SECARA PROFESIONAL DAN
AKUNTABEL DALAM RANGKA
MEWUJUDKAN KESEJAHTERAAN
MASYARAKAT DALAM LINGKUNGAN
KEPELABUHANAN**

Penulis

A. Junaedi Karso

Editor

Isnaniah

Hak Cipta Buku Kemenkum dan HAM Nomor : 000312406



**Implementasi Kebijakan Kesyahbandaran Dan Otoritas
Pelabuhan Sebagai Kepala Pemerintahan Di Pelabuhan Guna
Meningkatkan Kinerja Pelayanan Publik Secara Profesional
Dan Akuntabel Dalam Rangka Mewujudkan Kesejahteraan
Masyarakat Dalam Lingkungan Kepelabuhanan**

vi + 221 hlm.; 15,5 x 23 cm

ISBN : 978-623-5770-06-2
Penulis : A. Junaedi Karso
Editor : Isnaniah
Tata Letak : FidyA Arie
PratamaDesain Sampul : Farhan Saefullah
Cetakan 1 : Desember 2021

Copyright © 2021 by Penerbit
InsaniaAll rights reserved

Hak Cipta dilindungi Undang-Undang No 19 Tahun 2002.

Dilarang memperbanyak atau memindahkan sebagian atau seluruh isibuku ini dalam bentuk apapun, baik secara elektris maupun mekanis, termasuk memfotocopy, merekam atau dengan sistem penyimpanan lainnya, tanpa izin tertulis dari Penulis dan Penerbit.

Isi di luar tanggung jawab percetakan

Penerbit Insania
Grup Publikasi Yayasan Insan shodiqin Gunung
JatiAnggota IKAPI
Jl. Evakuasi, Gg. Langgar, No. 11, Kalikebat Karyamulya,
Kesambi,
Cirebon Telp. 085724676697
e-mail: penerbit.insania@gmail.com
Web :
<http://insaniapublishing.com>

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Assalamu'alaikum Wr, Wb

Segala Puji dan Syukur kami panjatkan selalu kepada Allah SWT atas Rahmat, Taufiq, dan Hidayah yang sudah diberikan sehingga kami bisa menyelesaikan Buku tentang “Implementasi Kebijakan Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Sebagai Kepala Pemerintahan Di Pelabuhan Guna Meningkatkan Kinerja Pelayanan Publik Secara Profesional Dan Akuntabel Dalam Rangka Mewujudkan Kesejahteraan Masyarakat Dalam Lingkungan Kepelabuhanan”.

Kami selaku penulis memohon beribu-ribu maaf apabila ada kesalahan, referensi, kutifipan atau salah menorehkan sumber-sumber buku terkait “Implementasi Kebijakan Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Sebagai Kepala Pemerintahan Di Pelabuhan Guna Meningkatkan Kinerja Pelayanan Publik Secara Profesional Dan Akuntabel Dalam Rangka Mewujudkan Kesejahteraan Masyarakat Dalam Lingkungan Kepelabuhanan”.

Kami sadar bahwa penulisan buku ini bukan merupakan buah hasil kerja keras kami sendiri yang kami kutif dari berbagai sumber baik dari buku, jurnal, desertasi, tesis, skripsi, website, media serta sumber lainnya. Ada banyak pihak yang sudah berjasa dalam membantu kami di dalam menyelesaikan buku ini, seperti pengambilan data, pemilihan contoh, dan lain-lain. Maka dari itu, kami mengucapkan banyak terimakasih kepada semua pihak yangtelah membantu memberikan wawasan dan bimbingan kepada kami sebelum maupun ketika menulis buku panduanini.

Kami juga sadar bahwa buku yang kami buat masih tidak belum bisa dikatakan sempurna. Maka dari itu, kami meminta dukungan dan masukan dari para pembaca, agar kedepannya kami bisa lebih baik lagi di dalam menulis sebuah buku.

Akhirnya, kami berterima kasih kepada semua pihak,yang tidak bisa kami sebutkan satu per satu yang turut serta membidani kelahiran buku ini. Semoga Allah SWT membalas kebaikan Anda-Anda semua. Selamat membaca dan semoga bermanfaat.

**Billahit taufiq walhidayah,
Wassalamu'alaikum Wr. Wb**

DAFTAR ISI

Kata Pengantar	iii
Daftar Isi	v
BAB I Pendahuluan	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Aspek Sosial dan Budaya	3
C. Aspek Ekonomi	4
D. Aspek Keamanan	5
BAB II Pemerintah dan Pemerintahan di Laut	19
A. Pemerintahan	19
B. Ilmu Pemerintaha	23
C. Tujuan dan Tugas Umum Pemerintahan	25
D. Sistem Pembagian Kekuasaan	27
E. Pemerintahan di Laut	28
F. Latar Belakang Pemerintahan di Laut	34
G. Implementasi Kebijakan	43
H. Pelayanan Publik	48
I. Pelayanan Jasa Kapal dan Barang di Pelabuhan Indonesia	57
J. Profesionalisme Aparat	65
K. Kesejahteraan	72
BAB III Tinjauan Teoritis	80
A. Tinjauan Umum Pelayaran	80
B. Jenis Pelayaran	82
C. Jenis Kapal	83
D. Tinjaun Umum Syahbandar	85
E. Pengertian Pelabuhan	103
F. Pengertian Kapal	104
G. Pelaksanaan Pengaturan Pengelolaan lahan kepelabuhanan dalam Peraturan Perundang- Undangan	111
H. Menyusun Rencana Induk Pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan	114
I. Penyediaan Lahan di Daratan dan di Perairan Pelabuhan	117

J. Pengaturan dan Pengawasan Penggunaan Lahan Daratan dan Perairan Pelabuhan serta DLKp dan DLKr Pelabuhan	119
K. Pengusahaan Lahan Pelabuhan	120
L. Kewenangan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Panjang dalam Pengelolaan Lahan Kepelabuhanan yang telah diusahakan kaitannya dengan keberadaan Otoritas Pelabuhan sebagai Regulator	121
M. Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)	134
N. Pelabuhan	135
O. Indikator Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan	144
P. Jasa Pelayanan Pelabuhan	145
Q. Pendapatan	146
R. Biaya	149
BAB IV Sejarah Kesyahbandaran di Indonesia	157
A. Sejarah Kesyahbandaran	157
B. Tugas dan Wewenang Kantor Kesyahbandaran	158
C. Pengaruh Implementasi Kebijakan Otonomi Daerah Terhadap Peningkatan Kesejahteraan	159
D. Pengaruh Pelayanan Publik Kepelabuhanan Terhadap Peningkatan Kesejahteraan	167
E. Pengaruh Profesionalisme Aparat Penyelenggara Kepelabuhan Terhadap Peningkatan Kesejahteraan	169
F. Pengaruh Implementasi Kebijakan, Pelayanan Publik Jasa Kepelabuhan Terhadap Peningkatan Kesejahteraan Masyarakat yang berada di Sekitar Pelabuhan	178
G. Implikasi Praktis, Teoritis dan Temuan Hasil Penelitian	185
DAFTAR PUSTAKA	203
PROFIL PENULIS	215

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan negara terbesar di dunia berdasarkan luas dari wilayahnya yakni mencapai 5.193.252 KM² dimana luas lautan hampir 2/3 dari luas daratan. Luas wilayah perairan Indonesia mencapai 3.288.683 KM² dan luas daratan 1.904.569 KM² wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dari Sabang hingga ke Merauke terdiri dari beribu-ribu pulau dan dipisahkan oleh lautan. Karena laut merupakan sebagian besar dari luas wilayah Indonesia, maka untuk mencapai satu pulau ke pulau lainnya dibutuhkan suatu sarana pengangkutan (transportasi). Pelabuhan dalam aktivitasnya mempunyai peran penting dan strategis untuk pertumbuhan industri dan perdagangan serta merupakan segmen usaha yang dapat memberikan kontribusi bagi pembangunan nasional.

Di era desentralisasi ini keberadaan sumberdaya kelautan memiliki peran penting dalam mendukung pembangunan ekonomi daerah dan nasional. Pengelolaan dan pemanfaatan disektor ini diharapkan mampu meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD), penerimaan devisa negara, menciptakan lapangan kerja serta meningkatkan pendapatan penduduk. Sumber daya kelautan yang kita miliki tersebut mempunyai keunggulan komparatif karena tersedia dalam jumlah yang sangat melimpah dan beraneka ragam serta dapat dimanfaatkan dengan biaya eksploitasi yang relatif murah sehingga mampu menciptakan kapasitas penawaran yang kompetitif. Di sisi lain, kebutuhan pasar masih terbuka lebar karena kecenderungan permintaan pasar nasional maupun global

yang terus meningkat. Untuk memenuhi kebutuhan pasar tersebut maka meningkatkan daya saing melalui pembangunan di sektor kelautan merupakan sebuah solusi yang tepat.

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, dengan luas wilayah 5,8 juta km per segi dan panjang garis pantai 95.181 km, sudah sepatutnya Indonesia memiliki strategi maritim yang baik. Hal tersebut mencakup aspek ekonomi, sosial, budaya, politik, keamanan dan pertahanan.

Jika dipetakan di belahan bumi lain, luas wilayah Nusantara sama dengan jarak antara Irak hingga Inggris (Timur-Barat) atau Jerman hingga Aljazair (Utara-Selatan). Letaknya yang seksi, ditopang potensi sumber daya alam berlimpah, membuat negara-negara yang berkepentingan tergoda menguasai kekayaan alam bumi khatulistiwa. Tak heran, ancaman dan gangguan terus menerpa Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI).

Dalam mengatasi tantangan tersebut, seluruh komponen bangsa harus segera membangkitkan *maritime domain awareness*, atau kesadaran lingkungan maritim. Hal itu dibutuhkan karena bangsa Indonesia sekarang tidak lagi memiliki budaya bahari. Sehingga, perlu dibangun kembali upaya penyadaran. Upaya ini harus sampai pada penyadaran efektif terhadap segala sesuatu yang menyangkut lingkungan maritim merupakan hal vital bagi keamanan, keselamatan, ekonomi dan lingkungan hidup bangsa Indonesia, serta menunjang upaya menegakkan harga diri bangsa.

Menyadarkan bahwa laut adalah aspek alamiah yang paling memengaruhi kehidupan poleksosbudhankam nasional merupakan isu yang paling utama dan menarik perhatian. Di sini pemerintah harus menjadi ujung tombak, dan untuk itu pemerintah Indonesia perlu segera

menetapkan sebuah *National Ocean Policy* dalam rangka pemanfaatan laut bagi kemakmuran bangsa, sekaligus untuk mengembangkan kembali budaya bahari bangsa, yang tujuan akhirnya penguasaan laut nasional yang dapat menegakkan harga diri bangsa.

Untuk menjadikan Indonesia sebagai Negara maritim dunia, maka harus memperhatikan beberapa aspek diantaranya meliputi:

B. Aspek Sosial dan Budaya

Dari aspek kehidupan sosial dan budaya, sejarah menunjukkan bahwa bangsa Indonesia pada masa lalu memiliki pengaruh besar di wilayah Asia Tenggara. Terutama melalui kekuatan maritim di bawah Kerajaan Sriwijaya dan Majapahit. Tak heran, wilayah laut Indonesia dengan luas dua pertiga Nusantara diwarnai banyak pergumulan kehidupan di laut. Dalam catatan sejarah terekam bukti-bukti bahwa nenek moyang bangsa Indonesia menguasai lautan besar. Bahkan, mampu mengarungi samudra luas hingga ke pesisir Madagaskar, Afrika Selatan.

Penguasaan lautan baik di masa kejayaan Kerajaan Sriwijaya, Majapahit maupun kerajaan-kerajaan Bugis-Makassar, lebih merupakan penguasaan *de facto* daripada penguasaan atas suatu konsepsi kewilayahan dan hukum. Namun, sejarah telah menunjukkan bangsa Indonesia mencintai laut, dan menjadi bagian masyarakat bahari. Tetapi pada masa penjajahan kolonial, bangsa Indonesia digiring hidup di daratan. Hal ini mengakibatkan menurunnya jiwa bahari. Padahal, nenek moyang masyarakat Indonesia telah memahami dan menghayati arti dan kegunaan laut sebagai sarana yang menjamin kepentingan bangsa, seperti perdagangan dan komunikasi.

Pada sekitar abad ke-14 dan permulaan abad ke-15 terdapat lima jaringan perdagangan (*commercial zones*). Pertama, jaringan perdagangan Teluk Bengal, yang meliputi pesisir Koromandel di India Selatan, Sri Lanka, Burma (Myanmar), serta pesisir utara dan barat Sumatera. Kedua, jaringan perdagangan Selat Malaka. Ketiga, jaringan perdagangan yang meliputi pesisir timur Semenanjung

Malaka, Thailand, dan Vietnam Selatan. Jaringan ini juga dikenal sebagai jaringan perdagangan Laut China Selatan. Keempat, jaringan perdagangan Laut Sulu, yang meliputi pesisir barat Luzon, Mindoro, Cebu, Mindanao, dan pesisir utara Kalimantan (Brunei Darussalam). Kelima, jaringan Laut Jawa, yang meliputi kepulauan Nusa Tenggara, kepulauan Maluku, pesisir barat Kalimantan, Jawa, dan bagian selatan Sumatera. Jaringan perdagangan ini berada di bawah hegemoni Kerajaan Majapahit.

C. Aspek Ekonomi

Laut Indonesia ditaksir menyimpan potensi kekayaan yang dapat dieksploitasi 156 miliar dolar AS per tahun atau sekitar Rp 1.456 triliun. Walau demikian, kontribusi sektor kelautan terhadap PDB nasional dinilai masih rendah. Pada 1998 sektor kelautan hanya menyumbang 20,06 % terhadap PDB, itupun sebagian besar atau 49,78 % disumbang subsektor pertambangan minyak dan gas bumi di laut. Ini menunjukkan bahwa kekayaan laut Indonesia yang sangat besar masih disiasikan. Berbeda dengan negara maritim lain, seperti RRC, AS, dan Norwegia, yang sudah memanfaatkan laut sedemikian rupa hingga memberikan kontribusi di atas 30% terhadap PDB nasional mereka.

D. Aspek Keamanan

Kini, sudah saatnya bangsa Indonesia membangkitkan kembali kesadaran bahwa laut harus dipandang sebagai kesatuan wilayah, sumber kehidupan, media perhubungan utama, wahana merebut pengaruh politik dan wilayah utama penyanggah pertahanan.

Kedudukan Indonesia pada posisi silang perdagangan, memiliki empat dari sembilan *Sea Lines of Communication* dunia mengakibatkan Indonesia mempunyai kewajiban yang sangat besar menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran internasional di Selat Malaka-Singapura, serta tiga Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Indonesia belum mempunyai kemampuan pertahanan dan keamanan laut yang memadai. Apalagi untuk menjaga kedaulatan di seluruh wilayah laut yurisdiksinya. Yang terpenting juga ke depan diharapkan para pemangku kepentingan dalam menjalankan perannya akan memiliki pijakan bersama dalam upaya pengelolaan sumber daya alam dan adaptasi perubahan iklim, memperkuat keberdayaan warga dan daerah sesuai dengan karakteristik ekosistem, problematika dan tantangan daerah kepulauan.

Hal ini membawa konsekuensi terhadap pengelolaan segmen usaha pelabuhan tersebut agar pengoperasiannya dapat dilakukan secara efektif, efisien dan profesional sehingga pelayanan pelabuhan menjadi lancar, aman, dan cepat dengan biaya yang terjangkau. Pada dasarnya pelayanan yang diberikan oleh pelabuhan adalah pelayanan terhadap kapal dan pelayanan terhadap muatan (barang dan penumpang). Secara teoritis, sebagai bagian dari mata rantai transportasi laut, fungsi pelabuhan adalah tempat pertemuan lalu lintas internasional dan lalu lintas seperti

pelayaran inter-insuler, pelayaran samudera, pelayaran dalam negeri menuntut tenaga kerja yang bermutu dalam melaksanakan kegiatan fungsi pelabuhan. (Elfrida Gultom,2007: 40).

Sebaliknya barang yang diangkut dengan truk atau kereta api ke pelabuhan bongkar akan dimuat lagi ke kapal. Oleh sebab itu berbagai kepentingan saling bertemu di pelabuhan seperti perbankan, perusahaan pelayaran, bea cukai, imigrasi, karantina, syahbandar dan pusat kegiatan lainnya. Atas dasar inilah dapat dikatakan bahwa pelabuhan sebagai salah satu infrastruktur transportasi, dapat membangkitkan kegiatan perekonomian suatu wilayah karena merupakan bagian dari mata rantai dari sistem transportasi maupun logistik. Melihat kenyataan yang ada, harus kita akui bahwa memang pelabuhan-pelabuhan yang ada di Indonesia masih belum dikelola dengan baik. Dua pertiga dari wilayah Indonesia berupa perairan. Ribuan pulau berjajar dari Sabang sampai Merauke. Posisi negeri ini sangat strategis karena berada di persilangan rute perdagangan dunia. Ironisnya, Indonesia tak mampu memanfaatkan peluang emas itu.

Sebagai negara kepulauan, peranan pelabuhan sangat vital dalam meningkatkan perdagangan antar pulau dan menunjang perdagangan luar negeri yang terlihat dari fungsi pelabuhan sebagai titik temu antara arus kapal, barang, dan penumpang. Kehadiran pelabuhan yang memadai berperan besar dalam menunjang mobilitas barang dan manusia di negeri ini. Pelabuhan menjadi sarana paling penting untuk menghubungkan antarpulau maupun antarnegara. Namun, ironisnya, kondisi pelabuhan di Indonesia sangat memprihatinkan. Hampir semua pelabuhan yang ada di Indonesia saat ini sudah ketinggalan zaman.

Salah satu upaya pemerintah dalam meningkatkan citra dan kualitas pelayanan di di pelabuhan yaitu membuat Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 sebagaimana telah diubah dalam Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 tentang Pelayaran, dimana Undang-undang dan Peraturan Pemerintah tersebut berisikan tentang penyelenggaraan kegiatan di pelabuhan Indonesia lebih paripurna dan semakin baik serta memberikan dampak positif bagi pertumbuhan dan perkembangan perekonomian Negara Indonesia.

Menurut Undang-undang RI Nomor 17 tahun 2008 pasal 1 ayat (56) Syahbandar (*government of harbour*) adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.

Pengangkutan bertujuan untuk menyangkut kebutuhan manusia dalam memenuhi kehidupannya sehari-hari. Salah satu cara pemenuhan kebutuhan itu adalah dengan memindahkan atau mengirimkan barang dari suatu tempat ke tempat lainnya. Pengangkutan dengan mengirimkan barang bisa dilakukan dengan darat, laut dan udara. Barang-barang yang akan dikirimkan itu bisa berupa perangkat keras seperti, pupuk, sembako dan juga perangkat lunak baik itu surat atau dokumen yang menjadi objek pengangkutan.

Menurut Sinta Uli (2006:20) Peranan transportasi di pelabuhan yang memadai sangat penting dalam penyelenggaraan pengangkutan barang, khususnya transportasi angkutan laut, peranan pengangkutan tersebut bersifat mutlak untuk mempelancar arus perdagangan.

Transportasi angkutan laut dapat berupa kapal. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, yang dimaksud dengan kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang yang berada di laut (sungai dan sebagainya) (Suharsono & Retnoningsih, 2005:223).

Apabila arus perdagangan telah dapat dilaksanakan dengan baik dan teratur, maka pertumbuhan ekonomi suatu negara dapat terbantu dengan mendapat pemasukan dari perdagangan melalui sektor perairan (laut). Lautan yang membentang luas dengan posisi untuk menghubungkan wilayah daratan satu dengan yang lain dan kemungkinan berlaku hukum yang berbeda, disadari atau tidak pada dasarnya setiap insan manusia mempunyai hak untuk menikmati kekayaan yang terkandung didalamnya. (Subagyo, 2013:21).

Upaya yang dilakukan pemerintah guna mengurangi permasalahan yang ada dalam transportasi dan pengangkutan dipelabuhan sebenarnya sudah banyak namun belum begitu terasa karena tidak didukung oleh masyarakat yang peduli akan sekitarnya. Untuk menunjang perdagangan dengan lalu lintas muatan, diciptakan pelabuhan sebagai titik simpul (*central*) yang memungkinkan perpindahan muatan dan penumpang, tempat-tempat kapal berlabuh dan bersandar untuk kemudian melakukan bongkar muat dan/ atau meneruskan pelayaran ke daerah tujuan. (Kramadibrata, 2002:77).

Kesejahteraan masyarakat akan terwujud apabila pertumbuhan ekonomi suatu negara maju dan berkembang dengan pesat salah satunya dipengaruhi oleh faktor perdagangan di pelabuhan baik ekspor maupun impor yang terjadi baik melalui jalur laut, udara, maupun darat. Dengan adanya kegiatan perdagangan yang terjadi maka pertumbuhan ekonomi secara langsung dapat meningkat

dan menyebabkan menguatnya perekonomian suatu negara. Perdagangan juga merupakan salah satu alternatif bagi sumber pendapatan dan selanjutnya digunakan sebagai pembiayaan pembangunan ekonomi nasional, dimana sumber biaya pembangunan terhadap ekonomi nasional tidaklah cukup hanya dari pemerintah saja tapi juga berasal dari kegiatan perdagangan.

Atas dasar amanat Konstitusi dalam rangka mengangkat derajat kehidupan masyarakat di Indonesia, telah diterbitkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Undang-undang Nomor 6 Tahun 1974 Tentang Ketentuan-Ketentuan Pokok Kesejahteraan Sosial yang kemudian diubah menjadi Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2009 Tentang Kesejahteraan Sosial.

Menurut Pasal 1 Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2009 Tentang Kesejahteraan Sosial, bahwa kesejahteraan sosial adalah kondisi terpenuhinya kebutuhan material, spiritual, dan sosial warga negara agar dapat hidup layak dan mampu mengembangkan diri, sehingga dapat melaksanakan fungsi sosialnya.

Selain itu, untuk mewujudkan keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia yang dimaksud salah satunya adalah negara menyelenggarakan pelayanan. Untuk itu telah diterbitkan Undang-undang Nomor 25 Tahun 2009 Tentang Pelayanan Publik.

Undang-undang Nomor 25 Tahun 2009 Tentang Pelayanan Publik diterbitkan untuk membangun kepercayaan masyarakat atas pelayanan publik yang dilakukan oleh para penyelenggara negara agar supaya seiring dengan harapan dan tuntutan seluruh warga negara, selain itu juga sebagai upaya untuk mempertegas hak dan kewajiban setiap warga negara serta terwujudnya tanggung

jawab penyelenggara negara dalam menyelenggarakan pelayanan publik.

Undang-undang pelayanan publik ini juga merupakan upaya untuk meningkatkan kualitas dan menjamin penyediaan pelayanan publik sesuai dengan asas umum pemerintahan yang baik, serta memberikan jaminan dan perlindungan bagi setiap warga negara dari penyalahgunaan wewenang didalam penyelenggaraan pemerintahan terutama yang menyangkut bidang pelayanan publik. Di dalam undang-undang ini diatur dengan tegas tentang hak dan kewajiban para penyelenggara pelayanan publik dan para pengguna pelayanan publik.

Penyelenggaraan pelayanan publik merupakan upaya negara untuk memenuhi kebutuhan dasar dan hak-hak sipil setiap warga negara atas barang, jasa, dan pelayanan administrasi yang disediakan oleh penyelenggara pelayanan publik.

Salah satu bentuk pelayanan publik yang diberikan oleh negara adalah pelayanan publik dibidang jasa kepelabuhan. Karena itu makin banyak kapal yang singgah dan banyaknya perusahaan yang melakukan usahanya di pelabuhan gresik maka akan banyak memperoleh pendapatan negara baik berupa pajak maupun penerimaan negara bukan pajak (PNBP) serta pendapatan jasa kepelabuhan yang diperoleh maupun berupa konsesi dari badan usaha pelabuhan (BUP) yang mempunyai kegiatan usahanya khusus di bidang pengusahaan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya di pelabuhan Indonesia. Karena pajak sebagai salah satu sumber penerimaan Pemerintah yang diperoleh dari hasil pemungutan pajak kepada wajib pajak yang nantinya akan digunakan untuk memasukkan uang sebanyak-banyaknya ke kas Negara dengan tujuan

untuk membiayai pengeluaran-pengeluaran Negara (budgeter) dan juga digunakan sebagai alat untuk mengatur masyarakat baik di bidang ekonomi, sosial, maupun politik dengan tujuan tertentu (Suandy, 2011:12).

Adapun jumlah pelabuhan dan jumlah pendapatan jasa kepelabuhan berupa pendapatan negara bukan pajak dapat dilihat pada Tabel 1.1-1.2 di bawah ini.

Tabel 1.1
Kegiatan Jasa Terkait dengan Kepelabuhanan

No.	Uraian Jasa	Jenis Pendapatan
(1)	(2)	(3)
1.	Penyediaan fasilitas penampungan limbah	PNBP
2.	Penyediaan depo peti kemas	PNBP
3.	Penyediaan pergudangan	PNBP
4.	Jasa pembersihan & pemeliharaan gedung kantor	PNBP
5.	Instalasi air bersih dan listrik	PNBP
6.	Pelayanan pengisian air tawar dan minyak	PNBP
7.	Dll.	PNBP

Sumber : PP No.: 11 Tahun 2015 dan PM. No.: 69 Tahun 2015

Tabel 1.2
Kegiatan Jasa perusahaan di pelabuhan

No.	Uraian Jasa	Jenis Pendapatan
(1)	(2)	(3)
1.	Penyediaan pelayanan jasa dermaga untuk bertambat;	PNBP
2.	Penyediaan pelayanan pengisian bahan bakar & pelayanan air bersih;	PNBP
3.	Penyediaan pelayanan fasilitas naik turun penumpang / kendaraan;	PNBP
4.	Penyediaan pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dan peti kemas;	PNBP
5.	Penyediaan pelayanan jasa gudang & tempat penimbunan barang, alat bongkar muat, serta peralatan pelabuhan;	PNBP
6.	Penyediaan pelayanan jasa terminal peti kemas, curah cair, curah kering & ro-ro;	PNBP

No.	Uraian Jasa	Jenis Pendapatan
(1)	(2)	(3)
7.	Penyediaan pelayanan jasa bongkar muat barang;	PNBP
Sumber : PP. No.: 61 Tahun 2009/64 Tahun 2015		

Begitu halnya bagi pemerintah daerah bila banyak perusahaan yang mendirikan usahanya di dipelabuhan dalam wilayah hukum Pemerintah Daerah-daerah di Indonesia, maka pemerintah daerah gresik akan memperoleh pajak dari perusahaan tersebut sehingga akan memperoleh pendapatan daerah (PAD) dan *corporate social responsibility* (CSR) dari perusahaan yang ada dan juga terbukanya lapangan kerja sehingga akan berdampak pada terciptanya kesejahteraan masyarakat di sekitar kepelabuhanan. Menurut Mardiasmo (2006:12) pajak daerah adalah iuran wajib yang dilakukan oleh orang pribadi atau badan kepada daerah tanpa imbalan langsung yang seimbang, yang dapat dipaksakan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku, yang digunakan untuk membiayai penyelenggaraan pemerintah daerah dan pembangunan daerah.

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah, Pajak Daerah, yang selanjutnya disebut Pajak, adalah kontribusi wajib kepada Daerah yang terutang oleh orang pribadi atau badan yang bersifat memaksa berdasarkan Undang-undang, dengan tidak mendapatkan imbalan secara langsung dan digunakan untuk keperluan Daerah bagi sebesar-besarnya kemakmuran rakyat. Adapun pendapatan pajak daerah/retribusi yang diperoleh baik dari perusahaan dan sumber pendapatan lainnya yang berada dalam wilayah di sekitar kepelabuhanan.

Tabel 1.3
Pendapatan Pajak Daerah

No.	Uraian Pendapatan/Pajak	Keterangan
(1)	(2)	(3)
1.	Pajak Hotel	Pajak Daerah
2.	Pajak Restoran	Pajak Daerah
3.	Pajak Hiburan	Pajak Daerah
4.	Pajak Reklame	Pajak Daerah
5.	Pajak Penerangan Jalan	Pajak Daerah
6.	Pajak Mineral Bukan Logam & Batuan	Pajak Daerah
7.	Pajak Parkir	Pajak Daerah
8.	Pajak Air Tanah	Pajak Daerah
9.	Pajak Sarang Burung Walet	Pajak Daerah
10.	Pajak bumi & bangunan	Pajak Daerah

Sumber: UU No. 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah & Retribusi Daerah

Sebagaimana telah dijelaskan bahwa negara mempunyai tanggung jawab untuk melindungi segenap bangsa Indonesia dan memajukan kesejahteraan umum. Namun pada kenyataan saat ini masih banyak berbagai permasalahan yang menyangkut kesejahteraan.

Permasalahan kesejahteraan masyarakat tidak hanya menjadi masalah di di sekitar kepelabuhanan, namun menjadi permasalahan di dalam lingkup Indonesia dan internasional, dimana masalah kesejahteraan sosial masyarakat merupakan problematika yang menyita kepentingan banyak negara di dunia. Demikian pula halnya dengan permasalahan kesejahteraan masyarakat di di sekitar kepelabuhanan khususnya yang hingga saat ini masih terdapat sebagian masyarakat di di sekitar kepelabuhanan yang beranggapan bahwa untuk meningkatkan kesejahteraan salah satunya adalah melalui Peningkatkan Kinerja Pelayanan Publik secara Profesional dan Akuntabel, sehingga mampu mengangkat derajat sosial ekonominya.

Untuk itu diperlukan peran pemerintah daerah dalam pelayanan publik dibidang pelayaran khususnya dalam

bentuk implementasi kebijakan yang efektif, pelayanan publik kepelabuhan yang berkualitas dan profesionalisme aparat yang tinggi, sehingga berdampak terhadap peningkatan kesejahteraan masyarakat di di sekitar kepelabuhanan.

Terbatasnya kemampuan Sumber Daya Manusia (SDM) Aparatur di di sekitar kepelabuhanan, terutama di bidang pelayanan, sehingga proses pelayanan administrasi publik mengalami kendala yang dapat mengganggu upaya peningkatan pelayanan yang prima (*service excellent*).

Sistem akuntabilitas aparat Keyahbandaran dan otoritas Kepelabuhan (KSOP) yang kurang excellent terutama dibidang pelayanan menjadi kendala utama dalam melayani kebutuhan masyarakat di sekitar kepelabuhanan Indonesia.

Sehubungan dengan upaya meningkatkan kesejahteraan, banyak hal yang dapat dilakukan oleh Kesyahbadaran dan Otoritas Kepelabuhan di Indonesia. Salah satunya adalah melalui Peningkatkan Kinerja Pelayanan Publik secara Profesional dan Akuntabel. Pola pikir yang masih sederhana terdapat pada sebagian warga masyarakat yang beranggapan bahwa dengan Peningkatkan Kinerja Pelayanan Publik secara Profesional dan Akuntabel aparat Kesyahbadaran dan Otoritas Kepelabuhan (KSOP) akan membawa perubahan hidup dan akan meningkatkan kesejahteraan mereka. Sebab Peningkatkan Kinerja Pelayanan Publik secara Profesional dan Akuntabel dianggap lebih mampu meningkatkan derajat kehidupan secara sosial ekonomi sebagaimana yang terjadi di sekitar kepelabuhanan di Indonesia.

Berdasarkan kondisi inilah, kesejahteraan sosial (*sosial welfare*) diartikan sebagai kelanjutan pemikiran yang lebih

utama dari konsep-konsep tentang kemakmuran (*welfare economics*), (Swasono, 2005:2).

“Profesionalisme merupakan cermin dari kemampuan (competency), yaitu memiliki pengetahuan (knowledge), keterampilan (skill), bisa melakukan (ability) ditunjang dengan pengalaman (experience) yang tidak mungkin muncul tiba-tiba tanpa melalui perjalanan waktu”.

Dari rumusan diatas dapat penulis simpulkan bahwa profesionalisme aparat adalah suatu pekerjaan dimana seseorang dituntut memiliki suatu persyaratan tertentu yang memerlukan pendidikan lanjut dan berbagai kompetensi sebagai dasar keahlian khusus dalam bidang regulasi pernikahan antar warga negara yang harus dimiliki oleh aparat pegawai pencatat pernikahan di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Kepelabuhan (KSOP) di Indonesia.

Implementasi kebijakan menurut Abidin (2006:192), pelaksanaan keputusan pemerintah yang bersifat umum dan berlaku untuk seluruh anggota masyarakat. Berdasarkan pengertian di atas, dapat ditafsirkan bahwa peningkatan kesejahteraan masyarakat di sekitar kepelabuhanan Indonesia. yang salah satunya ditentukan oleh pelaksanaan keputusan pemerintah yang bersifat umum dan berlaku untuk seluruh anggota masyarakat. Dari sudut pandang sistem, maka implementasi adalah proses bagaimana menstranformasikan input (tujuan dan isi kebijakan) ke dalam bentuk rangkaian tindakan operasional guna mewujudkan hasil yang diinginkan oleh kebijakan tersebut (*outputs dan outcomes*). Implementasi kebijakan merupakan bagian dimana pelaksana kebijakan melakukan suatu aktifitas atau kegiatan, sehingga pada akhirnya akan mendapatkan suatu hasil yang sesuai dengan tujuan atau

sasaran kebijakan itu sendiri yang dalam hal ini adalah terwujudnya kesejahteraan.

Hubungan implementasi kebijakan dengan peningkatan kesejahteraan masyarakat diungkapkan oleh Awang (2010:27), bahwa implementasi kebijakan publik terjadi karena tindakan-tindakan pemerintahan dalam mengatasi masalah yang timbul dalam masyarakat termasuk di dalamnya masalah kesejahteraan. Dengan demikian dapat dinyatakan bahwa terdapat hubungan antara implementasi kebijakan dengan peningkatan kesejahteraan masyarakat.

Disamping implementasi kebijakan, salah satu aspek yang berkenaan dengan upaya peningkatan kesejahteraan masyarakat yang harus diperhatikan adalah pelayanan publik kepelabuhan oleh lembaga/instansi terkait yang berwenang (*government of port/KSOP*). Pelayanan publik menurut Sinambela (2010:5), adalah pemenuhan keinginan dan kebutuhan masyarakat oleh penyelenggara pemerintah dengan serangkaian aktivitas yang dilakukan oleh birokrasi publik untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dibidang pelayanan pelayaran.

Menurut Basuki (2007:57) bahwa hubungan implementasi kebijakan dengan pendapatan pajak (pendapatan negara bukan pajak (PNBP) dan Pendapatan Asli Daerah (PAD)) sangat erat sekali dengan kesejahteraan karena implementasi kebijakan pajak itu digunakan untuk membiayai penyelenggaraan pemerintahan daerah dan pembangunan daerah yang berakibat pada pemerataan pembangunan di daerah sehingga terwujudnya kesejahteraan masyarakat di sekitar kepelabuhanan Indonesia..

Selain peran implementasi kebijakan dan pelayanan publik kepelabuhanan diperlukan pula profesionalitas dan

akuntabilitas aparat dalam upaya meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Meningkatkannya kesejahteraan masyarakat tergantung pada profesionalitas dan akuntabilitas aparat yang berarti terwujudnya kesejahteraan harus dilakukan dengan adanya dukungan aparat yang profesional. profesionalitas dan akuntabilitas aparat sangat dibutuhkan dalam birokrasi, meningkatkan kualitas dan efektifitas layanan publik. profesionalitas dan akuntabilitas aparat adalah prinsip bahwa setiap orang memiliki hak untuk terlibat dalam pengambilan keputusan di setiap kegiatan penyelenggaraan pemerintah termasuk penyelenggaraan pelayanan publik. Profesionalisme menurut Kurniawan (2005:74), diartikan sebagai suatu kemampuan dan keterampilan seorang dalam melakukan pekerjaan menurut bidang dan tingkatan masing-masing. Oleh karena itu dengan adanya profesionalitas dan akuntabilitas aparat tentunya diharapkan peningkatan kesejahteraan masyarakat dapat berhasil dan terwujud, sehingga dapat meningkatkan taraf hidupnya. Hubungan profesionalitas dan akuntabilitas aparat dengan peningkatan kesejahteraan adalah bahwa kesejahteraan pada dasarnya terpenuhinya kebutuhan dasar yang menjadi kebutuhan manusia termasuk di dalamnya terpenuhinya kepuasan atas pelayanan yang diberikan oleh aparat.

Menurut Surya (2005:48), bahwa profesionalisme mempunyai makna penting, salah satunya, yaitu profesionalisme memberikan jaminan perlindungan kepada kesejahteraan masyarakat umum. Dengan demikian dapat dinyatakan bahwa terdapat hubungan antara profesionalitas dan akuntabilitas aparat dengan peningkatan kesejahteraan masyarakat.

Peningkatan kesejahteraan masyarakat adalah salah satu unsur penting dalam program pembangunan di daerah

di sekitar kepelabuhanan Indonesia dan pada umumnya pada Kabupaten/Kota dalam wilayah hukum Negara Kesatuan Republik Indonesia. Hal ini disebabkan tingkat kesejahteraan masyarakat merupakan salah satu alat yang digunakan untuk mengukur laju pertumbuhan ekonomi suatu daerah. Secara umum kesejahteraan dapat diartikan mencakup berbagai tindakan yang dilakukan manusia untuk mencapai tingkat kehidupan masyarakat yang lebih baik. Dengan adanya kesejahteraan yang baik, maka akan terwujudnya masyarakat yang sejahtera. Ini berarti masyarakat yang sejahtera akan mencerminkan kehidupan yang lebih baik. Dalam konteks penelitian ini bahwa peningkatan kesejahteraan masyarakat merupakan suatu pencapaian tingkat kehidupan yang lebih baik. Masyarakat yang sejahtera adalah masyarakat yang dicirikan oleh kemampuan untuk meningkatkan derajat sosial ekonomi dalam rangka meningkatkan taraf kehidupannya.

Kesejahteraan menurut Thomas (2005:15), adalah tingkat hidup masyarakat yang ditandai oleh terentaskannya kemiskinan, tingkat kesehatan yang lebih baik, perolehan tingkat pendidikan yang lebih tinggi dan peningkatan produktivitas masyarakat. Suatu masyarakat dikatakan sejahtera apabila dapat meningkatkan taraf kehidupannya, yaitu direpresentasikan dari tingkat hidup masyarakat ditandai oleh terentaskannya kemiskinan, tingkat kesehatan yang lebih baik, perolehan tingkat pendidikan yang lebih tinggi dan peningkatan produktivitas masyarakat.

BAB II

PEMERINTAH DAN PEMERINTAHAN DI LAUT

A. Pemerintahan

Lahirnya pemerintahan pada awalnya adalah untuk menjaga suatu sistem ketertiban di dalam masyarakat, sehingga masyarakat tersebut bisa menjalankan kehidupan secara wajar. Seiring dengan perkembangan masyarakat modern yang ditandai dengan meningkatnya kebutuhan, peran pemerintah kemudian berubah menjadi melayani masyarakat (Rasyid, 2007:13).

Menurut Surbakti (1992:167), pemerintah (*government*) secara etimologis berasal dari kata Yunani, yaitu *kubernan* atau nahkoda kapal, artinya menatap ke depan. Sedang memerintah berarti melihat ke depan, menentukan berbagai kebijakan yang diselenggarakan untuk mencapai tujuan masyarakat-negara, memperkirakan arah perkembangan masyarakat pada masa yang akan datang dan mempersiapkan langkah-langkah kebijakan untuk menyongsong perkembangan masyarakat ke tujuan yang ditetapkan.

Menurut Wikipedia bahasa Indonesia, Pemerintah menurut etimologi berasal dari kata "Perintah", yang berarti suatu individu yang memiliki tugas sebagai pemberi perintah. Definisi dari Pemerintahan adalah suatu lembaga yang terdiri dari sekumpulan orang-orang yang mengatur suatu negara yang memiliki cara dan sistem yang berbeda-beda dengan tujuan agar negara tersebut dapat tertata dengan baik.

Di beberapa negara, pemerintah dan pemerintahan tidak dibedakan Inggris menyebutnya *Government* dan Prancis menyebutnya *Gouvernement*, keduanya berasal dari bahasa latin *Gubernaculum* yang dalam bahasa Arab disebut *Hukumat*, di Amerika Serikat disebut *Administration*, sedangkan Belanda mengartikan *Regerint* sebagai penggunaan kekuasaan negara oleh yang berwenang untuk menentukan keputusan dengan kebijaksanaan dalam rangka mewujudkan tujuan Negara dan sebagai penguasa menetapkan perintah-perintah. Jadi *Regeren* digunakan untuk istilah pemerintahan pada tingkat nasional atau pusat. *Bestur* diartikan sebagai keseluruhan badan pemerintah dan kegiatannya yang berlangsung berhubungan dengan usaha mewujudkan kesejahteraan rakyat.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2000:745) secara etimologis, pemerintahan berasal dari perkataan pemerintah, sedangkan pemerintah berasal dari perkataan perintah diartikan perintah adalah perkataan yang bermaksud menyuruh melakukan sesuatu, pemerintah adalah kekuasaan memerintah sesuatu negara (daerah negara) atau badan yang tertinggi yang memerintah sesuatu negara dan pemerintahan adalah perbuatan (cara, hal, urusan, dan lain sebagainya).

Menurut Syafi'ie (2001:43), secara etimologi pemerintah berasal dari kata "perintah" yang kemudian mendapat awalan "pe" menjadi kata "pemerintah" yang berarti badan atau organ elit yang melakukan pekerjaan mengurus suatu negara dan mendapat akhiran "an" menjadi kata "pemerintahan" yang berarti perihal, cara pembuatan atau urusan dan badan yang berkuasan dan memiliki legitimasi.

Sayre dalam Suradinata (2002:12), mendefinisikan pemerintahan dengan cara yang lebih sederhana, yaitu *“Government is the best defined as the organization agency of the state, expressing its authority”* yang diterjemahkan sebagai lembaga negara yang terorganisir yang memperlihatkan dan menjalankan kekuasaannya, tetapi tidak menyebutkan nama-nama kekuasaannya atau kekuatan pada instansi tersebut.

Menurut Sedarmayanti (2004:2), pemerintah atau *government* adalah pengarahan dan administrasi yang berwenang atas kegiatan orang-orang dalam sebuah negara, negara bagian, kota dan sebagainya. Sedangkan pemerintah (*government*) menurut Koswara (2005:20), adalah lembaga atau badan-badan publik yang mempunyai fungsi untuk melakukan upaya mencapai tujuan negara dan pengertian pemerintahan (*governance*) adalah kegiatan dari lembaga atau badan-badan publik tersebut dalam menjalankan fungsinya untuk mencapai tujuan negara.

Pemerintah sebagai subyek adalah identik dengan *“government”* atau *“bestuur”* yang menurut Supriatna (2007:8), dapat diartikan sebagai lembaga atau badan-badan publik yang mempunyai fungsi untuk melakukan upaya mencapai tujuan negara, sedangkan pemerintahan dapat diartikan sebagai kegiatan dari subyek itu.

Strong dalam Koswara (2003:247) memberikan makna pemerintahan sebagai berikut:

Pemerintahan menunjukkan bahwa pemerintah mempunyai kewenangan yang dapat digunakan untuk memelihara kedamaian dan keamanan Negara baik kedalam maupun keluar. Untuk melaksanakan kewenangan itu, pemerintah harus mempunyai kekuatan tertentu, antara lain kekuatan di bidang militer atau kemampuan untuk mengendalikan angkatan perang, kekuatan legislatif, atau

pembuatan undang-undang serta kekuatan finansial atau kemampuan mencukupi keuangan masyarakat dalam rangka membiayai keberadaan negara bagi penyelenggaraan peraturan. Semua kekuatan tersebut harus dilakukan dalam rangka penyelenggaraan kepentingan negara.

Menurut Suradinata (2002:6-7), pemerintahan adalah semua kegiatan lembaga atau badan-badan publik tersebut dalam menjalankan fungsinya untuk mencapai tujuan negara. Dari pengertian tersebut, dapat diambil kesimpulan bahwa pemerintah pada hakekatnya adalah aspek statis, sedangkan pemerintahan adalah aspek dinamikanya.

Rasyid dalam Supriatna (2007:2) mengatakan bahwa pemerintahan mengandung makna mengatur (Undang-undang), mengurus (mengelola) dan memerintah (memimpin) dalam penyelenggaraan urusan pemerintahan bagi kepentingan rakyat. Pemerintahan mengandung unsur yang secara filosofis berkaitan erat dengan: Badan pemerintahan (pemerintah) yang sah secara kontitusional; Kewenangan untuk melaksanakan pemerintahan; cara dan sistem pemerintahan; fungsi sesuai dengan kekuasaan pemerintahan, dan wilayah pemerintahan.

Rasyid (2007:18-19) mengatakan bahwa ada tiga paradigma pemerintahan, yaitu:

Pertama, pemerintahan sebagai *a ruling process* yang ditandai oleh ketergantungan pemerintah dan masyarakat kepada kapasitas kepemimpinan seseorang. Dalam proses ini, kepribadian pemimpin mendominasi hampir seluruh interaksi kekuasaan. Kualitas pemerintahan tergantung mutlak pada kualitas pemimpin. Kalau pemimpin pemerintahan adalah orang baik, maka baiklah pemerintahan itu. Demikian pula sebaliknya.

Kedua, pemerintahan sebagai *a governing process*, yang ditandai oleh praktek pemerintahan yang berdasarkan

konsensus-konsesus etis antara pemimpin dengan masyarakat. Pemerintahan dijalankan berdasarkan kesepakatan-kesepakatan yang terbentuk melalui diskusi dan diskursus (wacana) yang berlangsung dalam ruang publik (*public sphere*). Dalam proses ini, walaupun sistem hukum yang ada belum lengkap, kekurangan itu ditutupi oleh tradisi membuat konsensus tadi. Kedaulatan rakyat sebagai sebuah konsep dasar tentang kekuasaan telah menemukan bentuknya di sini.

Ketiga, pemerintahan sebagai *an administering process*, yang ditandai oleh terbangunnya suatu sistem hukum yang kuat dan komprehensif, melalui mana seluruh interaksi kekuasaan dikendalikan oleh suatu sistem administrasi yang bekerja secara tertib dan teratur. Siapa pun yang masuk ke dalam posisi kepemimpinan akan dipaksa oleh sistem yang berlaku untuk tunduk pada aturan main dan nilai-nilai yang sudah baku.

Dari uraian di atas dapat dipahami bahwa tugas-tugas pemerintahan yang demikian kompleks, jelas memerlukan kehadiran figur-figur pemimpin yang bukan saja memiliki kemampuan dan keterampilan, tetapi juga visi, integritas *wisdom* dan tentu saja kesadaran serta kemauan untuk melayani. Pemerintahan dalam sistem demokrasi senantiasa mengusahakan hadirnya pemimpin-pemimpin yang mau melayani (*servant leader*) dan bertanggung jawab kepada masyarakat.

B. Ilmu Pemerintahan

Menurut Koswara (2008:4), ilmu pemerintahan adalah ilmu pengetahuan yang secara mandiri menyelenggarakan studi tentang cara-cara bagaimana pemerintahan negara disusun dan

difungsikan, baik secara internal maupun eksternal dalam upaya mencapai tujuan negara.

Wasistiono (2008:3.10) melihat objek material dan formal ilmu pemerintahan merupakan ilmu yang mempelajari hubungan antara rakyat dengan organisasi tertinggi negara (pemerintah) dalam konteks kewenangan dan memberi pelayanan publik. Obyek material ilmu pemerintahan secara kebetulan sama dengan objek material ilmu politik, ilmu administrasi negara, ilmu hukum tata negara dan ilmu negara itu sendiri, yaitu negara. Objek forma ilmu pemerintahan bersifat khusus dan khas, yaitu hubungan-hubungan pemerintahan dengan sub-subnya (baik hubungan antara Pusat dengan Daerah, hubungan antara yang diperintah dengan yang memerintah, hubungan antar lembaga serta hubungan antar departemen), termasuk didalamnya pembahasan *output* pemerintahan seperti fungsi-fungsi, sistem-sistem, aktivitas dan kegiatan, gejala dan perbuatan serta peristiwa-peristiwa pemerintahan dari elit pemerintahan yang berkuasa.

Menurut Syafi'ie (2009:5), ilmu pemerintahan adalah ilmu yang mempelajari bagaimana melaksanakan pengurusan (eksekutif), pengaturan (legislatif), kepemimpinan dan koordinasi pemerintah (baik pusat dengan daerah maupun antara penguasa dengan rakyatnya) dalam berbagai peristiwa dan gejala pemerintahan yang diharapkan secara baik dan benar.

Ilmu pemerintahan selalu berkaitan dengan sistem yang dilaksanakan oleh suatu negara, yang pada dasarnya terdapat dua sistem dasar pemerintahan, yaitu yang berorientasi kepada sistem Kontinental dan sistem *Anglo Saxon*.

Menurut Koswara (2003:3), karakteristik pemerintahan yang orientasinya kepada sistem kontinental,

antara lain: (1) Pemusatan kekuasaan di tangan eksekutif, (2) Terdapat dominasi otorisasi nasional, (3) Profesionalisme aparat pemerintah, (4) Memisahkan secara psikologis dari rakyat biasa dan tanggungjawab pemerintah kepada Peradilan Administratif, (5) Kecenderungan sentralistik.

Karakteristik pemerintahan yang orientasinya kepada *Anglo Saxon* lebih memperhatikan kemandirian masyarakat regional dan lokal, antara lain: (1) Partisipasi masyarakat yang luas dalam kegiatan pemerintahan, (2) Tanggung jawab sistem administrasi kepada badan legislatif, (3) Tanggung jawab pegawai peradilan biasa dan (4) Sifatnya lebih desentralistik.

C. Tujuan dan Tugas Umum Pemerintahan

Menurut Wasistiono (2001:18), salah satu tugas pokok pemerintah yang terpenting adalah memberikan pelayanan umum kepada masyarakat, oleh karena itu organisasi pemerintah sering pula disebut sebagai “pelayanan masyarakat” (*public service*). Atau pemerintah merupakan organisasi pelayanan publik yang diharapkan dapat memberikan pelayanan yang terbaik bagi masyarakat.

Menempatkan tujuan pemerintahan yang demikian, secara langsung fungsi pelayanan menjadi tugas utama pemerintahan. Menurut Ndraha (2000:24) bahwa layanan pemerintah, terkait dengan suatu hak, baik hak bawaan yang bersifat asasi maupun hak pemberian, itulah yang disebut pelayanan pemerintah kepada rakyat.

Menurut Ryaas Rasyid (2007:11), tujuan utama dibentuknya pemerintahan adalah untuk menjaga suatu sistem ketertiban didalam mana masyarakat bisa menjalani kehidupannya secara wajar. Pemerintahan modern, pada hakekatnya, adalah pelayanan kepada masyarakat.

Pemerintahan tidaklah diadakan untuk melayani dirinya sendiri, tetapi untuk melayani masyarakat, menciptakan kondisi yang memungkinkan setiap anggota masyarakat mengembangkan kemampuan dan kreatifitasnya demi mencapai kemajuan bersama, karenanya birokrasi publik berkewajiban dan bertanggung jawab untuk memberikan layanan publik yang baik dan profesional.

Dalam hubungannya dengan tugas umum pemerintah di atas, menurut Rasyid (2007:18), tugas pokok pemerintahan dapat diringkas menjadi tiga fungsi yang hakiki, yaitu pelayanan (*service*), pemberdayaan (*empowerment*), dan pembangunan (*development*).

Fungsi pemerintahan menurut J. Kaloh (2002:21) menyatakan pada dasarnya di era otonomi daerah fungsi pemerintahan meliputi tiga hal yaitu pelayan kepada masyarakat (*service*), membuat pedoman/arah atau ketentuan kepada masyarakat (*regulation*) dan pemberdayaan (*empowerming*).

Sedangkan menurut Undang-Undang Republik Indonesia No. 30 Tahun 2014 Tentang Administrasi Pemerintahan Pasal 1 (angka 2) bahwa fungsi pemerintahan adalah fungsi dalam melaksanakan administrasi Pemerintahan yang meliputi tugas pengaturan, pelayanan, pembangunan, pemberdayaan dan perlindungan.

Berbeda dengan pendapat di atas, Koswara (2008:5) menyatakan tujuan dan tugas umum pemerintahan yang merupakan kegiatan organisasi pemerintah dari suatu negara dalam mewujudkan kebijakan atas dasar tujuan dan tugas umum yang ditetapkan, meliputi:

1. Menjaga keamanan nasional (*National Security*).
2. Memelihara ketertiban dan ketentraman masyarakat (Terjaminnya stabilitas dan keteraturan).

3. Mewujudkan kesejahteraan dan keadilan sosial (*Social Welfare and Justice*).
4. Menjamin proses kelanggengan dan kemajuan (*Survive and Progress*) melalui proses demokrasi.

D. Sistem Pembagian Kekuasaan

Montesquieu dengan ajaran Trias Politika (Tripraja) yang dikenal dengan dengan “Teori Pemisahan Kekuasaan” dalam Koswara (2001:1), membagi badan-badan kekuasaan dalam tiga lembaga, yaitu:

1. *Pouvoir Legislatif*, yaitu kekuasaan dalam bidang pembuatan perundang-undangan.
2. *Pouvoir Eksekutif*, yaitu kekuasaan dalam bidang melaksanakan segala sesuatu yang dimanatkan oleh undang-undang.
3. *Pouvoir Yudikatif*, yaitu kekuasaan untuk menjaga agar undang-undang tersebut dapat dijalankan dengan sebaik-baiknya sesuai dengan tujuan.

Sedangkan teori pemisahan kekuasaan negara menurut John Locke (Koswara, 2005:21) dalam tiga bidang, yaitu:

1. Kekuasaan dalam bidang legislatif, yaitu kekuasaan pembuatan Undang-undang.
2. Kekekuasaan di bidang eksekutif, yaitu kekuasaan dalam melaksanakan Undang-undang.
3. Kekuasaan di bidang federatif, yaitu kekuasaan dalam melakukan hubungan luar negeri.

Konsep kedaulatan rakyat merupakan buah pemikirannya yang dituangkan untuk menghindari penyalahgunaan kekuasaan negara absolut dan dominan

tanpa ada kekuatan lain sebagai penyeimbang. Locke juga dikenal sebagai peletak dasar sistem demokrasi dengan mengagas kontrak sosial sebagai sebuah pola untuk memberikan legitimasi pada negara berdasarkan hukum alam. Menurutnya, sebuah negara dibangun atas dasar kesepakatan antara pemerintah sebagai pemegang kekuasaan dan rakyat sebagai pemegang kedaulatan. Hal ini menjadi pijakan dasar dari teori kontrak sosial.

Dengan adanya pemisahan kekuasaan yang tegas, diharapkan terjaminnya kebebasan masing-masing lembaga dalam menjalankan kekuasaannya.

E. Pemerintahan di Laut

Penyelenggaraan pelayanan jasa kepelabuhanan berdasarkan aspek kelembagaan dapat yang dibedakan menurut fungsi pemerintahan yakni Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan. Lembaga syahbandar dibentuk sebagai instansi pemerintah yang melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran, dikepalai oleh Syahbandar berikut unsur-unsur kelaiklautan kapal, kepelautan dan laiklayar dan ketertiban serta patroli.

Kewenangan tertinggi melakukan koordinasi antar sektor pemerintahan non perhubungan dilaksanakan syahbandar mencakup kepabeanan, keimigrasian, kekarantinaan, kegiatan pemerintah lain yang bersifat tidak tetap, dan satuan pengamanan unsur POLRI (Polo Air) ataupun TNI (TNI AL) termasuk komite keamanan pelabuhan (*Port Security Commite*). Port Security Comite diatur dalam pasal 212 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008. Koordinasi yang dilakukan oleh Syahbandar adalah untuk mencapai terlaksananya penegakan hukum yang ada dalam pelabuhan. Dengan adanya peningkatan fungsi

keamanan di dalam pelabuhan tentu menjadi salah satu faktor terlaksananya pelayaran angkutan laut.

Aktivitas menjalankan fungsi pemerintahan di pelabuhan meliputi:

1. Sub fungsi pengaturan dan pembinaan, sub fungsi pengendalian dan pengawasan; dan
2. Sub fungsi keselamatan dan pelayaran. Khusus aktivitas (1) yang terdiri dari fungsi pengaturan dan pembinaan, termasuk fungsi pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan berdasarkan Pasal 38 Peraturan Pemerintah tentang.

Kepelabuhanan diorganisasikan pada lembaga penyelenggara pelabuhan, yaitu:

1. Otoritas pelabuhan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersil; dan
2. Unit penyelenggara pelabuhan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersil.

Peran syahbandar dalam menjalankan Fungsi, Tugas serta Wewenangnya merupakan tanggung jawab yang begitu besar. Syahbandar merupakan kepala pemerintahan di dalam pelabuhan yang memegang peranan penting di dalam suatu sistem di pelabuhan, baik dalam pelayaran itu sendiri, penegakan hukum, maupun segala kegiatan yang berlangsung di dalam pelabuhan. Dengan kata lain syahbandar merupakan motor dalam suatu system yang berfungsi untuk menggerakkan segala kegiatan yang berlangsung di pelabuhan.

Peran Syahbandar Dalam Kegiatan Pelayaran Angkutan Laut Di Indonesia Di Tinjau Dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Pasal 207 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, menyatakan bahwa fungsi seorang syahbandar adalah;

- (1).Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang pengangkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan;
- (2).Selain melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Syahbandar membantu pelaksanaan pencarian dan penyelamatan (*Search and Rescue/SAR*) sesuai dengan ketentuan peraturan perundang- undangan; dan
- (3).Syahbandar diangkat oleh Menteri setelah memenuhi persyaratan kompetensi di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran serta kesyahbandaran.

Seperti yang di katakan pada ayat pertama, seorang syahbandar berperan penting dalam setiap kegiatan pelayaran angkutan laut, baik dalam hal pengawasan, penegakan hukum, kepelabuhanan, perlindungan lingkungan maritim, serta pelayaran itu sendiri. Dengan kata lain suksesnya sebuah pelayaran yang dilakukan oleh sebuah kapal atau angkutan laut juga merupakan keberhasilan seorang syahbandar menjalankan tugas kesyahbandarannya.

Tugas Syahbandar dalam melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan seperti yang di maksud di atas, diatur dalamPasal 208 Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yaitu:

1. Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan;
2. Mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur-pelayaran;
3. Mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan;

4. Mengawasi kegiatan salvage dan pekerjaan bawah air;
5. Mengawasi kegiatan penundaan kapal;
6. Mengawasi pemanduan;
7. Mengawasi kegiatan bongkar muat barang berbahaya serta limbah berbahaya dan beracun;
8. Mengawasi pengisian bahan bakar;
9. Mengawasi kegiatan embarkasi dan debarkasi penumpang;
10. Mengawasi pengerukan dan reklamasi;
11. Mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan;
12. Melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan;
13. Memimpin penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan; dan
14. Mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim.

Syahbandar melaksanakan fungsi-fungsi keselamatan dan keamanan meliputi pelaksanaan, pengawasan, dan penegakan hukum dibidang perkapalan, kenavigasian, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan.

Berdasarkan fungsi pengawasan yang tercantum dalam ketentuan undang- undang di atas, syahbandar di bagi dalam beberapa seksi untuk melakukan pengawasan. Seperti yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan KM.64 Tahun 2010 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Syahbandar, seksi pengawasan dalam kesyahbandaran dibagi atas :

- a. Seksi Laik Layar;
- b. Seksi Penyelamatan dan Penanggulangan Pencemaran; dan
- c. Seksi Kepelautan.

Seksi laik layar mempunyai tugas melakukan pengawasan tertib bandar dan tertib berlayar, lalu lintas kapal, kapal asing, pergerakan kapal, pemanduan, penundaan, kegiatan kapal di perairan pelabuhan, pemenuhan persyaratan kelaiklautan kapal, serta penyiapan bahan penerbitan SPB (Surat Persetujuan Berlayar). Seksi Penyelamatan dan Penanggulangan Pencemaran mempunyai tugas melakukan penyiapan bahan koordinasi dan pemberian bantuan pencarian dan penyelamatan (SAR), penanggulangan pencemaran laut serta pencegahan dan pemadaman kebakaran di perairan pelabuhan, penanganan kerangka kapal serta kegiatan salvage, dan pekerjaan bawah air, dan pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal dan penanganan musibah laut. Seksi kepelautan mempunyai tugas melakukan penyiapan bahan penerbitan dokumen pelaut, perjanjian kerja pelaut dan penyijilan awak kapal.

Menurut peraturan perundang-undang di atas tugas untuk melaksanakan pengawasan oleh syahbandar tidak hanya terpusat pada kegiatan pelayaran saja, melainkan pada keseluruhan kegiatan didalam pelabuhan antara lain, kegiatan salvage dan pekerjaan bawah air, pengerukan dan pemekaran daerah pelabuhan atau reklamasi, penanggulangan pencemaran, perlindungan terhadap lingkungan maritim di sekitar pelabuhan, serta melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan terhadap kapal-kapal yang mengalami kecelakaan.

Ayat kedua Pasal 207 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 juga menjelaskan bahwa seorang syahbandar juga ikut ambil bagian dalam pencarian maupun penyelamatan sebuah angkutan laut apabila angkutan laut tersebut mengalami kecelakaan ataupun gangguan pada saat melaksanakan kegiatan pelayaran.

Syahbandar merupakan kepala sekaligus pejabat pemerintah di pelabuhan yang memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap angkutan laut di Indonesia. Syahbandar berperan penting dalam sistem kepelabuhanan baik dalam pelayaran, penegakan hukum, maupun mengkoordinasi keseluruhan kegiatan yang berlangsung dalam pelabuhan. Syahbandar ditunjuk dan diangkat langsung oleh Menteri perhubungan sesuai Pasal 207 Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008. Tanggung jawab atas keselamatan dan kemanan kapal merupakan tanggung jawab dari syahbandar dengan nahkoda kapal. Keselamatan serta kemanan kapal berukuran 35 GT keatas merupakan tanggung jawab dari nahkoda ataupun perusahaan pemilik kapal, dikarenakan nahkoda kapal dapat menolak persetujuan berlayar apabila isi dari surat tidak sesuai dengan keadaan kapal. Orang yang dengan sengaja memalsukan dokumen pelayaran dapat dikenakan Pasal 452 KUHP dengan pidana kurungan penjara paling lama delapan tahun.

Syahbandar dalam melaksanakan fungsi pengawasan terhadap setiap kapal yang berlayar di perairan Indonesia tidak lepas dari kerjasama dengan Biro Klasifikasi Indonesia. Dalam melakukan pengawasan, syahbandar mengambil alih dalam pemeriksaan dokumen serta surat kapal (*Manifest*). Pengawasan dan pemeriksaan yang dilakukan Biro Klasifikasi Indonesia meliputi pemeriksaan konstruksi kapal, lambung kapal, instalasi mesin, instalasi listrik serta keseluruhan perlengkapan yang dipakai dalam pengoperasian kapal. Hasil uji klas dari Biro Klasifikasi Indonesia juga menjadi acuan perusahaan asuransi untuk memberikan asuransi kapal.

F. Latar Belakang Pemerintahan di Laut

Ilmu pemerintahan menurut Syafii (2001,47) adalah ilmu yang mempelajari bagaimana melaksanakan pengurusan (eksekutif), pengaturan (legislatif), kepemimpinan dan koordinasi pemerintahan (baik pusat dengan daerah maupun antara rakyat dengan pemerintahnya) dalam berbagai peristiwa dan gejala pemerintahan secara baik dan benar.

Dari defenisi dan teori-teori di atas dapat disimpulkan, gejala-gejala, peristiwa dan kondisi suatu lembaga pemerintahan yang menjadi ontologi ilmu pemerintahan, meliputi :

1. Hubungan pemerintah
2. Yang diperintah
3. Tuntutan yang diperintah (jasa publik layanan sipil)
4. Pemerintah
5. Kewajiban dan tanggung jawab pemerintah
6. Pemerintah yang dipandang mampu memenuhi kewajiban dan tanggung jawab tersebut
7. Bagaimana membentukpemerintah yang sedemikian itu
8. Bagaimana pemerintah menunaikan kewajiban dan memenuhi tanggung jawabnya
9. Bagaimana supaya kinerja pemerintah sesuai dengan tuntutan yang diperintah.

Soewargono, (1995 : 2) melihat ilmu pemerintahan merupakan ilmu yang mempelajari hubungan antara rakyat dengan organisasi tertinggi negara (pemerintah) dalam konteks kewenangan dan memberi pelayanan. Dilihat dari konsentrasi administrasi publik atau administrasi pemerintahan yang meliputi kebijakan publik

pemerintahan, institusi/ kelembagaan/ organisasi pemerintahan, birokrasi, manajemen pemerintahan, personil dan keuangan (anggaran) pemerintahan, lingkungan administrasi pemerintahan dan segala aktivitas pemerintahan dilandasi oleh adanya bentuk legalitas dari pemerintahan yang berkuasa. Jika perubahan mendasar terjadi pada konsentrasi tersebut yang memfokus pada perubahan sistem, ditandai dengan terjadinya perubahan yang mendasar pada alat gerak pemerintahan itu sendiri (konstitusi). Hal ini dapat dilihat dari sistem pemerintahan di Indonesia mulai dari pasca kemerdekaan, orde lama, orde baru dan pasca reformasi.

Indonesia memiliki luas laut sebesar 3.257.483km² atau 2/3 dari keseluruhan wilayah Indonesia. Wilayah tersebut menyebabkan transportasi laut (kapal) menjadi salah satu transportasi utama pada era globalisasi ini. Berdasarkan Pasal 6 UU RI Nomor 17 Tahun 2008, jenis angkutan di perairan terdiri atas: a. angkutan laut, b. angkutan sungai dan danau, dan c. angkutan penyeberangan. Sesuai dengan Pasal 219 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008, Untuk melakukan kegiatan pelayaran setiap angkutan laut (kapal) memerlukan Surat Persetujuan Berlayar/Berlabuh (SPB) yang di keluarkan oleh syahbandar agar dapat berlayar ataupun berlabuh. Agar dapat memperoleh SPB, maka kapal yang akan berlayar harus memenuhi beberapa persyaratan, seperti syarat kelaiklautan kapal. Setiap Surat Persetujuan Berlayar dapat di berikan oleh seorang syahbandar kepada pengguna atau pemilik kapal apabila kapal tersebut telah memenuhi beberapa syarat penting seperti yang tercantum dalam Pasal 117 Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 di atas dan ketentuan ketentuan lainnya. Syahbandar memerlukan data yang diperoleh dari Badan Usaha Milik Negara (BUMN)

yaitu Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) yang merupakan badan khusus untuk melakukan pengawasan terhadap angkutan laut (kapal) dalam kontruksi dan Peran syahbandar secara khusus diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran. Negara Keasatuan Republik Indonesia sebagaimana dimaksud Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran adalah Negara kepulauan yang berciri Nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan sangat luas dengan batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan dengan Undang-Undang. Pelayaran merupakan bagian dari sarana transportasi laut sebagaimana amanat Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 menjadi suatu yang sangat strategis bagi wawasan nasional serta menjadi sarana vital yang menunjang tujuan persatuan dan kesatuan nasional.

Pentingnya peran transportasi tercermin pada penyelenggaraannya yang mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara serta semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas manusia dan barang dari dalam maupun luar negeri. Disamping itu transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi namun belum berkembang, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya.

Adapun Peran, Fungsi, Jenis, dan Hierarki Pelabuhan Pasal 68 Pelabuhan memiliki peran sebagai:

- a. simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya;
- b. pintu gerbang kegiatan perekonomian;
- c. tempat kegiatan alih moda transportasi;
- d. penunjang kegiatan industri dan/atau perdagangan;
- e. tempat distribusi, produksi, dan konsolidasi muatan atau barang; dan

- f. mewujudkan Wawasan Nusantara dan kedaulatan negara.

Pada Pasal 69 Pelabuhan berfungsi sebagai tempat kegiatan: pemerintahan; dan pengusaha.

Kegiatan Pemerintahan di Pelabuhan berdasarkan Pasal 80

- (1) Kegiatan pemerintahan di pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 79 meliputi:
 - a. pengaturan dan pembinaan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan;
 - b. keselamatan dan keamanan pelayaran; dan/atau
 - c. kepabeanan;
 - d. keimigrasian;
 - e. kekarantinaan.
- (2) Selain kegiatan pemerintahan di pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdapat kegiatan pemerintahan lainnya yang keberadaannya bersifat tidak tetap.
- (3) Pengaturan dan pembinaan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dilaksanakan oleh penyelenggara pelabuhan.
- (4) Fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dilaksanakan oleh Syahbandar.
- (5) Fungsi kepabeanan, keimigrasian, dan kekarantinaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c, huruf d, dan huruf e dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Penyelenggara Pelabuhan Pasal 81

- (1) Penyelenggara pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 80 ayat (3) yaitu terdiri atas:
 - a. Otoritas Pelabuhan; atau
 - b. Unit Penyelenggara Pelabuhan.
- (2) Otoritas Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dibentuk pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.
- (3) Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagaimana dimaksud ayat (1) huruf b dibentuk pada pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.
- (4) Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dapat merupakan Unit Penyelenggara Pelabuhan Pemerintah dan Unit Penyelenggara Pelabuhan pemerintah daerah.

Pasal 82

- (1) Otoritas Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 81 ayat (1) huruf a dibentuk oleh dan bertanggung jawab kepada Menteri.
- (2) Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 81 ayat (1) huruf b dibentuk dan bertanggung jawab kepada:
 - a. Menteri untuk Unit Penyelenggara Pelabuhan Pemerintah; dan
 - b. gubernur atau bupati/walikota untuk Unit Penyelenggara Pelabuhan pemerintah daerah.
- (3) Otoritas Pelabuhan dan Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 81 ayat (1) dibentuk untuk 1 (satu) atau beberapa pelabuhan.
- (4) Otoritas Pelabuhan dan Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (3)

berperan sebagai wakil Pemerintah untuk memberikan konsesi atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan untuk melakukan kegiatan pengusahaan di pelabuhan yang dituangkan dalam perjanjian.

- (5) Hasil konsesi yang diperoleh Otoritas Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) merupakan pendapatan negara sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (6) Otoritas Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 81 ayat (1) huruf a dalam pelaksanaannya harus berkoordinasi dengan pemerintah daerah.

Walaupun secara tegas mengenai urusan pemerintahan dalam bidang kepelabuhan termasuk urusan wajib pemerintah daerah sebagaimana diatur Dalam UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemda. Untuk menyikapi persoalan tersebut, dapat kita lihat dalam bagan dibawah ini:



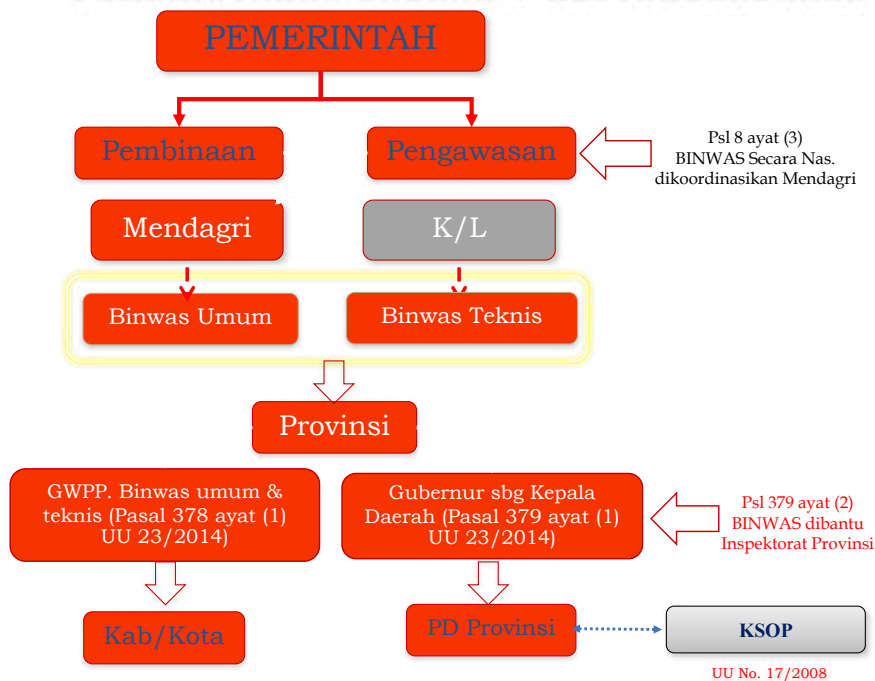
Adapun Pemerintahan di Laut telah diatur dalam amanat Pasal 18 ayat (2) UUD 1945, pemerintah daerah berwenang untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan menurut asas otonomi dan tugas pembantuan, hal tersebut diatur lebih lanjut oleh UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemda. Adapun hal-hal yang bersifat mendasar dalam Undang-undang tersebut yaitu untuk memberdayakan masyarakat, menumbuhkan prakarsa dan kreatifitas, meningkatkan peran serta masyarakat, memberikan kewenangan kepada pemerintah daerah untuk mengurus rumah tangganya sendiri serta mengembangkan fungsi DPRD, sehingga tercipta pelaksanaan pemerintahan daerah yang bersih.

Ditetapkannya UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pengaturan untuk bidang kepelabuhanan memuat ketentuan mengenai penghapusan monopoli dalam penyelenggaraan pelabuhan, pemisahan antara fungsi regulator (pemerintah) dan operator (BUP) serta memberikan peran serta Pemerintah Daerah dan swasta secara proporsional di dalam penyelenggaraan kepelabuhanan.

Berdasarkan Pasal 5 ayat (1) UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dinyatakan bahwa "Pelayaran (termasuk kepelabuhanan) dikuasai oleh negara dan pembinaanya dilakukan oleh pemerintah (pusat). Dalam UU tersebut dirumuskan bahwa pelayaran dalam hal ini dimaksudkan sebagai segala sesuatu yang berkaitan dengan semua kegiatan angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim di perairan Indonesia".



PEMBINAAN DAN PENGAWASAN PENYELENGGARAAN PEMERINTAHAN DAERAH 7 KESYAHBANDARAN



G. Implementasi Kebijakan

Sesuai fokus pada penulisan ini adalah mengenai implementasi kebijakan. Tahapan ini merupakan tahapan dalam proses kebijakan yang sangat krusial, karena bagaimanapun baiknya kebijakan yang sudah diputuskan, kalau tidak dipersiapkan dan direncanakan secara baik dalam implementasinya, maka tujuan kebijakan tidak akan bisa diwujudkan.

Studi implementasi merupakan suatu kajian mengenai studi kebijakan yang mengarah pada proses pelaksanaan dari suatu kebijakan. Implementasi kebijakan merupakan suatu proses dalam kebijakan publik yang mengarah pada pelaksanaan kebijakan. Dalam prakteknya implementasi kebijakan merupakan suatu proses adanya intervensi dari berbagai kepentingan. Bahwa implementasi kebijakan menyangkut minimal tiga hal yaitu, adanya tujuan atau sasaran kebijakan, adanya aktifitas atau kegiatan pencapaian tujuan, dan adanya hasil kegiatan. Implementasi kebijakan secara sederhana implementasi bisa diartikan pelaksanaan atau penerapan.

Menurut Tahjan (2008:24), secara etimologis implementasi dapat dimaksudkan sebagai “suatu aktifitas yang bertalian dengan penyelesaian suatu pekerjaan dengan penggunaan sarana (alat) untuk memperoleh hasil”, sehingga bila dirangkaikan dengan kebijakan publik, maka kata implementasi kebijakan publik dapat diartikan sebagai aktifitas penyelesaian atau pelaksanaan suatu kebijakan publik yang telah ditetapkan/disetujui dengan penggunaan sarana (alat) untuk mencapai tujuan kebijakan.

Mazmanian dan Sabatier dalam Hill dan Hupe (2002:7) mendefinisikan implementasi kebijakan merupakan penyelesaian atas dasar suatu keputusan kebijakan, pada

umumnya berbentuk undang-undang tetapi juga dapat mengambil bentuk keputusan eksekutif yang penting.

Menurut Nugroho (2011:158), pengertian implementasi kebijakan:

adalah cara agar sebuah kebijakan dapat mencapai tujuannya. Tidak lebih dan tidak kurang. Untuk mengimplementasikan kebijakan publik, maka ada dua pilihan langkah yang ada, yaitu langsung mengimplementasikan dalam bentuk program-program atau melalui formulasi kebijakan derivat atau turunan dari kebijakan publik tersebut”.

Pendapat Nugroho tersebut sejalan dengan pendapat Winarno (2007:101) yang mengemukakan bahwa implementasi merupakan alat administrasi hukum dimana berbagai aktor, organisasi, prosedur, dan teknik yang bekerja bersama-sama untuk menjalankan kebijakan guna meraih dampak atau tujuan yang diinginkan.

Sedangkan menurut Meter dan Horn dalam Winarno (2007:102) implementasi kebijakan sebagai tindakan-tindakan yang dilakukan oleh individu individu atau kelompok, kelompok pemerintah maupun swasta yang diarahkan untuk mencapai tujuan-tujuan yang telah ditetapkan dalam keputusan-keputusan kebijakan sebelumnya.

Implementasi kebijakan menurut Abidin (2006:192) pelaksanaan keputusan pemerintah yang bersifat umum dan berlaku untuk seluruh anggota masyarakat. Menurut Abidin (2006:192) bahwa proses pelaksanaan kebijakan berkaitan dengan faktor utama internal dan faktor utama eksternal. Faktor utama internal meliputi kebijakan yang akan dilaksanakan dan faktor-faktor pendukung. Sementara faktor eksternal adalah kondisi lingkungan dan pihak-pihak terkait”.

Selanjutnya Abidin (2006:192-199) menjelaskan tentang faktor-faktor internal dan eksternal yang berkaitan dengan pelaksanaan kebijakan. Faktor utama internal pertama yang menentukan berhasil tidaknya pelaksanaan kebijakan ditentukan oleh dua (2) hal yaitu, **kualitas kebijakan dan ketepatan strategi pelaksanaan**. Kebijakan yang tidak berkualitas tidak bermanfaat untuk dilaksanakan. Strategi pelaksanaan yang tidak tepat seringkali tidak mampu memperoleh dukungan dari masyarakat. Sebab itu kegagalan yang terjadi bukan sekedar disebabkan oleh lemahnya substansi dari suatu kebijakan, tetapi karena strategi pelaksanaan yang tidak tepat.

Faktor utama internal kedua dalam proses pelaksanaan adalah **Sumber daya manusia (SDM)** yang merupakan faktor pendukung (*support factors*) bagi kebijakan. Faktor pendukung dalam manajemen publik meliputi SDM (*human resources*), keuangan (*finance*), logistik (*logistics*), informasi, legitimasi (*legitimation*) dan partisipasi (*participation*). Sumber daya manusia tidak hanya mampu, tetapi juga harus memenuhi persyaratan karir. Keuangan berkaitan dengan ketentuan tentang peruntukan dari mata anggaran yang telah disetujui dalam anggaran negara. Informasi penting dalam kebijakan publik terutama dalam pertanggung jawabannya kepada masyarakat luas. Legitimasi berkaitan dengan kesesuaian kebijakan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi atau ada persetujuan dari atasan yang berwenang, tanpa kedua hal tersebut maka kebijakan tidak dapat dilaksanakan.

Faktor pendukung yang terakhir adalah **partisipasi masyarakat**. Partisipasi masyarakat bisa berbentuk dukungan atau berbentuk menolak, dimana kedua bentuk partisipasi ini sama-sama memberi pengaruh terhadap kebijakan publik. Keduanya merupakan masukan yang

diperlukan dalam proses perumusan dan pelaksanaan kebijakan publik.

Faktor utama eksternal dalam proses pelaksanaan adalah faktor lingkungan yang juga menentukan dalam pelaksanaan kebijakan. Pelaksanaan kebijakan bergerak dalam empat (4) lapisan lingkungan institusional: konstitusional, kolektif, operasional, dan distribusi. Pada taraf konstitusional terkait dengan peraturan perundang-undangan yang merupakan keputusan politik yang bentuknya ditentukan oleh suatu interaksi antara berbagai institusi politik, kepentingan perorangan, pendapat masyarakat, dan pilihan atas dasar konstitusi. Pada taraf kolektif, proses pelaksanaan kebijakan merupakan keputusan bersama berbagai kekuatan dan kepentingan yang ada dalam masyarakat. Pada taraf operasional, proses pelaksanaan adalah keputusan operasional yang bergerak dalam situasi sudah terbentuk dan melalui kebijakan tersebut diharapkan dapat menimbulkan perubahan-perubahan ke arah yang dikehendaki. Pada taraf terakhir, proses pelaksanaan diharapkan dapat menyebarkan hasil dari suatu kebijakan atau menimbulkan perubahan yang merupakan *outcomes* dari suatu kebijakan.

Menurut Agustino (2008:138), implementasi merupakan suatu proses pelaksanaan terhadap program-program tertentu yang telah dirumuskan serta ditetapkan dalam suatu aturan untuk mencapai suatu hasil (*outcome*) yang telah ditetapkan dalam aturan tersebut.

Implementasi kebijakan merupakan tahapan yang sangat penting dalam keseluruhan struktur kebijakan, karena melalui prosedur ini proses kebijakan secara keseluruhan dapat dipengaruhi tingkat keberhasilan atau tidaknya pencapaian tujuan.

Keberhasilan suatu implementasi kebijakan dapat diukur atau dilihat dari proses dan pencapaian tujuan hasil akhir (*output*), yaitu tercapai atau tidaknya tujuan-tujuan yang ingin diraih. Menurut Grindle dalam Agustino (2008:139), bahwa “pengukuran keberhasilan implementasi dapat dilihat dari prosesnya, dengan mempertanyakan apakah pelaksanaan program sesuai dengan yang telah ditentukan, yaitu melihat pada *action* program dari *individual projects* dan yang kedua apakah tujuan program tersebut tercapai”.

Sebagaimana diketahui bahwa pelaksanaan suatu kebijakan menurut Grindle dalam Agustino (2008:21), sangat ditentukan oleh isi kebijakan dan konteks kebijakan. Isi kebijakan tersebut mencakup:

- a. Kepentingan yang terpengaruhi oleh kebijakan;
- b. Jenis manfaat yang akan dihasilkan;
- c. Derajat perubahan yang akan diinginkan;
- d. Kedudukan pembuat kebijakan;
- e. Siapa pelaksana program;
- f. Sumber daya yang dikerahkan.

Sedangkan konteks kebijakan mencakup:

- a. Kekuasaan, kepentingan dan strategi aktor yang terlibat;
- b. Karakteristik lembaga dan penguasa;
- c. Kepatuhan serta daya tangkap pelaksana terhadap kebijakan.

Kebijakan yang menyangkut banyak kepentingan yang berbeda akan lebih sulit diimplementasikan dibanding yang menyangkut sedikit kepentingan. Oleh karenanya tinggi-rendahnya intensitas keterlibatan berbagai pihak dalam implementasi kebijakan akan berpengaruh terhadap efektifitas implementasi kebijakan.

Menurut Pressman dan Wildavsky dalam Parson (2011:468) implementasi kebijakan berkaitan dengan pengembangan sebuah program kontrol yang meminimalkan konflik dan deviasi dari tujuan yang telah ditetapkan oleh hipotesa kebijakan.

Implementasi merupakan sekuel dari lingkaran proses kebijakan publik. Patton dan Savicky dalam Nugroho (2011:338) menegaskan bahwa implementasi adalah bagian dari proses kebijakan. Penekanan proses, pada akhirnya diekspresikan dalam keberlanjutan antara kebijakan dan tindakan. Artinya kebijakan publik tersebut dapat memperoleh hasil kalau telah melewati apa yang dinamakan dengan implementasi kebijakan. Implementasi merupakan aksi nyata dari kebijakan yang ada dalam dokumen kebijakan yang telah ditetapkan.

H. Pelayanan Publik

Pada dasarnya setiap manusia membutuhkan pelayanan, bahkan secara ekstrim dapat dikatakan bahwa pelayanan tidak dapat dipisahkan dengan kehidupan manusia baik secara individu maupun secara komunal. Pelayanan yang bersifat komunal itu adalah merupakan pelayanan yang bersifat umum untuk masyarakat banyak atau yang dikenal dengan sebutan pelayanan publik. Pelayanan publik adalah bentuk pelayanan yang berkaitan dengan kepentingan umum atau masyarakat banyak. Pelayanan publik timbul karena adanya kewajiban sebagai suatu proses penyelenggaraan kegiatan organisasi.

Pelayanan publik sangat erat kaitannya dengan pemerintah, karena salah satu tanggung jawab pemerintah ialah memberikan pelayanan kepada masyarakat. Kualitas pelayanan publik yang diterima masyarakat secara

langsung dapat dijadikan tolak ukur dalam menilai kualitas pemerintah.

Menurut Pamuji (2000:21), konsep pelayanan publik diturunkan dari makna *public service* yang berarti “berbagai aktivitas yang bertujuan memenuhi kebutuhan masyarakat akan barang dan jasa”.

Menurut Wasistiono (2003:51), dalam bukunya *Kapita Selekta Manajemen Pemerintah Daerah*, mengemukakan bahwa yang dimaksud dengan pelayanan umum/publik adalah pemberian jasa baik oleh pemerintah, pihak swasta atas nama pemerintah ataupun pihak swasta kepada masyarakat dengan atau tanpa pembayaran guna memenuhi kebutuhan dan atau kepentingan masyarakat.

Pengertian pelayanan publik menurut Kotler (2006:24), adalah:

Setiap kegiatan yang menguntungkan dalam suatu kumpulan atau kesatuan, menawarkan kepuasan meskipun hasilnya tidak terikat pada suatu produk secara fisik. Selanjutnya Sampara berpendapat, pelayanan adalah suatu kegiatan atau urutan kegiatan yang terjadi dalam interaksi langsung antar seseorang dengan orang lain atau mesin secara fisik, dan menyediakan kepuasan pelanggan.

Sedangkan menurut Dwiyanto (2005:141) pelayanan publik didefinisikan sebagai serangkaian aktivitas yang dilakukan oleh birokrasi publik untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Pelayanan publik yang dilakukan oleh pemerintahan atau korporasi yang efektif dapat memperkuat demokrasi dan hak asasi manusia, mempromosikan kemakmuran ekonomi, kohesi sosial, mengurangi kemiskinan, meningkatkan perlindungan lingkungan, bijak dalam pemanfaatan sumber daya alam, memperdalam kepercayaan pada pemerintahan dan administrasi publik.

Pendapat lain mengenai pelayanan umum yang dikemukakan oleh Kurniawan (2005:6), mengatakan bahwa pelayanan publik adalah pemberian pelayanan (melayani) keperluan orang lain atau masyarakat yang mempunyai kepentingan pada organisasi itu sesuai dengan aturan pokok dan tata cara yang telah ditetapkan.

Pelayanan publik menurut Sinambela (2010:5), adalah pemenuhan keinginan dan kebutuhan masyarakat oleh penyelenggara pemerintah dengan serangkaian aktivitas yang dilakukan oleh birokrasi publik untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Tujuan pelayanan publik adalah untuk menyediakan pelayanan yang terbaik bagi publik atau masyarakat. Pelayanan yang terbaik adalah pelayanan yang dapat memenuhi apa yang telah dijanjikan atau apa yang diinginkan dan dibutuhkan oleh masyarakat pengguna layanan tersebut. Pelayanan yang baik akan membawa implikasi terhadap kepuasan publik (konsumen) atas pelayanan yang diterimanya.

Secara teoritis, tujuan pelayan publik pada dasarnya adalah memuaskan masyarakat, untuk mencapai kepuasan itu dituntut kualitas pelayanan prima yang menurut Sinambela (2010:133), yaitu:

1. **Transparansi.** Pelayanan yang bersifat terbuka, mudah dan dapat diakses oleh semua pihak yang membutuhkan dan disediakan secara memadai serta mudah dimengerti.
2. **Akuntabilitas.** Pelayanan yang dapat dipertanggung jawabkan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
3. **Kondisional.** Pelayanan yang sesuai dengan kondisi dan kemampuan pemberi dan penerima pelayanan dengan tetap berpegang pada prinsip efisiensi dan efektifitas.

4. Partisipatif. Pelayanan yang dapat mendorong peran serta masyarakat dalam penyelenggaraan pelayanan publik dengan memperhatikan aspirasi, kebutuhan dan harapan masyarakat.
5. Kesamaan Hak. Pelayanan yang tidak melakukan diskriminasi dilihat dari aspek apapun khususnya suku, ras, agama, golongan, status sosial dan lain-lain.
6. Keseimbangan hak dan kewajiban. Pelayanan yang mempertimbangkan aspek keadilan antara pembeli dan penerima pelayanan publik.

Menurut Undang-Undang No. 25 Tahun 2009 Tentang Pelayanan Publik, pelayanan publik adalah kegiatan atau rangkaian kegiatan dalam rangka pemenuhan kebutuhan pelayanan sesuai dengan peraturan perundang-undangan bagi setiap warga negara dan penduduk atas barang, jasa, dan/atau pelayanan administratif yang disediakan oleh penyelenggara pelayanan publik. Penyelenggara pelayanan publik adalah setiap institusi penyelenggara negara, korporasi, lembaga independen yang dibentuk berdasarkan undang-undang untuk kegiatan pelayanan publik, dan badan hukum lain yang semata-mata dibentuk untuk kegiatan pelayanan publik.

Hakikat pelayanan publik adalah pemberian pelayanan prima kepada masyarakat yang merupakan perwujudan kewajiban aparatur pemerintah sebagai abdi masyarakat (Ratminto dan Winarsih, 2010:18). Atau penyelenggaraan pelayanan publik merupakan amanat yang diberikan rakyat kepada penyelenggara negara (eksekutif dan legislatif) untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat. Peningkatan kesejahteraan ini dilakukan dengan memprioritaskan pelayanan-pelayanan dasar bagi masyarakat. Dalam kenyataannya, masih sedikit dari

masyarakat yang bisa memahami pelayanan publik sebagai hak dan bukan pemberian pemerintah.

Menurut Sirajuddin (2011:12), menjelaskan pelayanan publik dari perspektif hukum, yaitu suatu kewajiban yang diberikan oleh konstitusi atau peraturan perundang-undangan kepada pemerintah untuk memenuhi hak-hak dasar warga Negara atau penduduknya atas suatu pelayanan. Hukum pelayanan publik diartikan sebagai seperangkat norma hukum tentang pemenuhan keinginan dan kebutuhan masyarakat oleh penyelenggara negara yang dituangkan baik secara tertulis maupun tidak tertulis, yang mengikat pemerintah sebagai pemberi pelayanan publik dan warga negara sebagai penerima layanan publik secara keseluruhan, dan dengan ancaman sanksi bagi pelanggar aturan tersebut.

Paradigma kebijakan publik di era otonomi daerah saat ini harus berorientasi pada kepuasan pelanggan memberikan arah untuk dilakukannya perubahan pola pikir aparatur pemerintah daerah di dalam menyikapi perubahan dan/atau pergeseran paradigma penyelenggaraan pemerintahan daerah yang berorientasi pada pelayanan. Kebijakan penyelenggaraan pemerintahan daerah yang semula didasarkan pada paradigma *rule government*, yaitu yang mengedepankan prosedur, bergeser menjadi paradigma *good governance* yang mengedepankan kebersamaan, transparansi, akuntabilitas, keadilan, kesetaraan dan kepastian hukum.

Terdapat enam faktor yang mendukung terlaksananya pelayanan publik yang baik dan memuaskan (Moenir, 2010:88-119) antara lain:

1. Faktor Kesadaran

Suatu proses berpikir melalui metode renungan, pertimbangan dan perbandingan, sehingga menghasilkan

keyakinan, ketenangan, ketetapan hati dan keseimbangan dalam jiwanya sebagai pangkal tolak untuk perbuatan dan tindakan yang akan dilakukan kemudian.

2. Faktor Aturan

Aturan adalah perangkat penting dalam segala tindakan dan perbuatan orang. Makin maju dan majemuk suatu masyarakat makin besar peranan aturan dan dapat dikatakan orang tidak dapat hidup layak dan tenang tanpa aturan. Pertimbangan pertama manusia sebagai subyek aturan ditujukan kepada hal-hal yang penting, yaitu:

- a. Kewenangan
- b. Pengetahuan dan pengalaman
- c. Kemampuan bahasa
- d. Pemahaman oleh pelaksana
- e. Disiplin dalam pelaksanaan

3. Faktor Organisasi

Organisasi pelayanan pada dasarnya tidak berbeda dengan organisasi pada umumnya tetapi ada sedikit perbedaan dalam penerapannya, karena sasaran pelayanan ditujukan secara khusus kepada manusia yang mempunyai watak dan kehendak multi kompleks.

4. Faktor Pendapatan

Pendapatan ialah seluruh penerimaan seseorang sebagai imbalan atas tenaga dan/atau pikiran yang telah dicurahkan untuk orang lain atau badan/organisasi, baik dalam bentuk uang, natura maupun fasilitas, dalam jangka waktu tertentu.

5. Faktor Kemampuan dan Keterampilan

Kemampuan berasal dari kata dasar mampu yang dalam hubungan dengan tugas/pekerjaan berarti dapat (kata sifat/keadaan) melakukan tugas/pekerjaan sehingga menghasilkan barang atau jasa sesuai dengan yang diharapkan. Kata jadian kemampuan dengan sendirinya

juga kata sifat/keadaan yang ditunjukkan pada sifat atau keadaan seseorang yang dapat melaksanakan tugas/pekerjaan atas dasar ketentuan-ketentuan yang ada.

6. Faktor Sarana Pelayanan

Sarana pelayanan yang dimaksud disini ialah segala jenis peralatan, perlengkapan kerja dan fasilitas lain yang berfungsi sebagai alat utama/pembantu dalam pelaksanaan pekerjaan, dan juga berfungsi sosial dalam rangka kepentingan orang-orang yang sedang berhubungan dengan organisasi kerja itu. Fungsi sarana pelayanan tersebut, antara lain:

- a. Mempercepat proses pelaksanaan pekerjaan sehingga dapat menghemat waktu.
- b. Meningkatkan produktivitas, baik barang maupun jasa.
- c. Kualitas produk yang lebih baik atau terjamin.
- d. Ketepatan susunan dan stabilitas ukuran terjamin.
- e. Lebih mudah atau sederhana dalam gerak para pelakunya.
- f. Menimbulkan rasa kenyamanan bagi orang-orang yang berkepentingan.
- g. Menimbulkan perasaan puas pada orang-orang yang berkepentingan sehingga dapat mengurangi sifat emosional mereka.

Peran sarana pelayanan cukup penting disamping unsur SDM-nya. Upaya meningkatkan produktifitas kerja dan mutu pelayanan yang diberikan suatu anggota pemerintah maupun swasta kepada masyarakat atau pengguna jasa harus pula dikaitkan dengan tingkat pengetahuan dan keterampilan atau profesionalisme para pemberi layanan tersebut. Artinya rendahnya produktifitas

kerja dan mutu pelayanan yang diberikan seorang aparat tidak semata-mata disebabkan oleh tindakan dan perilaku yang disfungsional akan tetapi sangat mungkin karena tingkat pengetahuan dan keterampilan yang tidak sesuai dengan tugas yang dipegang olehnya atau kurang profesional.

Selain itu menurut Saefullah dalam Hardiansyah (2011:14), untuk memberikan pelayanan publik yang baik perlu adanya upaya untuk memahami sikap dan perubahan kepentingan publik sendiri. Pada prinsipnya pelayanan publik harus selalu ditingkatkan kualitasnya sesuai dengan keinginan masyarakat sebagai pengguna jasa. Akan tetapi pada kenyataannya perbaikan kualitas pelayanan tidak mudah dilakukan melihat banyaknya jenis pelayanan publik di negara ini. Macam-macam persoalan dan penyebabnya yang sangat bervariasi sehingga perlu dicari suatu metode yang mampu menjawab persoalan itu.

Untuk itu diperlukan perubahan *mindset* harus dimulai dari kesadaran secara mendalam terhadap SDM pelayanan publik, bahwa pelayanan adalah merupakan tanggung jawab negara, maka artinya pelayanan publik yang baik merupakan hak masyarakat untuk mendapatkannya. Sebaliknya merupakan kewajiban negara untuk memenuhi pelayanan publik yang baik, terlepas dari siapapun yang duduk dalam pemerintahan, mengingat pelayanan publik yang baik merupakan perwujudan dari adanya kesejahteraan umum, sebagaimana tercantum dalam pembukaan Undang-undang Dasar 1945.

Upaya perbaikan dari aspek proses pelayanan publik telah dilakukan oleh pemerintah, yaitu antara lain melalui penetapan Undang-undang No. 25 Tahun 2009 Tentang Pelayanan Publik dan peraturan perundangan lainnya.

Dalam rangka pemenuhan kebutuhan pelayanan tersebut, dibutuhkan sebuah standar pelayanan yang mampu memberikan akses kemudahan bagi masyarakat dan maklumat pelayanan, sistem informasi pelayanan publik, sarana, prasarana dan/atau fasilitas pelayanan publik, pelayanan khusus, pengelolaan pengaduan dan sistem pelayanan terpadu sesuai dengan Undang-undang No. 25 Tahun 2009 Tentang Pelayanan Publik.

Pada Pasal 21 Undang-undang No. 25 Tahun 2009 Tentang Pelayanan Publik dijelaskan komponen standar pelayanan sekurang-kurangnya meliputi:

1. Dasar hukum;
2. Persyaratan;
3. Sistem, mekanisme, dan prosedur;
4. Jangka waktu penyelesaian;
5. Biaya/ tarif;
6. Produk pelayanan;
7. Sarana, prasarana, dan / atau fasilitas;
8. Kompetensi pelaksana;
9. Pengawasan internal;
10. Penanganan pengaduan, saran, dan masukan;
11. Jumlah pelaksana;
12. Jaminan pelayanan yang memberikan kepastian;
13. Pelayanan dilaksanakan sesuai dengan standar pelayanan;
14. Jaminan keamanan dan keselamatan pelayanan dalam bentuk komitmen untuk memberikan rasa aman, bebas dari bahaya, dan risiko keragu-raguan;
15. Evaluasi kinerja pelaksana.

I. Pelayanan Jasa Kapal dan Barang di Pelabuhan Indonesia

Pelayanan Jasa Kapal dan Barang di Pelabuhan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, telah mengamanatkan bahwa negara wajib melayani setiap warga negara dan penduduk untuk memenuhi kebutuhan dasarnya dalam rangka pelayanan umum dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Landasan yuridis pelayanan publik atas hak-hak sosial dasar diatur dalam ketentuan Pasal 18 A ayat (2) dan Pasal 34 ayat (3) UUD 1945. Dengan demikian Undang-Undang Dasar mengatur secara tegas tentang pelayanan publik sebagai wujud hak sosial dasar (*the rights to receive*).

Seluruh kepentingan publik harus dilaksanakan oleh pemerintah sebagai penyelenggara negara, yaitu dalam berbagai sektor pelayanan, terutama yang menyangkut pemenuhan hak-hak sipil dan kebutuhan dasar masyarakat. Dengan kata lain seluruh kepentingan yang menyangkut hajat hidup orang banyak itu harus atau perlu adanya suatu pelayanan khususnya pelayanan kapal dan barang di pelabuhan.

Amanat tersebut diwujudkan oleh pemerintah Republik Indonesia dengan di keluarkannya Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 Tentang Pelayanan Publik. Di dalam konsiderans disebutkan bahwa negara berkewajiban melayani setiap warga negara dan penduduk, untuk memenuhi hak dan kebutuhan dasarnya dalam rangka pelayanan publik yang merupakan amanah UUD 1945. Terbitnya Undang-Undang tersebut merupakan langkah strategis demi mewujudkan harapan publik akan pelayanan yang berkualitas khususnya pelayanan kapal dan barang di pelabuhan.

Salah satu bentuk pelayanan publik yang dilaksanakan pemerintah adalah penyelenggaraan pelayanan publik kapal dan barang di pelabuhan yang merupakan amanat dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, yang diimplementasikan dalam bentuk pengaturan pelayanan publik kepelabuhanan. Untuk itu Kementerian Perhubungan Republik Indonesia telah menetapkan tujuan prioritas atau *Quick Win* pada tahun 2018. *Quick Win* adalah instruksi Menteri Perhubungan Republik Indonesia khususnya kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

Salah satu instruksinya adalah kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut untuk segera mengimplementasi pelayanan modern (*Smart Port*) dengan semua pelayanan berbasis digital pada pelabuhan-pelabuhan di Indonesia. Sebagai tindak lanjutnya, dalam mengintegrasikan sistem informasi tata kelola kepelabuhanan yang terstandar dalam melayani kapal dan barang secara fisik dari seluruh instansi dan pemangku kepentingan (*stake holder*), Kementerian Perhubungan menerapkan *Inaportnet*, yakni sistem informasi layanan tunggal secara elektronik berbasis internet untuk mengintegrasikan sistem informasi kepelabuhanan yang standar dalam melayani kapal dan barang dari seluruh instansi terkait di pelabuhan (termasuk sistem layanan Badan Usaha Pelabuhan).

Penerapan *Inaportnet* tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 157 Tahun 2015 Tentang Penerapan *Inaportnet* Untuk Pelayanan Kapal dan Barang di Pelabuhan, tertanggal 13 Oktober 2015. Penyelenggaraan *Inaportnet* dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan mulai berlaku pada 13 Januari 2016 atau tiga bulan sejak diundangkan.

Sistem ini dibangun dengan tujuan agar pelayanan kapal dan barang di pelabuhan dapat berjalan dengan cepat, mudah, valid, transparan, dan terstandar, serta dengan biaya yang minimal, sehingga dapat meningkatkan daya saing pelabuhan di Indonesia dengan pelabuhan dunia lainnya sesuai dengan kebijakan pemerintah dalam mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia yang merupakan salah satu agenda pemerintahan Presiden Joko Widodo - Muhammad Jusuf Kalla. Visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia adalah Indonesia sebagai negara maritim yang berdaulat, maju, mandiri, kuat, serta mampu memberikan kontribusi positif bagi pertumbuhan ekonomi, keamanan, perdamaian kawasan dan dunia sesuai dengan kepentingan nasional. Tidak hanya itu, Inaportnet juga dapat meminimalisir bahkan menghilangkan praktek korupsi, kolusi dan nepotisme (KKN) di lingkungan pelabuhan dimana tidak ada pertemuan atau tatap muka antara pengguna jasa/pelanggan dengan pegawai. Sistem Inaportnet juga terintegrasi dengan sistem Indonesia National Single Window (INSW) atau Nasional Logistik Ekosistem (NLE) yang saat ini sedang dikembangkan oleh Kementerian Keuangan dalam satu platform dan sistem Informasi dan Teknologi (IT) yang dimiliki oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (SEHATI), Ditjen Bea dan Cukai, Ditjen Pengendalian Penyakit dan Penyehatan Lingkungan, Ditjen Imigrasi, Badan Karantina Pertanian, Badan Karantina Ikan, Pengendalian Mutu dan Keamanan Hasil Perikanan, Badan usaha Pelabuhan dan stakeholder lainnya di pelabuhan berdasarkan manajemen tata kelola pelayanan yang terintegrasi dan terkolaborasi dalam sistem digital.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 157 Tahun 2015, penerapan

Inaportnet secara *online* dilakukan secara bertahap. Berdasarkan data yang diperoleh tahap awal penerapan Inaportnet dilaksanakan pada enam pelabuhan, yaitu Pelabuhan Belawan, Pelabuhan Tanjung Priok, Pelabuhan Tanjung Perak, Pelabuhan Makasar, Pelabuhan Tanjung Emas dan Pelabuhan Bitung, kemungkinan di Pelabuhan Petimban Subang Jawa Barat.

Selanjutnya berdasarkan Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 35 Tahun 2012, Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Pelabuhan. Bahwa dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2, Kantor Otoritas Pelabuhan menyelenggarakan fungsi sebagai berikut:

- a. Pelaksanaan penyediaan, pengaturan, dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan;
- b. Pelaksanaan penyediaan dan pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur-pelayaran, dan jaringan jalan;
- c. Pelaksanaan penyediaan dan pemeliharaan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran;
- d. Pelaksanaan penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan;
- e. Pelaksanaan penyusunan Rencana Induk Pelabuhan, Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan, serta pengawasan penggunaannya;
- f. Pelaksanaan pengusulan tarif untuk ditetapkan Menteri, atas penggunaan perairan dan/atau daratan, dan fasilitas pelabuhan yang disediakan oleh Pemerintah serta jasa kepelabuhanan yang diselenggarakan oleh Otoritas Pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;

- g. Pelaksanaan pengaturan lalu lintas kapal ke luar masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal;
- h. Pelaksanaan penjaminan keamanan dan ketertiban, kelancaran arus barang di pelabuhan;
- i. Pelaksanaan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan yang diperlukan oleh pengguna jasa yang belum disediakan oleh Badan Usaha Pelabuhan;
- j. Pelaksanaan pemberian konsesi atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan untuk melakukan kegiatan perusahaan di pelabuhan;
- k. Penyiapan bahan penetapan dan evaluasi standar kinerja operasional pelayanan jasa kepelabuhanan; dan
- l. Pengelolaan urusan tata usaha, keaparatan, keuangan, hukum dan hubungan masyarakat.

Pada 17 Oktober 2017, Direktur Jenderal Perhubungan Laut menetapkan 13 (tiga belas) pelabuhan lainnya yang terdiri dari pelabuhan Kelas I dan Kelas II, yaitu pelabuhan Palembang, Teluk Bayur, Panjang, Pontianak, Banjarmasin, Balikpapan, Gresik, Tanjung Emas, Bitung, Ambon, Sorong, Banten, kemungkinan juga Petimban yang wajib menerapkan Inaportnet dalam rangka menyesuaikan perkembangan pelayanan dunia di era Revolusi Industri 4.0. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia melalui Direktur Jenderal Perhubungan Laut menerapkan sistem digitalisasi pada pelabuhan-pelabuhan di wilayah Indonesia agar pelayanan lebih efektif, efisien dan terjangkau. Dalam hal ini Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok terus meningkatkan pelayanan selain memanfaatkan teknologi digital juga melakukan pelayanan online umum lainnya selama 24 jam dalam 7 hari. Dalam rangka meningkatkan kepuasan pengguna jasa yang akan melakukan permohonan pelayanan kapal dan barang.

Penggunaan sistem pelayanan kapal dan barang secara digital sangat mempengaruhi kecepatan, kemudahan, akuntabilitas dan transparansi. Transparansi tersebut berdampak secara langsung kepada pelayanan yang diberikan dimana bukan hanya membatasi hubungan interaksi antara aparat dan pengguna jasa juga menghindari terjadinya penyimpangan yang cenderung terjadi selama ini, seperti praktek suap, gratifikasi dan pungli yang sangat dilarang oleh pemerintah.

Produk Pelayanan Jasa Kapal Dan Barang Pelabuhan di Indonesia

Adapun produk pelayanan jasa kapal dan barang di Pelabuhan yang diterapkan secara daring melalui Inaportnet meliputi Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK), Surat Persetujuan Masuk (SPM), Rencana Kegiatan Bongkar Muat (RKBM), Penetapan Penyandaran Kapal (PKK), Surat Persetujuan Olah Gerak (SPOG), Kapal Pindah (KP), Perpanjang Masa Tambat (MT), Laporan Keberangkatan Kapal (LKK), Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal (LK3), Surat Persetujuan Berlayar (SPB), Laporan Angkutan Barang (LAB), Bongkar Muat Barang Berbahaya (BMBB).

Dalam rangka meningkatkan kualitas pelayanan kapal dan barang di pelabuhan utama Tanjung Priok. Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok terus mengikuti perkembangan teknologi di era revolusi industri 4.0 yang berbasis pada Internet of Thing. Hal tersebut tentunya sangat mempengaruhi budaya kerja pegawai, kecepatan pelayanan, perkembangan teknologi dan dukungan infrastruktur teknologi. Namun pada beberapa kegiatan usaha yang bergerak di bidang kepelabuhanan masih memerlukan pemeriksaan lapangan secara manual

seperti Pendaftaran Izin Kegiatan Usaha Keagenan Kapal, Bongkar Muat, Jasa Pengurusan Transportasi, Surat rekomendasi dan Izin Kerja Keruk (SIKK), Pelaporan Kegiatan Usaha dan Perpanjangan Izin Usaha untuk menjamin kelayakan dan kepastian usaha.

Salah satu kegiatan arus barang di Pelabuhan adalah kegiatan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal, yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM 60 tahun 2014 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari dan Ke Kapal. Dalam Peraturan tersebut disebutkan bahwa kegiatan usaha bongkar muat meliputi kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery*. *Stevedoring* merupakan pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/tongkang/truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan *crane* kapal atau *crane* darat. *Cargodoring* merupakan pekerjaan melepaskan barang dari tali/jala di dermaga dan mengangkat dari dermaga ke gudang/lapangan penumpukan barang atau sebaliknya. Sementara *receiving/delivery* merupakan pekerjaan memindahkan barang dari timbunan/tempat penumpukan di gudang/lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya.

Adapun untuk prosedur di Pelabuhan, jasa pelayanan kapal dan barang dapat dilihat dalam gambar 2.1-2.3, di bawah ini:

Gambar 2.1
Prosedur Pelayanan di Pelabuhan



Sumber: <https://www.google.com>

Gambar 2.2
Prosedur Pelayanan Jasa Kapal



Sumber: <https://www.google.com>

Gambar 2.2
Alur Pelayanan Barang



Sumber: <https://www.google.com>

J. Profesionalisme Aparat

Salah satu amanat yang terkandung dalam Undang-undang No. 5 Tahun 2014 Tentang Aparatur Sipil Negara, dalam Pasal 2 huruf (b) menyebutkan bahwa *"Penyelenggaraan kebijakan dan Manajemen Aparatur Sipil Negara berdasarkan pada asas profesionalitas"*. Oleh karena itu seorang pegawai khususnya Pegawai Negeri Sipil (PNS) sebagai Aparatur Sipil Negara haruslah memiliki profesionalisme. Dengan demikian terwujudnya tata pemerintahan yang baik adalah dengan birokrasi pemerintah yang profesional, berintegritas tinggi dan menjadi pelayan masyarakat dan abdi negara.

Profesionalisme berasal dari kata bahasa Inggris *professionalism* yang secara leksikal berarti sifat profesional. Orang yang profesional memiliki sikap-sikap yang berbeda dengan orang yang tidak profesional meskipun dalam pekerjaan yang sama. Secara sederhana, profesionalisme diartikan sebagai perilaku, cara dan kualitas yang menjadi ciri suatu profesi. Seseorang dikatakan profesional apabila pekerjaannya memiliki ciri standar teknis atau etika suatu profesi (Oerip dan Oetomo, 2000:264-265).

Tanri Abeng dalam Moeljono (2003:107), menyatakan bahwa profesionalisme terdiri dari atas tiga unsur, yaitu *Knowledge, Skill, Integrity*, dan selanjutnya ketiga unsur tersebut harus dilandasi dengan iman yang teguh, pandai bersyukur, serta kesediaan untuk belajar terusmenerus jadi dapat dikatakan bahwa profesionalisme kerja adalah suatu kemampuan dan keterampilan seseorang dalam melaksanakan tugas sesuai dengan bidang dan tingkatan masing-masing secara tepat waktu dan cermat.

Menurut *Webster Dictionary* dalam Tangkilisan (2005:225), istilah profesionalisme berasal dari kata *professio* yang dalam bahasa Inggris adalah suatu pekerjaan atau jabatan yang membutuhkan pelatihan keterampilan dalam beberapa pengetahuan budaya dan ilmu dan biasanya mencakup mental daripada kerja manual seperti mengajar, teknis, menulis dan lainnya.

Menurut Danim (2002:22), kata profesional merujuk pada dua (2) hal: Pertama, adalah orang yang menyandang suatu profesi, orang yang biasanya melakukan pekerjaan secara otonom dan mengabdikan diri pada pengguna jasa disertai rasa tanggung jawab atas kemampuan profesionalnya, atau penampilan seseorang yang sesuai dengan ketentuan profesi. Kedua, merupakan kinerja

seseorang dalam melakukan pekerjaan yang sesuai dengan profesinya. Pada tingkat tinggi, kinerja itu dimuati unsur-unsur kiat atau seni (*art*) yang menjadi ciri tampilan profesional seorang penyandang profesi.

Menurut Danim (2002:23), profesionalisme adalah komitmen para anggota suatu profesi untuk meningkatkan kemampuan profesionalnya dan terus-menerus mengembangkan strategi-strategi yang digunakannya dalam melakukan pekerjaan sesuai dengan profesinya itu.

Menurut Jatman (2002:66), profesionalisme adalah kecocokan antara kemampuan yang dimiliki seseorang dengan kebutuhan tugas yang diemban. Terpenuhinya kecocokan antara kemampuan dengan kebutuhan tugas merupakan salah satu syarat terbentuknya pegawai yang profesional. Profesionalisme juga dapat diartikan kemampuan beradaptasi terhadap lingkungan yang cepat berubah dan menjalankan tugas dan fungsinya yang mengarah kepada pencapaian visi dan misi serta nilai-nilai organisasi.

Menurut Kurniawan (2005:73-74), istilah profesional itu berlaku untuk semua aparat pegawai mulai dari tingkat atas sampai tingkat bawah. Profesional dapat diartikan sebagai suatu kemampuan dan keterampilan seseorang dalam melakukan pekerjaan menurut bidang dan tingkatan masing-masing. Profesionalisme menyangkut kecocokan (*fitness*) antar kemampuan yang dimiliki oleh birokrasi (*bureaucratic competence*) dengan kebutuhan tugas (*task-requirement*). Terpenuhinya kecocokan antara kemampuan dengan kebutuhan tugas merupakan syarat terbentuknya aparatur yang profesional. Artinya keahlian dan kemampuan aparat merefleksikan arah dan tujuan yang ingin dicapai oleh suatu organisasi.

Atik Purwandari (2008:57), menyatakan bahwa profesionalisme adalah memberi pelayanan sesuai dengan bidang ilmu yang dimiliki dan manusiawi secara penuh/utuh tanpa mementingkan kepentingan pribadi melainkan mementingkan kepentingan klien (masyarakat) serta menghargai klien (masyarakat) sebagaimana menghargai diri sendiri.

Profesionalisme merupakan sikap dari seorang profesional, dan profesional berarti melakukan sesuatu sebagai pekerjaan pokok yang disebut profesi, artinya pekerjaan tersebut bukan pengisi waktu luang atau sebagai hobi belaka. Jika profesi diartikan sebagai pekerjaan dan isme sebagai pandangan hidup, maka profesional dapat diartikan sebagai pandangan untuk selalu berfikir, berpendirian, bersikap dan bekerja sungguh-sungguh, kerja keras, bekerja sepenuh waktu, disiplin, jujur, loyalitas tinggi dan penuh dedikasi demi keberhasilan pekerjaannya.

Profesionalisme menurut Sedarmayanti (2010:96), adalah pilar yang akan menempatkan birokrasi sebagai mesin efektif bagi pemerintah dan sebagai parameter kecakapan aparatur dalam bekerja secara baik. Ukuran profesionalisme adalah kompetensi, efektifitas dan efisiensi serta bertanggung jawab.

Seorang profesional dianggap memiliki keahlian, akan melakukan kegiatan-kegiatan diantaranya pelayanan publik dengan mempergunakan keahliannya itu sehingga menghasilkan pelayanan publik yang menjadi lebih baik mutunya, lebih cepat prosesnya, mungkin lebih bervariasi yang kesemuanya mendatangkan kepuasan pada masyarakat. Adapun ukuran profesional tidaknya aparat yang memberikan pelayanan kepada masyarakat dapat dilihat dari pelayanan yang diberikan. Apabila pelayanan yang diberikan baik dan sesuai kepada masyarakat yang

dilayani, maka masyarakat dapat menyatakan bahwa pelayanan telah diberikan secara profesional.

Menurut Danim (2002:23) terdapat tujuh (7) tahapan menuju status profesional, yaitu:

1. Penentuan spesialisasi bidang pekerjaan sesuai dengan pengetahuan khusus dan keterampilan untuk menerapkan pengetahuan khusus tersebut yang dimiliki oleh seseorang;
2. Penentuan tenaga ahli yang memenuhi persyaratan untuk menjalankan pekerjaan sesuai dengan pengetahuan khusus yang dimiliki oleh tenaga kerja dalam menjalankan pekerjaannya;
3. Penentuan pedoman kerja sebagai landasan kerja yang disebut juga sebagai standar perilaku tenaga kerja dalam menjalankan pekerjaannya atau keahliannya. Pedoman kerja tersebut disebut juga sebagai etika kerja;
4. Peningkatan kreatifitas kerja sebagai usaha untuk menciptakan sesuatu yang lebih baik bagi profesi itu sendiri maupun bagi masyarakat yang membutuhkan pelayanannya;
5. Penentu tanggung jawab kerja bagi profesional di dalam menjalankan pekerjaannya;
6. Pembentukan organisasi kerja untuk mengatur tenaga kerja yang terdapat dalam organisasi tersebut;
7. Memberikan pelayanan yang ketat dan penilaian masyarakat pengguna jasa profesi untuk menentukan pelayanan sebagai pelayanan yang profesional.

Profesionalisme pegawai sangat ditentukan oleh tingkat kemampuan pegawai yang tercemin melalui

prilakunya sehari-hari dalam organisasi. Tingkat kemampuan pegawai yang tinggi akan lebih cepat mengarah kepada pencapaian tujuan organisasi yang telah direncanakan sebelumnya, sebaliknya apabila tingkat kemampuan pegawai rendah kecenderungan tujuan organisasi yang akan dicapai akan lambat bahkan menyimpang dari rencana semula.

Suhrawardi K Lubis (2000:10), menyatakan bahwa profesionalisme biasanya dipahami sebagai kualitas yang wajib dimiliki untuk meningkatkan kualitas pelayanan, maka pegawai perlu memiliki ciri-ciri profesional antara lain adalah:

1. Punya keterampilan tinggi dalam satu bidang, serta kemahiran dalam mempergunakan peralatan tertentu yang diperlukan dalam pelaksanaan tugas yang bersangkutan dengan bidangnya.
2. Punya ilmu dan pengetahuan serta kecerdasan dalam menganalisa suatu masalah dan peka didalam membaca situasi, cepat dan tepat serta cermat dalam mengambil keputusan terbaik atas dasar kepekaan.
3. Punya sikap berorientasi ke hari depan, sehingga punya kemampuan mengantisipasi perkembangan lingkungan yang terentang dihadapannya.
4. Punya sikap mandiri berdasarkan keyakinan akan kemampuan pribadi serta terbuka menyimak dan menghargai pendapat orang lain, namun cermat dalam memilih yang terbaik bagi dirinya dan perkembangan pribadinya.

Berkaitan dengan profesionalisme aparat sebagai Aparatur Sipil Negara, dalam Undang-undang No. 5 Tahun 2014 Tentang Aparatur Sipil Negara (ASN), dalam Pasal 2 huruf b menyebutkan bahwa "*Penyelenggaraan kebijakan dan*

Manajemen Aparatur Sipil Negara berdasarkan pada asas profesionalitas". Oleh karena itu seorang pegawai khususnya Pegawai Negeri Sipil sebagai Aparatur Sipil Negara haruslah memiliki profesionalisme, yang dalam hal ini dikarenakan beberapa tuntutan diantaranya adalah:

1. Tugas, pokok, fungsi, kewenangan dan tanggung jawab yang harus dilaksanakan yaitu memberikan pelayanan publik.
2. Pelaksanaan pemerintahan yang baik (*good governance*)
3. Dalam upaya mengimbangi perubahan lingkungan strategis yang cepat berubah, baik itu lingkungan internal organisasi, maupun lingkungan eksternal organisasi.
4. Perkembangan ilmu pengetahuan, teknologi dan era globalisasi yang sedang berlangsung yang tidak bisa dicegah dan ditolak lagi.

Selain itu di dalam kode etik Korps Pegawai Republik Indonesia (Korpri) atau Panca Prasetya Korps Pegawai Republik Indonesia menyebutkan bahwa "setiap anggota korps pegawai Republik Indonesia adalah insan yang beriman dan bertaqwa kepada Tuhan Yang maha Esa, yang menegakkan kejujuran, keadilan dan disiplin serta meningkatkan kesejahteraan dan profesionalisme".

Agus Setiono (2004:35), mengatakan bahwa untuk profesionalisme aparatur, paling tidak ada dua nilai yang harus dikembangkan, yaitu:

1. Tugas dan peranan harus senantiasa bertujuan melayani kepentingan umum.
2. Profesionalisme aparatur harus didasarkan pada pendidikan dan spesialisasi rasional.

Berdasarkan uraian diatas, dapat diketahui bahwa profesionalisme merupakan refleksi dari cerminan kemampuan, keahlian akan dapat berjalan efektif apabila

didukung oleh adanya kesesuaian antara tingkat pengetahuan atas dasar latar belakang pendidikan dengan beban kerja pegawai yang menjadi tanggung jawabnya.

K. Kesejahteraan

Istilah kesejahteraan bukanlah hal yang baru, baik dalam wacana global maupun nasional. Pembangunan, apa pun penjelasan ideologisnya, merupakan sebuah upaya yang dilakukan secara sengaja dan terencana dalam rangka mendapatkan hasil yang lebih baik dari kondisi kehidupan sebelumnya. Kondisi kehidupan yang lebih baik seperti apa yang diinginkan dalam proses perubahan itu, kata yang tidak pernah absen dari telinga setiap warga negara adalah kehidupan masyarakat yang sejahtera.

Tingkat kesejahteraan (*welfare*) adalah merupakan konsep yang digunakan untuk menyatakan kualitas hidup suatu masyarakat atau individu di suatu wilayah pada suatu kurun waktu tertentu. Kesejahteraan itu bersifat luas yang dapat diterapkan pada skala sosial besar dan kecil misalnya keluarga dan individu. Konsep kesejahteraan bersifat relatif, tergantung bagaimana penilaian masing-masing individu terhadap kesejahteraan itu sendiri. Sejahtera bagi seseorang dengan tingkat pendapatan tertentu belum tentu dapat juga dikatakan sejahtera bagi orang lain.

Kesejahteraan masyarakat, istilah yang sering digunakan dalam terminologi akademik adalah kesejahteraan sosial, mengalami pergeseran dalam pemahaman dan penggunaannya. Kesejahteraan sosial itu menunjuk kondisi kehidupan yang baik, terpenuhinya kebutuhan materi untuk hidup, kebutuhan spiritual (tidak cukup mengaku beragama tetapi wujud nyata dari beragama seperti menghargai sesama), kebutuhan sosial,

seperti ada tatanan (*order*) yang teratur, konflik dalam kehidupan dapat dikelola, keamanan dapat dijamin, keadilan dapat ditegakkan dimana setiap orang memiliki kedudukan yang sama di depan hukum, tereduksinya kesenjangan sosial ekonomi.

Menurut Suharto (2006:3), kesejahteraan sosial juga termasuk sebagai suatu proses atau usaha terencana yang dilakukan oleh perorangan, lembaga-lembaga sosial, masyarakat maupun badan-badan pemerintah untuk meningkatkan kualitas kehidupan melalui pemberian pelayanan sosial dan tunjangan sosial.

Menurut Undang-Undang No. 11 Tahun 2009, Tentang Kesejahteraan Masyarakat, kesejahteraan masyarakat adalah kondisi terpenuhinya kebutuhan material, spiritual, dan sosial warga negara agar dapat hidup layak dan mampu mengembangkan diri, sehingga dapat melaksanakan fungsi sosialnya.

Berdasarkan Undang-Undang di atas, dapat kita ketahui bahwa ukuran tingkat kesejahteraan dapat dinilai dari kemampuan seorang individu atau kelompok dalam usahanya memenuhi kebutuhan material dan spiritualnya. Kebutuhan material dapat kita hubungkan dengan pendapatan yang nanti akan mewujudkan kebutuhan akan sandang, pangan, papan dan kesehatan. Kemudian kebutuhan spiritual kita hubungkan dengan pendidikan, kemudian keamanan dan ketentraman hidup.

Kesejahteraan sosial menurut Huraerah (2003:153), adalah suatu kegiatan atau sekumpulan kegiatan yang ditujukan untuk membantu orang-orang yang bermasalah.

Kesejahteraan menurut Thomas (2005:15), bahwa kesejahteraan masyarakat menengah kebawah dapat direpresentasikan dari tingkat hidup masyarakat ditandai oleh terentaskannya kemiskinan, tingkat kesehatan yang

lebih baik, perolehan tingkat pendidikan yang lebih tinggi dan peningkatan produktivitas masyarakat atau merupakan cerminan dari peningkatan tingkat pendapatan masyarakat golongan menengah kebawah.

Midgley (2005:21), mendefinisikan kesejahteraan sosial sebagai “*. a condition or state of human well-being.*” Kondisi sejahtera terjadi manakala kehidupan manusia aman dan bahagia karena kebutuhan dasar akan gizi, kesehatan, pendidikan, tempat tinggal, dan pendapatan dapat terpenuhi, serta manakala manusia memperoleh perlindungan dari resiko-resiko utama yang mengancam kehidupannya.

Menurut Suparlan dalam Suud (2006:5), kesejahteraan sosial menandakan keadaan sejahtera pada umumnya, yang meliputi keadaan jasmaniah, rohaniah, dan sosial dan bukan hanya perbaikan dan pemberantasan keburukan sosial tertentu saja, jadi merupakan suatu keadaan dan kegiatan.

Menurut Durkheim dalam Suud (2006:7), kesejahteraan sosial dapat didefinisikan sebagai kegiatan-kegiatan yang terorganisasi bagi peningkatan kesejahteraan sosial melalui menolong orang untuk memenuhi kebutuhan-kebutuhan dalam beberapa bidang seperti kehidupan keluarga dan anak, kesehatan, penyesuaian sosial, waktu senggang, standarstandar kehidupan, dan hubungan-hubungan sosial.

Wilensky dan Lebeaux dalam Suud (2006:7) merumuskan kesejahteraan sosial sebagai:

Sistem yang terorganisasi dari pelayanan-pelayanan dan lembaga-lembaga sosial, yang dirancang untuk membantu individu-individu dan kelompok-kelompok agar mencapai tingkat hidup dan kesehatan yang memuaskan. Maksudnya agar tercipta hubungan-hubungan personal dan

sosial yang memberi kesempatan kepada individu-individu pengembangan kemampuan-kemampuan mereka seluasluasnya dan meningkatkan kesejahteraan mereka sesuai dengan kebutuhan-kebutuhan masyarakat.

Friedlander (Fahrudin, 2012:9), mendefinisikan kesejahteraan sosial sebagai berikut: Sistem yang terorganisasi dari pelayanan-pelayanan sosial institusi-institusi yang dirancang untuk membantu individu-individu dan kelompok-kelompok guna mencapai standar hidup dan kesehatan yang memadai dan relasi-relasi personal dan sosial sehingga memungkinkan mereka dapat mengembangkan kemampuan dan kesejahteraan sosial sepenuhnya selaras dengan kebutuhan-kebutuhan keluarga dan masyarakatnya.

Midgley (2005:21), mengkonseptualisasikan dalam tiga kategori pencapaian tentang kesejahteraan, yakni pertama, sejauh mana masalah sosial itu dapat diatur. Kedua, sejauh mana kebutuhan dapat dipenuhi dan ketiga, sejauh mana kesempatan untuk meningkatkan taraf hidup dapat diperoleh. Semuanya ini bisa diciptakan dalam kehidupan bersama, baik ditingkat keluarga, komunitas maupun masyarakat secara luas.

Sedangkan menurut Sen (2008:8), sistem kesejahteraan sosial dapat dikonseptualisasikan sebagai empat bagian yang saling berhubungan sebagai berikut: 1) isu-isu sosial; 2) tujuan-tujuan kebijakan; 3) perundangan/peraturan; 4) program-program kesejahteraan sosial. Sistem kesejahteraan sosial dimulai dengan mengenali isu sosial. Sekali isu tersebut diakui sebagai perhatian sosial, langkah selanjutnya adalah mengartikulasikan tujuan-tujuan kebijakan. Tujuan-tujuan ini dapat menghasilkan suatu posisi publik yang diciptakan melalui perundangan atau peraturan. Akhirnya, perundangan diterjemahkan ke dalam

tindakan melalui penerapan suatu program kesejahteraan sosial. Kesejahteraan sosial dapat diukur dari ukuran-ukuran seperti tingkat kehidupan (*levels of living*), pemenuhan kebutuhan pokok (*basic needs fulfillment*), kualitas hidup (*quality of life*) dan pembangunan manusia (*human development*).

Di Indonesia yang sedang berubah, kesejahteraan ditentukan atas ukuran individual yang ditandai oleh peningkatan pendapatan dan kepemilikan, institusi kesejahteraan yang berbasis komunitas (*community welfare*) (Narayan, 2007:141).

Sejahtera bukanlah satu satunya diukur atas capaian materiil. Kalau dilihat dari apa yang telah dicapai oleh penelitian tentang beberapa masyarakat tersebut di atas, sejahtera juga dipahami secara sosial, psikologis, higienis, dan terpeliharanya kebugaran tubuh (George, 1995:1). Dari segi sosial, mereka ramah dengan orang lain, mengutamakan keluarga dan menghindari konflik. Meskipun tidak tampak dari cerita di atas, kemungkinan keadilan distributive (*just distribution*) menjadi komponen yang dipertimbangkan juga. Secara psikologis, mereka diikat oleh keyakinan dan tidak menggerutu. Secara higienis, makanan yang dikonsumsi tidak mengandung unsur lemak tinggi, secara fisik, mereka pada umumnya tidak pernah berhenti berkegiatan dan berolah raga. Orang-orang ini hidup dalam masyarakat, yang tidak terpengaruh oleh kehidupan modern. Kalau disimak, mereka pada umumnya memiliki cara perumusan sejahtera yang amat berbeda dengan ukuran sejahteranya konstruksi modernitas dimana kesejahteraan itu lebih banyak dilihat dari pemenuhan kebutuhan materiil yang dikonstruksikan oleh pasar.

Untuk menentukan suatu keluarga sudah digolongkan sejahtera atau belum tentunya diperlukan ukuran pendapatan yang biasa disebut juga garis kemiskinan. Garis kemiskinan diartikan sebagai tingkat pendapatan yang layak untuk memenuhi kebutuhan dasar minimum. Suatu keluarga yang berpendapatan di bawah garis kemiskinan, tentunya tidak dapat memenuhi semua kebutuhan secara material. Tingkat kesejahteraan masyarakat juga dapat terlihat dari tingkat kesehatan masyarakat. Penduduk yang mengalami gangguan kesehatan selama sebulan dipandang sebagai salah satu indikasi ketidaksejahteraan masyarakat yang bersangkutan.

Tingkat pendidikan masyarakat juga sebagai salah satu indikator kesejahteraan rakyat. Ukuran yang sangat mendasar adalah kemampuan baca tulis penduduk dewasa. Selain itu rata-rata lama sekolah penduduk juga menjadi indikator kesejahteraan rakyat. Tingkat partisipasi angkatan kerja (usia 15-64 tahun) adalah proporsi penduduk usia kerja yang termasuk ke dalam angkatan kerja, yakni mereka yang bekerja dan mencari pekerjaan. Pekerjaan merupakan salah satu aspek penting dalam mencapai kepuasan individu dan memenuhi perekonomian rumah tangga dan kesejahteraan keluarga. taraf dan pola konsumsi masyarakat juga dijadikan indikasi untuk melihat tingkat kemiskinan keluarga.

BKKBN pada tahun 2005 merumuskan konsep keluarga sejahtera yang dikelompokkan secara bertahap menjadi keluarga sejahtera tahap I, keluarga sejahtera tahap II, keluarga sejahtera tahap III, dan keluarga sejahtera tahap III plus. Batasan operasional dari keluarga sejahtera adalah kemampuan keluarga dalam memenuhi kebutuhan dasar, kebutuhan sosial, kebutuhan psikologis, kebutuhan pengembangan, dan kepedulian sosial.

Pada tahun 2005 dilakukan kajian indikator keluarga sejahtera (KS) secara terbatas di kalangan BKKBN untuk mengakomodir berbagai saran perbaikan. Hasil kajian tersebut menetapkan terdapat perubahan indikator keluarga sejahtera (KS) dari 23 item menjadi 21 item.

1. Keluarga sejahtera (KS) I: umumnya anggota keluarga makan 2 (dua) kali atau lebih, anggota keluarga memiliki pakaian yang berbeda untuk di rumah, bekerja/sekolah, dan bepergian, rumah yang ditempati keluarga memiliki atap, lantai, dan dinding yang baik, bila ada anggota keluarga yang sakit dibawa ke sarana kesehatan, bila pasangan usia subur ingin ber KB, pergi ke pelayanan kontrasepsi, dan semua anak umur 7-15 tahun dalam keluarga bersekolah.
2. Keluarga sejahtera (KS) II: pada umumnya keluarga anggota keluarga melaksanakan ibadah sesuai dengan agama dan kepercayaannya, paling kurang sekali seminggu seluruh anggota keluarga makan daging/ikan/telur, seluruh anggota keluarga paling kurang satu stel pakaian dalam setahun, luas lantai rumah paling kurang 8 (delapan) m² untuk setiap penghuni 1 (satu) rumah, tiga bulan terakhir keluarga dalam keadaan sehat sehingga dapat melaksanakan tugas dan fungsi masing-masing, ada soerang atau lebih keluarga yang memperoleh penghasilan Seluruh anggota keluarga umur 10-60 tahun bisa baca tulis latin, dan pasangan usia subur dengan 2 (dua) anak atau lebih menggunakan alat/obat kontrasespsi.
3. Keluarga sejahtera (KS) III: keluarga berupaya untuk meningkatkan pengetahuan agama, sebagian keluarga menabung dalam bentuk uang atau barang,

kebiasan keluarga makan bersama paling kurang seminggu sekali dimanfaatkan untuk berkomunikasi, keluarga sering ikut dalam kegiatan masyarakat di lingkungan tempat tinggal, dan keluarga dapat informasi dari radio/TV/majalah/surat kabar.

BAB III

TINJAUAN TEORITIS

A. Tinjauan Umum Pelayaran

Berbicara tentang pelayaran dalam arti luas, tidak bisa terlepas dari aspek angkutan di perairan (dalam arti kapal), aspek kepelabuhanan, serta aspek keamanan dan keselamatannya, sedangkan pelayaran dalam arti sempit hanya menyangkut pada aspek angkutannya saja.

Sebagai suatu bentuk kegiatan yang mempengaruhi kehidupan masyarakat, maka dunia pelayaran memerlukan regulasi yang mengatur mengenai usaha pelayaran karena Indonesia adalah negara hukum dan segala sesuatu harus diatur dalam Undang-Undang. Maka untuk mengatur itu semua Pemerintah melahirkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran. Sebagai hukum positif, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tersebut mengatur hal-hal yang didalamnya terdapat faktor-faktor penting transportasi di perairan. Pasal 1 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan bahwa pelayaran satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan serta perlindungan yang maritim.

Pelayaran atau dapat dikatakan juga sebagai angkutan perairan telah dijelaskan dalam pasal 1 angka 10 UU NO 17 tahun 2008 tentang pelayaran, angkutan adalah angkutan barang dari suatu tempat diterimanya barang tersebut ke suatu tempat yang ditentukan untuk penyerahan barang yang bersangkutan, sedangkan pengangkutan adalah

kegiatan memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ketempat lain dengan selamat sampai tujuan.

Dapat ditarik kesimpulan bahwa keduanya merupakan suatu proses, hanya saja didalam suatu angkutan sudah saja hal yang detail.dimana perpindahan itu diakhiri. Dalam arti sudah di tentukan tempat penerimaan barang dan penyerahan barang.

Dikatakan pengangkutan perairan karena dalam kegiatan pengangkutanya dilakukan dengan melalui perairan, hanya saja jenis perairanya berbeda-beda. Angkutan diperairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal.

Pelayaran diselenggarakan tentu harus memberi manfaat kepada semua pihak, dalam melakukan kegiatan usaha di bidang pelayaran menggunakan persaingan yang sehat, dan juga tidak menimbulkan pencemaran lingkungan.

Tujuan penyelenggaraan kegiatan pelayaran juga telah tercantum dalam undang-undang sebagai berikut:

- a) Memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional.
- b) Membina jiwa kebahaarian.
- c) Menjunjung kedaulatan negara.
- d) Menciptakan daya saing dengan mengembangkan industri angkutan perairan nasional.
- e) Menunjang, menggerakkan dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional.
- f) Memperkukuh kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan wawasan nusantara.

B. Jenis Pelayaran

Berdasarkan Pasal 6 Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, angkutan di perairan terdiri atas: Angkutan Laut, Angkutan Sungai dan Danau, dan Angkutan Penyeberangan

Angkutan Laut

Angkutan laut adalah kegiatan angkutan yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan laut.

Angkutan Sungai dan Danau

Angkutan sungai, danau dan penyeberangan merupakan istilah yang terdiri dari dua aspek yaitu Angkutan Sungai Dan Danau (ASD). Istilah ASD ini merujuk pada sebuah jenis moda atau jenis angkutan dimana suatu sistem transportasi terdiri dari 5 macam yaitu moda angkutan darat (jalan raya), moda angkutan udara, moda angkutan kereta api, moda angkutan pipa (yang mungkin belum dikenal luas), moda angkutan laut dan moda ASD dan Penyebrangan.

Angkutan perairan daratan atau angkutan perairan pedalaman merupakan istilah lain dari Angkutan Sungai dan Danau (ASD). Jenis angkutan ini telah lama dikenal oleh manusia bahkan terbilang tradisional. Sebelum menggunakan angkutan jalan dengan mengendarai hewan seperti kuda dan sapi, manusia telah memanfaatkan sungai untuk menempuh perjalanan jarak jauh. Demikian juga di Indonesia, sungai merupakan wilayah favorit sehingga banyak sekali pusat pemukiman, ekonomi, budaya maupun kota-kota besar yang berada di tepian sungai seperti Palembang.

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan, terutama pada Pasal 1,

dijelaskan bahwa angkutan perairan daratan yang juga dikenal sebagai angkutan sungai dan danau (ASD) adalah meliputi angkutan di waduk, rawa, banjir, kanal, dan terusan. Di Indonesia, angkutan perairan daratan merupakan bagian dari sub sistem perhubungan darat dalam sistem transportasi nasional.

Angkutan Penyebrangan

Angkutan penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan bergerak yang menghubungkan jaringan jalan dan/atau jaringan kereta api yang terputus karena adanya perairan. Dalam bahasa Inggris, moda ini dikenal dengan istilah *ferry transport*. Selain yang telah disebutkan di atas, masih ada jenis jenis angkutan laut berdasarkan Pasal 7 Undang-Undang No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Angkutan Laut Dalam Negeri, Angkutan Laut Luar Negeri, Angkutan Laut Khusus, dan Angkutan Laut Pelayaran Rakyat.

C. Jenis-jenis Kapal

Menurut Departemen Pendidikan Nasional (2003), jenis kapal menurut fungsinya adalah :

Kapal Pesiar,

Adalah kapal yang dipakai untuk pelayaran pesiar. Penumpang menaiki kapal pesiar untuk menikmati waktu yang dihabiskandiatas kapal yang dilengkapi fasilitas penginapan dan perlengkapan bagaikan hotel berbintang. Lama pelayaran pesiar bisa berbeda-beda,mulai dari beberapa hari sampai sekitar tiga bulan tidak kembali kepelabuhan asal keberangkatan.

Kapal Riset

Adalah kapal yang pada umumnya digunakan untuk riset dan penelitian yang berhubungan dengan kelautan. Seperti penelitian gempa bawah laut, pencemaran air laut.

Kapal Penumpang

Adalah kapal yang digunakan untuk angkutan penumpang. Untuk meningkatkan efisiensi atau melayani keperluan yang lebih luas, kenyamanan dan kemewahan, kadang kapal diperlukan demi memuaskan para penumpang. Lain dari itu kapal penumpang harus memiliki kemampuan bertahan hidup pada situasi darurat.

Kapal Ro-Ro

Adalah kapal yang bisa memuat orang dan kendaraan yang berjalan masuk sendiri ke dalam kapal dengan penggeraknya sendiri dan bisa keluar dengan sendiri juga sehingga disebut sebagai kapal roll on roll off disingkat Ro-Ro, untuk itu kapal dilengkapi dengan pintu rampa yang menghubungkan kapal dengan dermaga.

Kapal Barang atau kapal kargo

Adalah segala jenis kapal yang membawa barang-barang dan kargo dari suatu pelabuhan ke pelabuhan lainnya. Ribuan kapal jenis ini menyusuri laut dan samudera dunia setiap tahunnya memuat barang-barang perdagangan internasional dan nasional. Kapal kargo pada umumnya di desain khusus untuk tugasnya.

Kapal Tanker

Adalah kapal yang dirancang untuk mengangkut minyak atau produk turunannya. Jenis utama kapal tanker termasuk mengangkut minyak, LNG, LPG. Diantara berbagi

jenis kapal tenker menurut kapasitas : ULCC (Ultra large Crude Carrier) berkapasitas 500.000 Ton dan VLCC (Very Large Crude Carrier) berkapasitas 300.000 Ton.g.

Kapal Tunda

adalah kapal yang dapat digunakan untuk melakukan manuver/pergerakan, utamanya menarik atau mendorong kapal lainnya dipelabuhan, laut lepas atau melalui sungai atau terusan, Kapal Tunda memiliki tenaga yang besar bila dibandingkan dengan ukurannya Mesin induk kapal tunda biasanya berkekuatan antara 750 sampai dengan 300 tenaga kuda (500 s/d 2000 kW), tetapi kapal yang lebih besar (digunakan dilaut lepas) dapat berkekuatan 25.000 tenaga kuda (20.000 kW). Kapal tunda memiliki kemampuan manever yang tinggi, tergantung dari unit penggerak. Kapal tunda dengan penggerak konvensional memiliki baling-baling di belakang, efisien untuk menarik kapal dari pelabuhan kepelabuhan lainnya.

D. Tinjauan Umum Syahbandar

1. Pengertian Syahbandar

Kata syahbandar menurut etimologisnya terdiri dari kata syah dan Bandar, syah berarti penguasa dan kata Bandar berarti pelabuhan-pelabuhan dan sungai- sungai yang digunakan sebagai tempat labuh, tempat-tempat kapal pada jembatan punggah dan jembatan-jembatan muat, dermaga-dermaga dan cerocok-cerocok dan tempat-kepil yang lazim digunakan oleh kapal kapal, juga daerah laut yang dimaksudkan sebagai tempat-tempat kepil kapal-kapal yang karena syarat atau sebab-sebab lain. Tidak dapat masuk dalam batas-batas tempat kepil yang lazim digunakan.

Menurut kamus besar bahasa Indonesia, syahbandar adalah pegawai negeri yang mengepalai urusan pelabuhan, kepala pelabuhan. Dalam bahasa Inggris biasa disebut harbour master.

Secara hukum, syahbandar diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran nomor dan peraturan pemerintah nomor 61 tahun 2009, syahbandar adalah pejabat pemerintah yang diangkat oleh menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap terpenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.

Dalam peraturan menteri perhubungan nomor 36 tahun 2012 organisasi dan tatakerja kantor syahbandar dan otoritas pelabuhan dijelaskan dalam pasal 1, Kantor Syahbandar Dan Otoritas Pelabuhan adalah unit pelaksana teknis di lingkungan kementerian perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada direktur jenderal perhubungan laut.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 51 tahun 2015 dalam pasal 1 angka 12 Kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan adalah lembaga pemerintah di pelabuhan yang mempunyai tugas melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran.

2. Tugas dan Fungsi Kesyahbandaran

Kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan mempunyai tugas melaksanakan pengawasan, dan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan dipelabuhan serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan

kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersil.

Kantor kesyahbandaran mempunyai fungsi sebagai berikut :

- a. Pelaksanaan pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal dan penetapan status hukum kapal.
- b. Pelaksanaan pemeriksaan manajemen keselamatan kapal
- c. Pelaksanaan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran terkait dengan kegiatan bongkar muat barang berbahaya, barang khusus, limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), pengisian bahan bakar, ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, laik layar dan kepelautan, yertib lalu lintas kapal diperairan pelabuhan dan alur pelayaran, pemanduan dan penundaan kapal serta penerbitan surat persetujuan berlayar.
- d. Pelaksanaan pemeriksaan kecelakaan kapal, pencegahan dan pemadaman kebakaran diperairan pelabuhan, penanganan musibah di laut, pelaksanaan perlindungan lingkungan maritime dan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran.
- e. Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan dipelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran.
- f. Pelaksanaan penyusunan rencana induk pelabuhan, daerah lingkungna kerja kepentingan pelabuhan, serta pengawasan penggunaanya, pengusulan tariff untuk ditetapkan menteri.

- g. Pelaksanaan penyediaan, pengaturan, dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan, pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran dan jaringan jalan serta sarana bantu navigasi pelayaran.
- h. Pelaksanaan penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan, keamanan dan ketertiban, kelancaran arus barang di pelabuhan.
- i. Pelaksanaan peraturan lalu lintas kapal keluar masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal, penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan serta pemberian konsesi atau bentuk lainnya kepada badan usaha pelabuhanan.
- j. Penyiapan bahan penetapan dan evaluasi standar kinerja operasional pelayanan jasa kepelabuhanan. Dan
- k. Pelaksanaan urusan keuangan, kepegaiwaan dan umum hukum dan hubungan masyarakat serta pelaporan.

3. Dasar Hukum Syahbandar

- a. Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- b. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan.
- c. Peraturan menteri perhubungan nomor 36 tahun 2012 tentang organisasi dan tata kerja kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan.
- d. Peraturaturan Menteri Perhubungan Nomor 51 Tahun 2015 Tentang Pelabuhan.

Berdasarkan Pasal 6 Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008, jenis angkutan di perairan terdiri atas: a. angkutan laut, b. angkutan sungai dan danau, dan c.

angkutan penyeberangan. Sesuai dengan Pasal 219 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, untuk melakukan kegiatan pelayaran setiap angkutan laut (kapal) memerlukan Surat Persetujuan Berlayar/Berlabuh (SPB) yang di keluarkan oleh syahbandar agar dapat berlayar ataupun berlabuh. Agar dapat memperoleh SPB, maka kapal yang akan berlayar harus memenuhi beberapa persyaratan, seperti syarat kelaiklautan kapal. Setiap Surat Persetujuan Berlayar dapat di berikan oleh seorang syahbandar kepada pengguna atau pemilik kapal apabila kapal tersebut telah memenuhi beberapa syarat penting seperti yang tercantum dalam Pasal 117 Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 di atas dan ketentuan ketentuan lainnya.

Syahbandar memerlukan data yang diperoleh dari Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yaitu Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) yang merupakan badan khusus untuk melakukan pengawasan terhadap angkutan laut (kapal) dalam konstruksi dan kelengkapan kapal agar syahbandar dapat mengeluarkan surat-surat atau dokumen dokumen yang akan digunakan angkutan laut untuk melakukan pelayaran.

Tugas dan fungsi syahbandar secara khusus diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran. Pasal 207 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran menyebutkan bahwa syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan. Sekalipun telah ada peraturan yang mengatur tentang peran seorang syahbandar dalam mengeluarkan surat persetujuan berlayar, tidak jarang juga ditemui beberapa kecelakaan transportasi laut yang

disebabkan oleh kelalaian seorang syahbandar dalam menjalankan tugas kesyahbandarannya, yaitu dengan memberikan izin pelayaran dan surat kelaiklautan kapal kepada kapal yang tidak layak untuk berlayar dan kapal yang tidak lulus uji kelas oleh Biro Klasifikasi Indonesia. Kasus kapal yang sebenarnya tidak laik laut namun mempunyai SPB adalah kasus lama yang sering terjadi berulang-ulang di Indonesia dan menjadi suatu fenomena yang dianggap biasa. Pentingnya masalah keselamatan dan keamanan serta keseluruhan kegiatan dalam pelayaran angkutan laut merupakan tanggung jawab dalam kepelabuhanan, sebab salah satu persoalan terbesar dalam kecelakaan kapal dalam pelayaran adalah persoalan kemampuan dan keahlian seseorang menjalankan tugas kesyahbandarannya baik dalam melaksanakan keseluruhan tugas dalam pelabuhan serta dalam melakukan kerjasama ataupun hubungan dengan badan usaha lain yang bertugas untuk melakukan pengawasan dalam perkapalan maupun pelayaran itu sendiri.

Tugas dan tanggung jawab seorang syahbandar sangatlah penting dalam memberikan surat kelaiklautan kapal, izin berlayar, keselamatan dan keamanan, serta seluruh kegiatan pelayaran angkutan laut di perairan Indonesia.

4. Tugas Syahbandar dalam Keamanan dan Keselamatan Pelayaran Berdasarkan Hukum Indonesia

Dalam struktur organisasi Kementerian Perhubungan yang berhubungan dengan Direktorat Jenderal Perhubungan, terdapat dua kantor yang menyebutkan kata syahbandar yaitu Kantor Kesyahbandaran Utama & Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP). Masing masing kantor tersebut memiliki tugas pokok dan fungsi

yang berbeda. Berikut akan dijelaskan tugas pokok dan fungsi masing-masing dari kantor tersebut.

Kantor Kesyahbandaran Utama

Terdapat empat Kantor Kesyahbandaran Utama yang terletak di pelabuhan-pelabuhan besar di Indonesia. Keempat kantor Kesyahbandaran Utama tersebut adalah Kantor Syahbandar Utama Belawan di Belawan di Medan, Kantor Syahbandar Utama Tanjung Priok di Jakarta Utara, Kantor Syahbandar Utama Tanjung Perak di Surabaya, dan Kantor Syahbandar Makassar di Makassar, Sulawesi Selatan. Pengaturan mengenai Kantor Kesyahbandaran Utama ini dicantumkan dalam Peraturan Menteri No. 34 tahun 2012. Tugas pokok keempat Kantor Syahbandar Utama tersebut menurut PM.34 Tahun 2012 Pasal 2 adalah melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, serta koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan.

Sedangkan fungsi dari Kantor Kesyahbandaran Utama sesuai dengan Pasal 3 PM. 34 Tahun 2012 adalah:

- 1) Pelaksanaan pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan serta penerbitan Surat Persetujuan Berlayar;
- 2) Pelaksanaan pengawasan tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran;
- 3) Pelaksanaan pengawasan kegiatan alih muat di perairan pelabuhan, kegiatan salvage dan pekerjaan bawah air, pemanduan dan penundaan kapal;
- 4) Pelaksanaan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran terkait dengan kegiatan bongkar muat barang berbahaya, barang khusus, limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), pengisian bahan bakar, ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang,

- pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi;
- 5) Pelaksanaan bantuan pencarian dan penyelamatan (*Search And Rescue/ SAR*), pengendalian dan koordinasi penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan serta pengawasan pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim;
 - 6) Pelaksanaan pemeriksaan kecelakaan kapal;
 - 7) Penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
 - 8) Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran; dan
 - 9) Pengelolaan urusan tata usaha, kepegawaian, keuangan, hukum dan hubungan masyarakat.

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) adalah Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Terdapat 96 Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan yang terletak di seluruh pelabuhan-pelabuhan kecil di Indonesia mulai dari KSOP Sabang sampai KSOP Fakfak. Pengaturan mengenai Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan ini tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan mempunyai tugas melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan serta pengaturan,

pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.

Menurut Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan fungsi dari Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan adalah:

1. Pelaksanaan pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal, sertifikasi kapal, pencegahan pencemaran dari kapal dan penetapan status hukum kapal;
2. Pelaksanaan pemeriksaan manajemen keselamatan kapal;
3. Pelaksanaan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran terkait dengan kegiatan bongkar muat barang berbahaya, barang khusus, limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), pengisian bahan bakar, ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, laik layar dan kepelautan, tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran, pemanduan dan penundaan kapal, serta penerbitan Surat Persetujuan Berlayar;
4. Pelaksanaan pemeriksaan kecelakaan kapal, pencegahan dan pemadaman kebakaran di perairan pelabuhan, penanganan musibah di laut, pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran;
5. Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran;

6. Pelaksanaan penyusunan Rencana Induk Pelabuhan, Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan, serta pengawasan penggunaannya, pengusulan tarif untuk ditetapkan Menteri;
7. Pelaksanaan penyediaan, pengaturan dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan, pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran dan jaringan serta sarana bantu navigasi pelayaran;
8. Pelaksanaan penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan, keamanan dan ketertiban, kelancaran arus barang di pelabuhan;
9. Pelaksanaan pengaturan lalu lintas kapal keluar masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal, penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan serta pemberian konsesi atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan;
10. Penyiapan bahan penetapan dan evaluasi standar kinerja operasional pelayanan hada kepelabuhanan; dan
11. Pelaksanaan urusan keuangan, kepegawaian dan umum, hukum dan hubungan masyarakat serta pelaporan.

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan diklasifikasikan ke dalam lima kelas, terdiri atas Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV, dan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas V. Kelima kelas Kantor Kesyahbandaran tersebut memiliki

peran dan tugas yang hampir sama namun ada perbedaan dalam struktur organisasinya.

5. Syahbandar dalam Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Menurut Peraturan Menteri

Perhubungan Nomor PM 82 Tahun 2014 Surat Persetujuan Berlayar adalah dokumen negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar. Setiap kapal yang hendak berlayar harus memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang diterbitkan oleh Syahbandar atau Syahbandar di pelabuhan perikanan kecuali kapal perang dan/atau kapal negara/kapal pemerintah sepanjang tidak dipergunakan untuk kegiatan niaga.

Syahbandar yang dapat menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar meliputi Kepala Kantor Kesyahbandaran Utama, Kepala Kantor Pelabuhan Batam, Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, dan Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan. Syahbandar di pelabuhan perikanan adalah pejabat/petugas yang berwenang menangani kesyahbandaran di pelabuhan perikanan.

Surat Persetujuan Berlayar yang diterbitkan syahbandar hanya berlaku selama 1x24 jam dan untuk sekali pelayaran. Permohonan Surat Persetujuan Berlayar diajukan oleh pemilik atau operator kapal secara tertulis kepada syahbandar.

Permohonan tersebut dilengkapi dengan surat pernyataan Nahkoda (*Master Sailing Declaration*) dan bukti-bukti pemenuhan kewajiban kapal lainnya sesuai dengan tujuan kapal tersebut berlayar. Bukti pemenuhan kewajiban lainnya di antaranya, Bukti Pembayaran Jasa Kepelabuhanan, Bukti Pembayaran Jasa Kenavigasian,

Bukti Pembayaran Penerimaan Uang Perkapalan, Persetujuan (*Clearance*) Bea dan Cukai, Persetujuan (*Clearance*) Imigrasi, Persetujuan (*Clearance*) Karantina Kesehatan dan / atau Persetujuan (*Clearance*) Karantina hewan dan tumbuhan. Kapal perikanan wajib dilengkapi dengan surat laik operasi dari pengawas perikanan. Syahbandar memerlukan data yang diperoleh dari Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yaitu Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) yang merupakan badan khusus untuk melakukan pengawasan terhadap angkutan laut (kapal) dalam kontruksi dan kelengkapan kapal agar syahbandar dapat mengeluarkan surat-surat atau dokumen dokumen yang akan digunakan angkutan laut untuk melakukan pelayaran⁵. Berkas permohonan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) diserahkan kepada Syahbandar setelah semua kegiatan di atas kapal selesai dan kapal siap untuk berlayar yang dinyatakan dalam surat pernyataan kesiapan kapal berangkat dari Nakhoda (*Master Sailing Declaration*). Setelah permohonan diajukan Syahbandar melakukan pemeriksaan kelengkapan dan validitas dari surat dan dokumen kapal. Apabila ada laporan mengenai kapal yang tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan dan keamanan kapal Syahbandar berwenang melakukan pemeriksaan kapal. Jika terdapat hal-hal yang bersifat pelanggaran atau adanya kekurangan pada kapal, surat ijin berlayar tidak dapat diberikan, dan kepada Nahkoda atau perusahaan pelayaran diperintahkan untuk melengkapi kekurangan, menurunkan muatan atau penumpang apabila jumlah penumpang kapal berlebih, atau menyelesaikan dokumen apabila sudah tidak berlaku lagi.

6. Tugas Syahbandar dalam Mempertahankan Kedaulatan Negara

Syahbandar melaksanakan tugas mengamankan teritori wilayah laut berdasarkan kewajiban negara dan kedaulatan negara pantai yang diamanatkan oleh *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) sebagai Konvensi tentang Hukum Laut Internasional yang sudah diratifikasi menjadi hukum nasional. Kedudukan Syahbandar dalam konsepsi hukum laut internasional sebagai *commander* atau leading sector utama untuk menjaga keselamatan dan keamanan wilayah negara dalam hal ini wilayah lingkungan laut. Kedudukan dan tugas syahbandar dalam sistem penegakan hukum laut Indonesia sangat strategis mengingat wilayah yang ditegakkan meliputi sisi administratif terkait persyaratan administratif, surat menyurat, perijinan dan lain-lain berhubungan dengan ketatausahaan kepelabuhan dan teritori laut, kemudian penegakan wilayah perdata dan pidana terkait ganti kerugian dan denda atau sanksi badan.

7. Tugas Syahbandar dalam Penanggulangan dan Pencegahan Pencemaran Laut

Tugas Syahbandar terhadap penanggulangan terhadap keadaan darurat akibat tumpahan minyak di laut oleh kapal tanker diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2006 tentang Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak di Laut. Penanggulangan keadaan darurat tumpahan minyak di laut diperlukan sebagai sebuah tindakan cepat, tepat dan terkoordinasi untuk mencegah dan mengatasi penyebaran tumpahan minyak di laut. Syahbandar berperan mengatur jalannya kegiatan pelabuhan dan otoritas pelabuhan dan operasional kapal melalui rekomendasi Syahbandar.

Syahbandar dalam melaksanakan pengendalian pencemaran minyak oleh kapal tanker bekerja secara terorganisir bersama unsur pemerintahan yang lain sebagai struktur hukum terkait penegakan hukum laut, dengan mekanisme yang sistematis sebagaimana diatur oleh UU Pelayaran, Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2006 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 58 Tahun 2013. Saat terjadi pencemaran Syahbandar sebagai commander atau koordinator penanggulangan pencemaran melaporkan kapal kepada keagenan kapal dan Syahbandar akan meminta keagenan untuk menanggulangi pencemaran tersebut dengan SOP (*Standar Operasional Prosedur*) untuk wilayah pencemaran yang terjadi. Commander dalam hal ini Syahbandar sebagai koordinator akan menggerakkan tim penanggulangan pencemaran dari Kasie Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli bekerjasama dengan Kepolisian, TNI-AL, dan instansi terkait seperti Pemerintah Daerah dengan lembaga terkait dan Pertamina sebagai pengusaha minyak. Laporan pencemaran dilakukan oleh Syahbandar kepada Kapolres, Komandan AL, Pemerintah Daerah untuk kemudian dibentuk Puskodalok (Pusat Komando Pengendalian Lokasi). Koordinasi tersebut di dalam sistem komando Syahbandar bertempat di kantor Syahbandar dan Pertamina.

Selain wajib melakukan perlindungan terhadap lingkungan maritim terhadap, pembuangan limbah di perairan dan penuntunan kapal, Syahbandar dalam melakukan perlindungan maritim memiliki kewenangan untuk menegakkan hukum melalui penerapan sanksi pidana yang sebagaimana dicantumkan secara tegas dalam Pasal 303 UU Pelayaran menegaskan bahwa, setiap orang yang mengoperasikan kapal dan pelabuhan tanpa memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan

pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim sebagaimana dimaksud dalam Pasal 122 dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp 300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah). Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), mengakibatkan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan denda paling banyak Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah). Jika perbuatan sebagaimana dimaksud mengakibatkan kematian seseorang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp 1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah).

8. Tanggung Jawab Syahbandar dalam Keamanan dan Keselamatan Pelayaran di Indonesia

Keselamatan dan Keamanan Pelayaran

Keselamatan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.

Sesuai dengan ketentuan peraturan peundang-undangan tentang pelayaran Indonesia maka dalam melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan maka syahbandar mempunyai tugas yaitu:

1. Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan, dan ketertiban di pelabuhan; Mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan, pelabuhan dan alur pelayaran;
2. Mengawasi kegiatan penundan kapal;
3. Mengawasi ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang;

4. Mengawasi bongkar muat barang berbahaya serta limbah bahan berbahaya dan beracun.

Keselamatan dan keamanan pelayaran meliputi keselamatan dan keamanan angkutan di perairan, dan pelabuhan serta perlindungan lingkungan maritim perlu dilaksanakan dengan cermat melalui struktur terkait sebagai pemangku kepentingan dalam hal ini diatur tersendiri secara khusus sebagai penjabaran Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran melalui Peraturan Menteri Tenaga Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (dulu Administrator Pelabuhan yang mengatur jalannya kegiatan pelabuhan dan operasional kapal).

Untuk kapal asing yang hendak masuk wilayah perairan Indonesia wajib mengikuti prosedur pemeriksaan kapal guna dapat melanjutkan pelayaran yang sebelumnya dilakukan. Pengawasan Kapal Asing (*port state control*) dilakukan oleh Seksi Kesyahbandaran. Hasil pemeriksaan kapal asing yang dimaksud di atas dibagi menjadi: (a) *seaworthy*; (b) *substandart*; dan (c) *unsafe*. Tindak lanjut atau keputusan dari administration dalam kondisi *seaworthy* adalah memberikan clearance out (Izin untuk meninggalkan pelabuhan); pada kondisi sub standart perlu klarifikasi dengan pihak operator kapal; dan untuk kondisi *unsafe* diperlukan tindakan perbaikan (*corrective action*) bahkan kapal dapat dicegah untuk melaut.

Kapal yang dinyatakan laiklaut dapat melakukan pelayaran dengan *destination* atau tujuan ke pelabuhan khusus yang di sediakan pemerintah, yaitu pelabuhan khusus pelayaran samudera. Apabila suatu kapal dinyatakan *unsafe* atau tidak layak dalam melakukan pelayaran maka kapal tersebut diharuskan untuk memperbaiki setiap system ataupun perlengkapan kapal

yang dinyatakan rusak atau tidak laiklaut guna melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan dalam pelayaran.

Terdapat sedikit perbedaan terhadap pemeriksaan kapal asing yang akan berlabuh dengan kapal berbendera Indonesia. Pada kapal asing pemeriksaan dilakukan di perairan zona tambahan¹⁰. Zona tambahan adalah laut yang terletak pada sisi luar dari garis pangkal dan tidak lebih dari 24 mil laut. Artinya zona tambahan berada diluar zona laut teritorial suatu negara.

Pengawasan Syahbandar Terhadap Kelaiklautan Kapal

Menurut Pasal 1 (33) Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

Kelaiklautan kapal sesuai dengan daerah-pelayarannya meliputi: keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal, pengawakan kapal, garis muat kapal dan pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, manajemen keamanan kapal.

Kelaiklautan kapal dibuktikan dengan kelengkapan persyaratan administrasi dan teknis. Persyaratan administrasi berupa sertifikat-sertifikat keselamatan seperti Surat kebangsaan, surat ukur, sertifikat keselamatan, konstruksi kapal, sertifikat keselamatan perlengkapan

kapal, sertifikat radio dan ijazah yang di miliki, serta persyaratan teknis seperti perlengkapan alat pendukung keselamatan di laut harus terlebih dahulu dipenuhi agar kapal mendapatkan status laik laut.

Kelaiklautan kapal sangat erat kaitannya dengan keselamatan pelayaran. Kelaiklautan jika tidak dibantu dengan sarana keselamatan pelayaran akan meningkatkan resiko kecelakaan kapal. Kapal yang telah laiklaut dibuktikan dengan adanya Sertifikat Kelaiklautan kapal. Sertifikat Kelaiklautan kapal yang dikeluarkan oleh syahbandar adalah berdasarkan hasil data uji klas dari Biro Klasifikasi Indonesia (BKI).

Pentingnya peran syahbandar dalam pengawasan kelaiklautan kapal dapat dilihat dalam Undang-Undang pelayaran Indonesia mengenai keselamatan kapal. Beberapa hal yang perlu mendapat perhatian syahbandar dalam pengawasannya yaitu material kapal, konstruksi kapal, bangunan kapal, permesinan dan pelistrikan kapal, stabilitas kapal, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, dan elektronika kapal

Pengguna jasa angkutan laut yang menggunakan kapal yang tidak laiklaut, dapat menimbulkan kerugian pada barang yang diangkut hingga kehilangan nyawa penumpang maupun awak kapal. Untuk menghindari terjadinya hal tersebut maka diadakanlah pemeriksaan-pemeriksaan yang dilakukan Syahbandar berupa:

- a. Pemeriksaan Tahunan, setiap 12 (dua belas) bulan diperiksa dalam keadaan dilimbungkan di atas galangan kapal.
- b. Pemeriksaan besar, dilakukan setiap 4 tahun sekali bersama dengan waktu dok tahunan.

- c. Pemeriksaan kerusakan atau perbaikan dilakukan pada waktu terjadi sesuatu kerusakan yang mempengaruhi kesempurnaan kapal.
- d. Pemeriksaan tambahan, dilakukan apabila diperlukan dispensasi misalnya akan mengangkut penumpang, membawa muatan berbahaya dan lain-lain. Kondisi laiklaut harus selalu dipertahankan antara lain, dengan perawatan oleh awak kapal sendiri terhadap bangunan kapal, mesin kapal, alat-alat keselamatan dan penolong lainnya sehingga semuanya dalam keadaan memungkinkan dan siap digunakan setiap waktu diperlukan.

Pasal 207 (2) Undang-Undang

Nomor 17 tahun 2008 menjelaskan bahwa seorang syahbandar juga ikut ambil bagian dalam pencarian maupun penyelamatan sebuah angkutan laut apabila angkutan laut tersebut mengalami kecelakaan ataupun gangguan pada saat melaksanakan kegiatan pelayaran.

E. Pengertian Pelabuhan

Undang Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, menyatakan pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan atau 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 serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi .

Menurut pendapat Triatmojo (2003 : 3) yang dimaksud dengan pelabuhan laut adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang dan angin, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga di mana kapal dapat tertambat untuk bongkar muat barang, *crane-crane* untuk bongkar muat barang, gudang laut dan tempat-tempat penyimpanan di mana kapal membongkar muatannya dan gudang di mana barang-barang dapat disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan muatan.

F. Pengertian Kapal

Menurut Undang-Undang Pelayaran No 17/Tahun 2008 Bab 1 (Pasal 1 ayat 36) menyebutkan bahwa kapal adalah kendaraan air, bentuk dan jenis apapun yang digerakan dengan tenaga mekanik, angin atau ditunda termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan bawah air serta alat apung dan bangunan terapung yang dapat berpindah-pindah.

1. Kapal yang digerakan dengan tenaga mekanik adalah kapal yang mempunyai alat penggerak misalnya :
 - a. Kapal Motor
 - b. Kapal Uap
 - c. Kapal tenaga matahari
 - d. Kapal tenaga nuklir
2. Kapal yang digerakan oleh angin adalah kapal layar.
3. Kapal tunda adalah kapal yang bergerak dengan menggunakan alat penggerak atau kapal lain.
4. Kendaraan yang berdaya dukung dinamis adalah jenis kapal yang dapat dioperasikan di atas air dengan penggerak daya dukung dinamis yang diakibatkan oleh kecepatan atau rancangan

- bangunan kapal itu sendiri, misalnya *hydrofoil* dan kapal cepat lainnya yang memiliki kriteria tertentu.
5. Kendaraan di bawah permukaan air adalah jenis kapal yang bergerak di bawah permukaan air.
 6. Alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah adalah alat apung dan bangunan terapung yang tidak memiliki alat sendiri, serta ditempatkan suatu lokasi perairan tertentu dan tidak berpindah-pindah untuk waktu yang lama, misalnya hotel terapung, tongkang akomodasi untuk menunjang kegiatan lepas pantai. Sedangkan ditinjau dari segi niaganya, terdapat berbagai jenis kapal, yaitu:
 - a. Kapal barang (*Cargo Vessel*) adalah kapal yang dibangun khusus untuk tujuan pengangkutan barang menurut jenis barang masing-masing
 - b. Kapal barang penumpang adalah kapal yang dibangun khusus untuk mengangkut barang dan penumpang secara bersama-sama, kapal semacam ini umumnya digunakan untuk pelayaran antar pulau dimana jarak suatu pelabuhan lain terlalujauh.
 - c. Kapal penumpang (*Passenger Vessel*) adalah kapal yang dibangun khusus untuk mengangkut penumpang dari satu pelabuhan kepelabuhan lainnya/tujuan kapal penumpang yang beroperasi di pelabuhan Banjarmasin.

Indonesia merupakan negara kepulauan yang dua pertiga wilayahnya adalah perairan dan terletak pada posisi strategis, berada di alur strategis perdagangan dunia. Sebagai negara kepulauan, peran pelabuhan sangat vital dalam perekonomian Indonesia. Kehadiran pelabuhan yang

memadai berperan besar dalam menunjang mobilitas barang. Pelabuhan menjadi sarana penting untuk menghubungkan antar pulau maupun antar negara dan pengembangan perekonomian wilayah.

Besarnya peran Pelabuhan di Indonesia tercermin dalam kegiatan pelabuhan untuk menunjang perdagangan internasional dan domestik secara nasional pada skala sangat besar. Serta ikut menunjang pertumbuhan industri dan perdagangan yang merupakan segmen usaha pelabuhan tersebut agar pengoperasiannya dapat dilakukan secara efektif, efisien, dan profesional sehingga pelayanan pelabuhan menjadi lancar, aman, dan cepat dengan biaya terjangkau. Pada dasarnya pelayanan yang diberikan oleh pelabuhan adalah pelayanan terhadap kapal, barang, dan penumpang.

PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Panjang (Pelindo Panjang) merupakan salah satu pelabuhan yang berada di bawah pengelolaan manajemen PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero), sebuah Badan Usaha Milik Negara yang bergerak di bidang jasa kepelabuhanan dan logistik nasional¹ yang merupakan roda penggerak perekonomian di Provinsi Lampung dimana sebagian besar produksinya adalah dari hasil alam. Selain sebagai Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang berorientasi pada profit, Pelindo Panjang sesuai yang diamanatkan oleh Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (UU 17/2008 Tentang Pelayaran) adalah sebagai Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yang berperan sebagai Operator yang mengoperasikan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya.

Sebelum lahirnya Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Pelindo Panjang memiliki wewenang sebagai Regulator dan merangkap sebagai Operator di Pelabuhan. Sehingga dalam pengelolaan lahan

Kepelabuhanan, Pelindo Panjang bertugas Sebagai pengelola. Artinya menyediakan lahan kepelabuhanan, mengawasi penggunaannya dan mengoperasikan sendiri lahan tersebut. Pemerintah memberikan kewenangan kepada Pelindo Panjang untuk mengelola lahan Kepelabuhanan sesuai dengan Surat Keputusan Bersama (SKB) Menteri Dalam Negeri dan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 1987 / KM 154 / AL 106 / PHB-87 Tanggal 23 Juli 1987 Tentang Batas-batas Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) Pelabuhan Panjang. Dalam SKB tersebut, lahan yang diberikan seluas $\pm 81,8130$ Ha untuk DLKr dan $\pm 70,16$ Ha untuk DLKp.

Ditetapkan Rencana Induk Pelabuhan untuk Pelabuhan Panjang sesuai Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2006 Tentang Rencana Induk Pelabuhan Panjang. Lahan Kepelabuhanan yang dilimpahkan kepada Pelindo Panjang diberikan Hak Pengelolaan (HPL) luas lahan $\pm 81,8130$ Ha untuk DLKr dan $\pm 70,16$ Ha untuk DLKp, Pelindo Panjang mengatur pemanfaatan areal (*Land Use*) sesuai fungsi pelabuhan baik dilihat dari segi operasional bongkar muat dan trafik dalam pelabuhan, maupun dalam aspek navigasi (*Safety of Navigation*) kapal ketika berada di daerah pelabuhan. Karena lahan adalah merupakan salah satu asset pelabuhan yang dikelola secara komersil. Untuk dapat dijadikan usaha komersil di DLKr Pelabuhan, maka pelabuhan tidak dapat berdiri sendiri yang tidak terlepas dari kegiatan lainnya²

Lahirnya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pelindo Panjang hanya berperan sebagai Operator sedangkan Regulator adalah Otoritas Pelabuhan (OP). OP adalah lembaga pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan,

pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial. Dengan pemisahan

Regulator dan Operator, Pelabuhan di Indonesia dapat mengarah pada Tatanan Kepelabuhanan Nasional yang baik.

Pemisahan peran Regulator dan Operator di Pelabuhan selain memberikan dampak positif seperti jelasnya kewenangan masing-masing pihak, terdapat juga dampak negatif. Beberapa polemik timbul dengan pemisahan peran tersebut. Selain terjadinya *High Regulated* (Terlalu birokratis) dalam penyelenggaraan kegiatan kepelabuhanan³. Pengelolaan lahan kepelabuhan terjadi tumpang tindih kewenangan. Pasal 83 ayat (1) huruf a UU 17/2008 Tentang Pelayaran jo. Pasal 42 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan, Penyediaan lahan daratan dan perairan menjadi tugas dan tanggung jawab OP. Selanjutnya Pasal 344 ayat (3) UU 17/2008 Tentang Pelayaran, menyebutkan bahwa “*Kegiatan perusahaan di Pelabuhan yang telah diselenggarakan oleh Badan Usaha Milik Negara tetap diselenggarakan oleh Badan Usaha Milik Negara dimaksud*”. Penjelasan ayat tersebut :

Dimaksud dengan “*tetap diselenggarakan oleh Badan Usaha Milik Negara*” adalah Badan Usaha Milik Negara yang didirikan berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 1991, Peraturan Pemerintah Nomor 57 Tahun 1991, Peraturan Pemerintah Nomor 58 Tahun 1991, Peraturan Pemerintah Nomor 59 Tahun 1991, tetap menyelenggarakan kegiatan usaha pelabuhan yang meliputi :

1. Kegiatan yang diatur dalam Pasal 90 ayat (1), ayat (2), ayat (3), ayat (4) Undang-Undang ini.
2. Penyediaan kolam pelabuhan sesuai dengan peruntukannya berdasarkan pelimpahan dari

pemerintah dan ketentuan peraturan perundang-undangan.

3. Pelayanan jasa pemanduan berdasarkan pelimpahan dari Pemerintah dan ketentuan peraturan perundang-undangan.
4. Penyediaan dan pengusahaan tanah sesuai kebutuhan berdasarkan pelimpahan dari pemerintah dan ketentuan perundang-undangan dibidang pertanahan.

Pelindo Panjang sebagai BUP bila dilihat dari Pasal 344 UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran memiliki kewenangan dalam pengelolaan lahan kepelabuhan. Sama seperti kewenangan OP.

Pada dasarnya Status lahan/tanah baik itu daratan maupun perairan dalam Pelabuhan adalah Tanah yang dikuasai oleh negara yang mengandung arti sebagaimana dijelaskan dalam Pasal 2 ayat (2) UU No.5 Tahun 1960 yaitu bahwa Negara mempunyai wewenang atas lahan/tanah tersebut untuk:

1. Mengatur dan menyelenggarakan, peruntukan, penggunaan, persediaan dan pemeliharaan lahan tersebut.
2. Menentukan dan mengatur hubungan-hubungan hukum Antara orang- orang dengan lahan tersebut.
3. Menentukan dan mengatur hubungan-hubungan hukum Antara orang- orang dan perbuatan-perbuatan hukum mengenai lahan tersebut.

Adapun jika tanah Negara tersebut ingin digunakan oleh Pihak Ketiga maka hak penguasaan negara atas tanah tersebut wajib dikonversi menjadi Hak Pengelolaan dan Hak Pengelolaan berlangsung selama tanah tersebut dipergunakan untuk keperluan oleh instansi yang

bersangkutan. Hal ini berarti jika pemegang Hak Pengelolaan atas tanah tersebut tidak lagi menjalankan urusannya, maka tanah tersebut akan kembali kepada Negara. Penyelenggara Pelabuhan sendiri diberikan hak untuk mengatur tanah tersebut.

Bila pengejawantahan amanat Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dilaksanakan, lahan HPL yang telah diberikan oleh Pelindo Panjang tidak dapat langsung dialihkan kepada OP. Namun harus melalui mekanismenya pelepasan hak kepada Negara, lalu diberikan kepada OP sebagai subjek HPL yang baru. Namun dengan mekanisme pelepasan hak pun belum dapat dilaksanakan. Padahal Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran harus sudah berjalan paling lambat 3 (tiga) tahun setelah diterbitkan UU tersebut. Dengan penjelasan dalam penentuan waktu 3 (tiga) tahun adalah waktu yang cukup bagi Pemerintah merencanakan pengembangan pelabuhan dengan melakukan :

1. Evaluasi aset Badan Usaha Milik Negara yang menyelenggarakan usaha pelabuhan.
2. Audit secara menyeluruh terhadap aset Badan Usaha Milik Negara yang menyelenggarakan usaha pelabuhan.

Belum berjalannya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran khususnya dalam pengelolaan lahan kepelabuhanan yang ditelaah diusahakan oleh Pelindo Panjang, menyebabkan beberapa masalah baru seperti belum jelasnya kewenangan pengelolaan lahan kepelabuhanan dimana OP dan Pelindo Panjang sebagai BUMN dan BUP yang masih eksis menguasai lahan tersebut. Sehingga tugas Regulator yang dijalankan OP dalam penyediaan lahan daratan dan perairan untuk

kemudian di konsesi kan kepada BUP belum dapat dilaksanakan. Mengingat lahan yang ada saat masih dalam wewenang Pelindo Panjang yang saat ini hanya berperan sebagai BUP.

Berdasarkan latar belakang di atas, maka penulis tertarik menelaah pelaksanaan pengaturan pengelolaan lahan kepelabuhanan dalam peraturan perundang-undangan, dan kewenangan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Panjang dalam pengelolaan lahan Kepelabuhanan kaitannya dengan keberadaan Otoritas Pelabuhan sebagai operator.

Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis normatif melalui data sekunder berupa bahan hukum primer dan sekunder yang diperoleh dari berbagai sumber yang berhubungan dengan permasalahan. Dianalisis secara kualitatif sehingga dapat dilakukan analisis dan dapat diperoleh jawaban permasalahan untuk ditarik kesimpulan dan saran.

G. Pelaksanaan Pengaturan Pengelolaan lahan kepelabuhanan dalam Peraturan Perundang-Undangan

Bumi dan air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat” *Bunyi Undang-Undang Dasar Republik Indonesia 1945 Pasal 33 Ayat (3) tersebut merupakan landasan konstitusional bagi pembentukan Politik dan Hukum Tanah Nasional, yang berisi perintah kepada Negara agar bumi, air, dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya yang diletakkan dalam penguasaan Negara itu digunakan untuk mewujudkan sebesar-besarnya kemakmuran seluruh rakyat Indonesia”.*

Lahan Kepelabuhanan hakikatnya tanah milik negara dengan penguasaan terbatas/tidak penuh. Artinya, terhadap tanah-tanah yang sudah dipunyai dengan suatu hak oleh suatu subyek hukum. Tanah ini dinamakan “tanah hak” atau “tanah yang dikuasai tidak langsung oleh Negara” .Kekuasaan Negara yang bersumber pada hak menguasai tanah oleh Negara terhadap tanah hak, dibatasi oleh isi dari hak itu. Artinya, kekuasaan Negara tersebut dibatasi kekuasaan (wewenang) pemegang hak atas tanah yang diberikan oleh Negara untuk menggunakan haknya. Hal ini sesuai pada Pasal 2 ayat (3) UU 5/1960 Tentang Pokok-Pokok Dasar Agraria menetapkan : (3) *“Wewenang yang bersumber pada hak menguasai dari Negara tersebut pada ayat (2) pasal ini digunakan untuk mencapai sebesar-besar kemakmuran rakyat dalam arti kebangsaan, kesejahteraan dan kemerdekaan dalam masyarakat dan Negara hukum Indonesia yang merdeka, berdaulat, adil dan makmur”*.

Pemegang hak atas tanah yang diberikan oleh Negara untuk mengelola suatu tanah diatur melalui Undang-Undang atau peraturan dibawahnya. Otoritas Pelabuhan diberikan Hak Pengelolaan sesuai pada Pasal 85 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran:

“Otoritas Pelabuhan dan Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 81 ayat (1) diberi hak pengelolaan atas tanah dan pemanfaatan perairan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.”

Lahan Kepelabuhanan adalah lahan yang diperuntukkan untuk kegiatan yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra-dan/atau antarmoda

serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.

Lahan Kepelabuhanan memiliki batas-batas wilayah sesuai dengan DLKp dan DLKr Pelabuhan. Untuk Pelabuhan Panjang DLKp dan DLKr ditetapkan sesuai Surat Keputusan Bersama Menteri Dalam Negeri dan Menteri Perhubungan Nomor Nomor 63 Tahun 1987 / KM 154 / AL 106 / PHB-87 Tanggal 23 Juli 1987 Tentang Batas-batas Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) Pelabuhan Panjang. Dalam SKB tersebut, lahan yang ditetapkan seluas $\pm 81,8130$ Ha untuk DLKr dan $\pm 70,16$ Ha untuk DLKp. Dimana dengan terbitnya UU 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menjadi yugas dan wewenang Otoritas Pelabuhan dalam penyusunan Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp).

Lingkup pengelolaan lahan Kepelabuhanan yang menjadi tugas dan wewenang Penyelenggara Pelabuhan dalam hal ini Otoritas Pelabuhan atau Unit Penyelenggara Pelabuhan berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Kepelabuhanan Jo. PP No. 61/2009 Tentang Kepelabuhan meliputi :

- a. penyusunan Rencana Induk Pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan.
- b. Penyediaan lahan di daratan dan di perairan Pelabuhan.
- c. Pengaturan dan Pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan.
- d. Pengusahaan lahan Pelabuhan

H. Menyusun Rencana Induk Pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan.

Rencana Induk Pelabuhan Panjang adalah pedoman pembangunan Pelabuhan Panjang yang mencakup keseluruhan kebutuhan dan penggunaan daratan serta perairan untuk kegiatan kepelabuhanan dan kegiatan penunjang pelabuhan dengan mempertimbangkan aspek-aspek teknis, pertahanan, keamanan, sosial budaya, serta aspek-aspek terkait lainnya.

Rencana Induk Pelabuhan merupakan instrumen perencanaan jangka panjang yang digunakan untuk pelabuhan baru dan pelabuhan eksis untuk rencana pengembangannya. Bagi pemerintah, pemilik modal swasta, keputusan penyediaan atau pembangunan sebuah pelabuhan perlu diawali dengan sebuah rencana yang sifatnya mengikat dalam jangka waktu investasi dari pelabuhan. Sehingga pelabuhan dapat mengantisipasi perkembangan trafik dan pengguna jasa pelabuhan ke depan, serta melakukan pengaturan kembali dalam kaitannya dengan persaingan antar pelabuhan, dalam konteks jangka panjang. Jadi rencana induk merupakan rasionalisasi dari tujuan dan arah jangka panjang pelabuhan yang dapat terukur oleh parameter-parameter teknis dan non teknis sehingga dampak duplikasi investasi, dan lemahnya daya dukung pelabuhan terhadap kelancaran arus barang dapat dihindari lewat penetapan Rencana Induk Pelabuhan yang sistematis. Bagi pemerintah daerah sekitar pelabuhan, Rencana Induk Pelabuhan merupakan referensi atau sebaliknya merupakan respon bagi pengembangan kawasan pesisir dalam bentuk tata ruang kawasan pesisir wilayah pelabuhan tersebut.

Maksud dan Tujuan penetapan Rencana Induk Pelabuhan meliputi :

- 1) Sebagai pedoman dalam pengembangan dan pembangunan dan operasional kegiatan kepelabuhanan .
- 2) Sebagai alat pengendalian dan pengawasan segala kegiatan kepelabuhanan baik pembangunan, pengembangan dan operasional agar sesuai dengan rencana yang ditetapkan untuk kepentingan wilayah pelabuhan dan sekitarnya.
- 3) Sebagai alat pengatur kepelabuhan baik pembangunan, pengembangan dan operasional untuk saat ini maupun saat yang akan datang
- 4) Sebagai alat untuk mencapai tujuan/sasaran yang hendak dicapai dari fungsi dan peran pelabuhan di masa mendatang.
- 5) Menetapkan rencana penetapan fungsi kegiatan pokok dan penunjang pelabuhan jangka pendek, jangka menengah dan jangka panjang.
- 6) Menyusun rencana pembangunan dan pengembangan fasilitas dan utilitas pelabuhan pada lokasi yang dinilai memenuhi syarat.
- 7) Menyusun rencana pengelolaan lingkungan dan arahan jenis-jenis penanganan lingkungan.
- 8) Menyusun rencana pelaksanaan tahapan pembangunan dan pengembangan jangka pendek, jangka menengah dan jangka panjang.
- 9) Menyusun rencana kebutuhan dan pemanfaatan baik ruang daratan (*land use*) dan perairan (*water use*).

Secara hierarki regulasi, Rencana Induk Pelabuhan harus mempertimbangkan aspek hukum perihal tata ruang yang lebih tinggi seperti tata ruang nasional dan struktur

atau tatanan pengelolaan kepelabuhanan secara nasional, regional, dan lokal. Prosedur mendapatkan persetujuan pemerintah untuk menetapkan lokasi pelabuhan berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan bahwa usulan pembangunan suatu pelabuhan laut atau pelabuhan sungai harus sesuai dengan rencana Induk Pelabuhan Nasional yang ditetapkan pemerintah c.q Menteri Perhubungan untuk jangka waktu 20 (dua puluh) tahun. Rencana Induk Pelabuhan Nasional memuat (a) Kebijakan Nasional; (b) Rencana Lokasi dan Hierarki Pelabuhan.

Rencana Induk Pelabuhan Panjang berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2006 Tentang Rencana Induk Pelabuhan Panjang masih berpedoman pada UU No. 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran, PP No. 69 Tahun 2001 Tentang Kepelabuhanan dan KM 54 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut. sehingga Rencana Induk Pelabuhan Panjang harus dilakukan perubahan agar sesuai dengan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, PP No.61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan dan PM No.51 Tahun 2015 Tentang penyelenggaraan pelabuhan Laut. Pada Pasal 351 Ayat (1) UU No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Rencana Induk Pelabuhan serta DLKp dan DLKr yang telah ada sebelum UU tersebut harus selesai dievaluasi dan disesuaikan dengan UU Pelayaran tersebut paling lambat 2 (dua) tahun, sehingga penetapan peruntukkan lahan dalam rangka ikut serta peran swasta, Pemerintah Daerah dapat berpartisipasi sebagai BUP baru yang ikut melakukan kegiatan Pengusahaan.

I. Penyediaan Lahan di Daratan dan di Perairan Pelabuhan

Pasal 83 Ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menjelaskan bahwa Penyediaan lahan di daratan pelabuhan dilakukan oleh Otoritas Pelabuhan atau Unit Penyelenggara Pelabuhan kepada Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yang peruntukannya untuk kegiatan perusahaan di lingkup area pelabuhan. Sedangkan penyediaan lahan di perairan dilakukan sesuai kebutuhan operasional pelabuhan dan untuk menjamin keselamatan pelayaran.

Pada Pasal 11 Ayat (3) dan (4) PM Perhubungan 51/2015 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut menjelaskan bahwa : (3) *“Dalam hal diatas lahan yang diperlukan untuk Pelabuhan terdapat hak atas tanah, penyediaannya dilakukan dengan cara Pengadaan Tanah. (4) Dalam hal penyediaan tanah dilakukan oleh BUP maka Hak atas tanah merupakan hak pengelolaan Penyelenggara Pelabuhan yang nilainya diperhitungkan dalam perjanjian konsesi”*.

Pada pasal tersebut menjelaskan bahwa mekanisme penyediaan lahan daratan dapat dilakukan oleh Otoritas Pelabuhan dengan cara Pengadaan Tanah, ataupun dengan penyediaan dilakukan oleh BUP yang kemudian Hak atas tanah tersebut menjadi Hak Pengelolaan Penyelenggara Pelabuhan.

Penyediaan Tanah yang dilakukan oleh Otoritas Pelabuhan melalui mekanisme Pengadaan tanah berdasarkan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Pengadaan Tanah bagi pembangunan untuk kepentingan umum, yaitu dengan cara menyediakan tanah dengan cara memberi ganti kerugian yang layak dan adil kepada pihak yang berhak. Pelabuhan menjadi salah objek yang menjadi lingkup dalam Undang-Undang tersebut sehingga.

Mekanisme pengadaan tanah harus melalui beberapa tahapan, yaitu: Perencanaan, Persiapan, Pelaksanaan, Penyerahan hasil. Proses pengadaan tanah pelabuhan harus memperhatikan Rencana Induk Pelabuhan.

Penyediaan tanah yang dilakukan oleh BUP, sesuai dengan Pasal 30 Ayat (5) PM 51/2015 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut, yaitu dalam izin usaha BUP harus memenuhi persyaratan teknis yang salah satunya harus memiliki lahan. lahan daratan/ tanah yang dimiliki BUP kemudian menjadi Hak Pengelolaan Penyelenggara Pelabuhan yang nilai lahan tersebut menjadi komponen yang diperhitungkan dalam pemberian konsesi pada BUP tersebut.

Penyediaan lahan yang dilakukan oleh Otoritas Pelabuhan dan BUP yang kemudian menjadi Hak Pengelolaan dari Otoritas Pelabuhan harus memperhatikan Rencana Induk Pelabuhan pada pelabuhan tersebut. Pada pembahasan sebelumnya, terkait pengadaan tanah dalam rangka pengelolaan lahan kepelabuhanan, Otoritas Pelabuhan masih terkendala dengan anggaran dari pemerintah. Sehingga Otoritas Pelabuhan tidak dapat melakukan penyusunan Rencana Induk Pelabuhan sesuai yang diamanatkan oleh Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sehingga lahan-lahan yang dapat diperuntukkan untuk pelabuhan yang akan dikelola oleh BUP baru belum ada kajian terhadap pedoman dalam penetapan lokasi, pembangunan, pengoperasian, pengembangan Pelabuhan. Padahal Rencana Induk Pelabuhan dapat ditinjau kembali 1 (satu) kali atau lebih dalam waktu 5 (lima) Tahun. pada Pasal 71 ayat (5) dan (6) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran: (5) Rencana Induk Pelabuhan Nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (4) dapat ditinjau kembali 1 (satu) kali

dalam 5 (lima) tahun. (6) Dalam hal terjadi perubahan kondisi lingkungan strategis akibat bencana yang ditetapkan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan Rencana Induk Pelabuhan Nasional dapat ditinjau kembali lebih dari 1 (satu) kali dalam 5 (lima) tahun.

J. Pengaturan dan Pengawasan Penggunaan Lahan Daratan dan Perairan Pelabuhan serta DLKp dan DLKr Pelabuhan

Pasal 84 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Jo. Pasal 66 PP 61/2009 Tentang Kepelabuhanan Jo. Pasal 24 PM Perhubungan No.51 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut menetapkan bahwa dalam menjalankan tugasnya, Otoritas Pelabuhan melakukan pengaturan dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan serta DLKp dan DLKR Pelabuhan. Hal tersebut merupakan kewenangan dari tugas Otoritas Pelabuhan dalam menyusun Rencana Induk Pelabuhan serta penyediaan lahan daratan dan perairan pelabuhan. Pada Pasal 19 PM Perhubungan No. 36 Tahun 2012 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, bahwa yang melakukan pengaturan dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan serta DLKp dan DLKR Pelabuhan dibawah wewenang Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut, dan Usaha Kepelabuhanan. Kegiatan mengatur dan mengawasi penggunaan lahan daratan dan perairan serta DLKp dan DLKr dilakukan dalam rangka terciptanya optimalisasi pemanfaatan lahan kepelabuhanan serta terciptanya keamanan dan kenyamanan di lingkungan pelabuhan.

Otoritas Pelabuhan yang merupakan transformasi dan Administrator Pelabuhan dibawah Direktur Jenderal Perhubungan Laut yang semula tugasnya hanya di lingkup teknis keselamatan, ketertiban dan keamanan serta kelaiklautan kapal, dengan diberikannya wewenang dalam pengaturan dan pengawasan penggunaan Lahan daratan dan Perairan serta DLKp dan DLKr Pelabuhan, maka aparat – aparat Otoritas Pelabuhan wajib menguasai ilmu bisnis Kepelabuhanan. karena dalam pengaturan dan pengawasan lahan pelabuhan, harus mencakup aspek-aspek bisnis serta tetap berpatokan pada Rencana Induk Pelabuhan. Pengaturan dan Pengawasan yang dilakukan Otoritas Pelabuhan pun meliputi penggunaan lahan oleh Pihak yang bekerja sama dengan BUP. Dengan mekanisme setiap kerjasama-kerjasama penggunaan lahan seperti BOT, BTO, BOWT harus mendapatkan rekomendasi dari Otoritas Pelabuhan. Hal ini dilaksanakan mengingat UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dalam sistem manajemen Pelabuhan di Indonesia menganut sistem *Landlord Port* dimana Kewenangan tertinggi ada pada Otoritas Pelabuhan.

K. Pengusahaan Lahan Pelabuhan

Berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang pelayaran, hakikatnya Otoritas Pelabuhan memiliki fungsi, tugas dan wewenang dalam aspek pemerintahan, tidak langsung pada aspek pengusahaan pelabuhan. Pengusahaan Pelabuhan menjadi tugas dan wewenang BUP setelah mendapat konsesi dari Otoritas Pelabuhan

Pada Pasal 83 Ayat (2), “ *Selain tugas dan tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Otoritas Pelabuhan melaksanakan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan yang diperlukan oleh pengguna jasa yang belum*

disediakan oleh Badan Usaha Pelabuhan.” Artinya Otoritas Pelabuhan melakukan kegiatan pengusahaan jasa kepelabuhanan bila BUP dalam suatu pelabuhan belum menyediakan jasa tersebut. Khususnya penyediaan yang berkaitan dengan penggunaan lahan di pelabuhan seperti :

- 1) Penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk bertambat.
- 2) Penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dan peti kemas.
- 3) Penyediaan dan/atau pelayanan jasa gudang dan tempat penimbunan barang.
- 4) Penyediaan dan/atau pelayanan jasa terminal peti kemas, curah cair, curah kering, dan Ro-Ro.
- 5) Penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang

L. Kewenangan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Panjang dalam Pengelolaan Lahan Kepelabuhanan yang telah diusahakan kaitannya dengan keberadaan Otoritas Pelabuhan sebagai Regulator

Undang-Undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayanan sebagai bentuk reformasi peraturan Kepelabuhanan disusun dalam upaya untuk:

- a. Menghapus Monopoli
- b. Menciptakan kesempatan yang lebih luas untuk investasi di sektor pelabuhan (Pihak Swasta dan Pemerintah Daerah).
- c. Menciptakan kompetisi yang sehat dalam pelabuhan dan antar Pelabuhan.

- d. Pemisahan yang jelas antara Regulator dan Operator dengan pembentukan Otoritas Pelabuhan.
- e. Mengakomodasi Otonomi Daerah.

Di dunia maritim, dari lingkup tugas dan tanggung jawabnya, Otoritas Pelabuhan di Indonesia dikategorikan sebagai *Landlord port*. Adapun pelayanan kepelabuhannya dikerjakan BUP yang mempersilakan partisipasi swasta. Otoritas Pelabuhan berperan layaknya seperti *tuan tanah* yang memberikan konsesi aset tidak bergerak berupa lahan dan bangunan untuk dipakai, dioperasikan, dan tidak dimiliki hingga suatu masa atau periode tertentu yang disepakati. Kemudian sebuah entitas pengelola ditunjuk atau disepakati mengusahakan aset yang ada dan melengkapi dengan sistem peralatan bongkar muat dan sistem informasi lainnya untuk mengoperasikan sebuah tipe jasa kepelabuhanan tertentu. Pemilik aset Kepelabuhanan di Indonesia berdasarkan ketentuan perundang-undangan dan berhak atas kompensasi atas dari aset yang dikonsesikannya dalam suatu prestasi tertentu berdasarkan fungsi profit, skala usaha, dan parameter lain yang telah disepakati bersama.

PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Panjang (Pelindo Panjang) berdasarkan ketentuan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran saat ini adalah satu-satunya BUP yang konsisten melakukan kegiatan perusahaan di Pelabuhan Panjang.

Pelindo Panjang sebagai BUP melakukan kegiatan perusahaan kepelabuhanan yang berkaitan dengan penggunaan lahan berdasarkan Pasal 90 Ayat (3) UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran meliputi :

- a. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk bertambat.

- b. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dan peti kemas.
- c. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa gudang dan tempat penimbunan barang
- d. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa terminal peti kemas, curah cair, curah kering, dan Ro-Ro.
- e. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang

Pelindo Panjang juga melakukan bekerja sama dengan Pihak Ketiga dalam pemanfaatan lahan di lingkungan kerja Pelabuhan berdasarkan berdasarkan Keputusan Direksi PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Nomor : HK.56/6/18/PI.II-13 Tanggal Tentang Pedoman Pola Kerjasama pemanfaatan bagian-bagian tanah Hak Pengelolaan (HPL) Pelabuhan di lingkungan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) di mana salah satu dasar pertimbangan keputusannya adalah Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Bentuk kerjasama yang dapat dilakukan dalam pemanfaatan HPL tanah Pelabuhan di Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) Pelabuhan Panjang dengan mitra kerjasama berdasarkan Surat Keputusan Direksi tersebut adalah :

- a. **Kerjasama *Build, Operate, Transfer (BOT)***. Adalah kerjasama bangun, guna, serah diatas Tanah HPL Pelabuhan, dimana mitra kerjasama mendirikan bangunan dan/atau sarana dan fasilitasnya, kemudian dikelola oleh mitra kerjasama tersebut untuk jangka waktu tertentu yang selanjutnya Tanah HPL beserta bangunan dan/ atau sarana berikut fasilitasnya diserahkan kepada perusahaan setelah

berakhirnya jangka waktu kerjasama yang telah disepakati.

- b. **Kerjasama *Build, Transfer, Operate (BTO)***. Adalah kerjasama bangun, serah guna diatas Tanah HPL Pelabuhan, dimana mitra kerjasama mendirikan bangunan dan/ atau sarana fasilitasnya, yang kemudian setelah selesai pembangunan maka mitra kerjasama akan menyerahkan Tanah HPL beserta bangunan dan/ atau sarana berikut fasilitasnya kepada perusahaan, yang selanjutnya Perusahaan mengoperasikan selama jangka waktu tertentu.
- c. **Kerjasama *Build, Own, Transfer (BowT)***. Adalah kerjasama bangun, miliki, serah diatas tanah Pelabuhan, dimana mitra kerjasama mendirikan bangunan dan/ atau sarana dan fasilitasnya, kemudian bangunan dan/ atau sarana dan fasilitasnya dimiliki oleh mitra kerjasama tersebut untuk jangka waktu tertentu yang selanjutnya Tanah HPL beserta bangunan dan/ atau sarana berikut fasilitasnya diserahkan kepada perusahaan setelah berakhirnya jangka waktu kerjasama yang telah disepakati.
- d. **Kerjasama Operasi (KSO)**. Kerjasama Operasi adalah kerjasama dengan prinsip bagi hasil yang saling menguntungkan antara perusahaan dengan mitra kerjasama, dimana perusahaan ikut terlibat dalam manajemen pengelolaan.
- e. **Kerjasama Usaha (KSU)**. Kerjasama Usaha adalah kerjasama dengan prinsip bagi hasil yang saling menguntungkan antara perusahaan dengan mitra kerjasama dimana perusahaan tidak ikut terlibat dalam manajemen pengelolaan. Lima bentuk kerjasama pemanfaatan lahan HPL oleh mitra

dituangkan dalam Perjanjian Kerjasama yang minimal memuat lingkup perjanjian, hak kewajiban, waktu perjanjian, dan biaya perjanjian.

Lingkup Pengelolaan Lahan Kepelabuhan dalam penulisan ini meliputi :

- a. penyusunan Rencana Induk Pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan.
- b. Penyediaan lahan di daratan dan di perairan Pelabuhan.
- c. Pengaturan dan Pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan.
- d. Pengusahaan lahan Pelabuhan

Pada periode dimana Undang-Undang No. 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran berlaku, Pelindo secara keseluruhan memiliki wewenang dalam lingkup Pengelolaan lahan Kepelabuhanan namun kemudian digantikan oleh UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran kewenangan tersebut menjadi wewenang Otoritas Pelabuhan.

Pemisahan peran Regulator dan Operator di Pelabuhan menjadikan Kewenangan Pengelolaan Lahan Kepelabuhanan dibagi sesuai dengan Tugas, Kewajiban dan wewenangnya.

Tabel 3.1.
Pelaksanaan Pengelolaan Lahan Kepelabuhanan

No	Dasar	Pemegang Wewenang	Lingkup Pengelolaan Lahan Kepelabuhanan
1.	UU 21/1992 tentang Pelayaran	Penyelenggara Pelabuhan Umum / Pelindo	(1) Penyusunan Rencana Induk Pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan. (2) Pengaturan dan Pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan. (3) Pengusahaan lahan Pelabuhan
2.	UU 17/2008 Tentang Pelayaran	Regulator/ Otoritas Pelabuhan	(1) Penyusunan Rencana Induk Pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan. (2) Penyediaan lahan di daratan dan di perairan Pelabuhan. (3) Pengaturan dan Pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan.
3.	UU 17/2008 Tentang Pelayaran	Operator / BUP	(1) Pengusahaan lahan Pelabuhan

Perumusan Rencana Induk Pelabuhan Panjang yang ditetapkan pada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 32/2006 Tentang Rencana Induk Pelabuhan Panjang. Perumusan yang meliputi kajian tentang rencana jangka pendek, jangka menengah dan jangka panjang serta proses perizinan ke berbagai instansi seperti Pemerintah Kota, Pemerintah Provinsi, serta ke Dinas Perhubungan sampai pengajuan ke Menteri Perhubungan pada saat itu adalah Pelindo Panjang yang pada saat itu sebagai Penyelenggara Pelabuhan yang tugasnya sebagai Operator merangkap sebagai Regulator. Sehingga bila pada ketentuan sekarang Perumusan Rencana Induk pelabuhan menjadi tugas dan wewenang Otoritas Pelabuhan, hal ini harus dijalankan mengingat regulator saat ini adalah Otoritas Pelabuhan.

Penyediaan lahan yang menjadi wewenang Otoritas Pelabuhan merupakan implikasi dari legalisasi peran serta swasta dan Pemerintah Daerah dalam melaksanakan kegiatan Pengusahaan Pelabuhan. Penyediaan lahan yang dimaksud ada penyediaan lahan oleh Otoritas Pelabuhan kepada Badan Usaha Pelabuhan yang baru dibentuk untuk melakukan kegiatan pengusahaan. Lahan yang disediakan oleh Otoritas Pelabuhan kepada BUP menjadi salah satu yang diperhitungkan dalam konsesi.

Artinya Pelindo pada saat sebelum UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran tidak melakukan penyediaan lahan daratan dan perairan. Karena sebelum UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, karena hanya Pelindo sebagai BUP yang melakukan pengusahaan jasa Kepelabuhanan dan merangkap sebagai wakil pemerintah sebagai regulator. Sehingga sama seperti tugas dan wewenang Penyusunan Rencana Induk Pelabuhan dan Pengawasan Penggunaan lahan, Penyediaan lahan dan Pengawasan Penggunaannya

menjadi tugas Regulator Pelabuhan. Siapapun yang ditunjuk oleh pemerintah untuk menjadi Regulator.

Dalam Kegiatan Pengusahaan jasa Kepelabuhanan oleh Pelindo Panjang yang menggunakan lahan Kepelabuhanan, tetap dilaksanakan oleh Pelindo Panjang. dasar kegiatan Pengusahaan lahan Kepelabuhanan tetap dilakukan oleh Pelindo Panjang ada pada Pasal 344 Ayat (3) UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran: *“Kegiatan pengusahaan di pelabuhan yang telah diselenggarakan oleh Badan Usaha Milik Negara tetap diselenggarakan oleh Badan Usaha Milik Negara dimaksud.”* Penjelasan pasal tersebut dalam UU tersebut adalah :

“Yang dimaksud dengan “tetap diselenggarakan oleh Badan Usaha Milik Negara” adalah Badan Usaha Milik Negara yang didirikan berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 1991, Peraturan Pemerintah Nomor 57 Tahun 1991, Peraturan Pemerintah Nomor 58 Tahun 1991, dan Peraturan Pemerintah Nomor 59 Tahun 1991, tetap menyelenggarakan kegiatan usaha di pelabuhan yang meliputi:

- a. Kegiatan yang diatur dalam Pasal 90 ayat (1), ayat (2), ayat (3), dan ayat (4) Undang-Undang 59 Tahun 1991.
- b. Penyediaan kolam pelabuhan sesuai dengan peruntukannya berdasarkan pelimpahan dari Pemerintah dan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- c. Pelayanan jasa pemanduan berdasarkan pelimpahan dari Pemerintah dan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- d. Penyediaan dan pengusahaan tanah sesuai kebutuhan berdasarkan pelimpahan dari Pemerintah dan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang pertanahan.

Pasal 344 Ayat (3) UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang mengatur secara tegas bahwa penyelenggaraan kegiatan perusahaan pelabuhan yang telah diselenggarakan oleh BUMN Kepelabuhanan tetap diselenggarakan oleh BUMN Kepelabuhanan tersebut. Ketentuan dimaksud telah memberikan pelimpahan secara langsung (konsesi) kepada BUMN Kepelabuhanan PT. Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV dalam penyelenggaraan kegiatan perusahaan pelabuhan. Pasal tersebut merupakan penegasan dari *concession by law* (konsesi yang diberikan langsung oleh Undang-Undang)

Pasal 92 UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang menjelaskan bahwa Kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan yang dilaksanakan oleh BUP berdasarkan konsesi atau bentuk lainnya dari Otoritas Pelabuhan, yang dituangkan dalam perjanjian, hanya diperuntukkan kepada BUP yang baru dibentuk setelah No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran lahir. Konsesi menurut No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran adalah pemberian hak oleh Penyelenggara Pelabuhan kepada Badan Usaha Pelabuhan untuk melakukan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan tertentu dalam jangka waktu tertentu dan kompensasi tertentu.

Pengaturan tentang konsesi dimuat pada PM No. 15 Tahun 2015 Tentang Konsesi dan bentuk kerjasama lainnya antara Pemerintah dengan Badan Usaha Pelabuhan di Bidang Kepelabuhanan. pada Pasal 28 Ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan tersebut, memuat tentang konsesi dapat diberikan kepada pengelolaan fasilitas yang telah dibangun/ dikembangkan oleh BUP Kepelabuhanan (Pelindo), kemudian pada Pasal 28 Ayat (2), konsesi diberikan melalui mekanisme penunjukkan/ penugasan langsung. Dan pada Ayat (3) dan (4) menjelaskan bahwa :

(3) Dalam hal masa konsesi telah berakhir, fasilitas pelabuhan hasil konsesi pada ayat (1) beralih atau diserahkan kepada Penyelenggara Pelabuhan. (4) Lahan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diserahkan hak nya kepada Penyelenggara Pelabuhan sebagai Hak Pengelolaan sebelum perjanjian konsesi ditandatangani. Dan terhadap Badan Usaha Pelabuhan akan diberikan Hak diatas Hak Pengelolaan yang dimiliki Penyelenggara Pelabuhan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.

Berdasarkan peraturan Perundang-Undangan, teknis setelah konsesi diberikan oleh Otoritas Pelabuhan kepada Pelindo terkait pengusahaan fasilitas Pelabuhan termasuk lahan didalamnya, harus menyerahkan seluruh lahan yang telah memiliki Hak Pengelolaan atas nama Pelindo. Kemudian besaran pendapatan konsesi yang sejatinya adalah pendapatan negara dan jangka waktu konsesi diperhitungkan berdasarkan total aset yang dimiliki oleh Pelindo. Dan akibat dari berakhirnya konsesi, seluruh fasilitas termasuk lahan menjadi Hak Pengelolaan Penyelenggara Pelabuhan atau Otoritas Pelabuhan.

Sementara itu, Penasehat SPPI Armen Amir mengatakan regulasi Kementerian Perhubungan yang ada saat ini dan yang akan diterbitkan tidak mencerminkan semangat sebagaimana yang diatur dalam Pasal 344 ayat (3) UU Nomor 17 tahun 2008 dan Pasal 165 ayat (3) PP Nomor 61 tahun 2009.

Ketentuan tersebut tidak mencerminkan maksud dan penjelasan dari Pasal 344 Ayat (3) UU 17/2008 Tentang Pelayaran dan Pasal 165 Ayat (3) PP 61/2009 Tentang Kepelabuhanan, dalam pasal tersebut telah memberikan kepastian secara hukum tentang status hukum keberadaan BUMN Kepelabuhanan dalam pengusahaan kegiatan jasa kepelabuhanan. Sehingga tidak harus melalui konsesi.

Disamping itu juga, pada Peraturan Pemerintah 57/1991 Tentang Pengalihan bentuk Perusahaan Umum (PERUM) Pelabuhan II menjadi Perusahaan Perseroan (Persero), salah satu maksud dan tujuan dibentuknya Pelindo adalah "*Menyelenggarakan usaha tanah untuk berbagai bangunan dan lapangan, sehubungan dengan kepentingan kelancaran angkutan laut dan industri*". Artinya Pelindo II didirikan dan dibentuk memang diperuntukkan untuk menyelenggarakan pengusahaan pelabuhan sesuai pada PP 57/1991 dimana salah satunya adalah usaha tanah untuk berbagai bangunan dan lapangan, sehubungan dengan kepentingan kelancaran angkutan laut dan industri.

Hal ini juga diperkuat dengan tidak adanya *transfer of assets* dari Pelindo kepada Regulator. Hal ini sesuai dengan maksud dan tujuan pendirian BUMN sebagai Kekayaan Negara yang dipisahkan. Kekayaan Negara yang dipisahkan menurut UU No. 19 Tahun 2003 Tentang Badan Usaha Milik Negara adalah kekayaan negara yang berasal dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) untuk dijadikan penyertaan modal negara pada Persero dan/atau Perum serta perseroan terbatas lainnya.

Ketentuan tersebut juga tidak sesuai dengan cara peralihan Hak Pengelolaan dari Pelindo ke Otoritas Pelabuhan. Boedi Harsono menyatakan bahwa Hak menguasai dari negara tidak dapat dipindahkan kepada pihak lain, tetapi pelaksanaannya dapat dilimpahkan kepada Pemerintah Daerah dan masyarakat hukum adat, sepanjang hal itu diperlukan dan tidak bertentangan dengan kepentingan nasional, sebagai tugas pembantuan bukan otonomi.¹¹ Konsekuensi logisnya, HPL pun tidak bisa dipindahkan kepada pihak lain, kecuali hak-hak atas tanah yang lahir dari HPL tersebut. Boedi Harsono menegaskan, HPL didaftar dan diterbitkan sertipikat sebagai tanah bukti

haknya, tetapi “gempilan” HMN tidak dapat dipindahtangankan¹². Artinya, HPL tidak dapat berpindah ‘hak’ nya kepada subjek lainnya melalui perbuatan hukum pemindahan hak (seperti jual-beli). Sebagaimana teori hukum pada umumnya, tindakan pemindahan hak hanya dapat dilakukan oleh suatu subjek hukum terhadap objek hukum yang dipunyai secara privat pula. Oleh karena hubungan hukum antara subjek dengan objek dalam HPL lebih bersifat publik, maka perbuatan hukum pemindahan hak (memindahkan hak secara langsung kepada subjek hukum yang lain) tidak diperkenankan secara hukum. Kalau ada maksud untuk mengakhiri hubungan hukum HPL antara dari subjek hukumnya kepada subjek hukum lain, maksud itu hanya dimungkinkan melalui pelepasan hak.

Maria S.W Sumardjono menegaskan bahwa tanah HPL tidak dapat diperjual-belikan/dialihkan, tetapi dapat dilepaskan (kembali kepada Negara) untuk kemudian diberikan kepada pihak lain dengan sesuatu hak sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.¹³ Penegasan “pelepasan Hak” sebagai pranata hukum hukum peralihan HPL ada sikap konsisten pada karakter publik dari HPL yang pada hakikatnya tidak bisa dipindahkan. Kalau karena kebutuhan tertentu akan dipindahkan kepada subjek hukum yang lain, maka prosedur hukum yang ditempuh harus terlebih dahulu mengembalikan penguasaan hukum tanah itu kepada negara. Setelah itu baru dilakukan pemberian HPL yang baru kepada subjek hukum yang baru pula. Sebagai perbandingan bila Pelindo Panjang dalam pelaksanaan Kegiatan Pengusahaan lahan Kepelabuhanan tidak melalui Konsesi dan melalui pemberian konsesi dari Otoritas Pelabuhan :

Tabel 3.2
Perbandingan Pelaksanaan Kegiatan Pengelolaan Lahan
Kepelabuhanan oleh Pelindo Panjang Konsesi Tanda

No	Tanpa Konsensi dari Otoritas Pelabuhan	Setelah Mendapatkan Konsesi dari Otoritas Pelabuhan
1.	Pelindo Panjang tidak membayar kompensasi 2,5% dari pendapatan kotor/ bruto kepada Otoritas Pelabuhan	Pelindo Panjang membayar kompensasi 2,5% dari pendapatan kotor/ bruto kepada Otoritas Pelabuhan
2.	Dalam bermitra dengan Pihak Lain dalam pemanfaatan bagian lahan HPL, tidak perlu mendapat rekomendasi dari Otoritas Pelabuhan	Dalam bermitra dengan Pihak Lain dalam pemanfaatan bagian lahan HPL, harus setelah mendapat rekomendasi dari Otoritas Pelabuhan
3.	Pembayaran ke Negara hanya berupa Deviden	Pembayaran ke Negara Deviden dan Konsesi

Sumber : Undang-Undang 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran & Perjanjian tentang Kegiatan Pengusahaan di Pelabuhan yang diusahakan oleh PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero)

Dampak dari Pengusahaan Lahan Pelabuhan yang telah diusahakan oleh Pelindo Panjang apabila melalui konsesi berpengaruh pada pendapatan Pelindo Panjang sebagai BUMN yang memiliki orientasi pada Pendapatan. Pelindo Panjang harus menyetorkan biaya konsesi kepada Otoritas Pelabuhan minimal 2,5 % dari pendapatan bruto.

Selain itu juga, lahan yang telah ditetapkan sebagai aktiva tetap milik Pelindo Panjang harus diserahkan seluruhnya kepada otoritas Pelabuhan. Hal ini sesuai dengan Pasal 86 UU 17/2008 Tentang Pelayaran. Padahal, ketentuan tersebut diperuntukkan untuk BUP yang baru dibentuk. Bukan untuk Pelindo Panjang.

M. Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)

Sejalan dengan perkembangan dan perubahan dalam pengaturan pengelolaan di bidang keuangan negara, Maka dibutuhkan kecepatan dan ketepatan penyampaian data dan informasi mengenai rencana dan laporan realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) dari instansi Pemerintah sebagai masukan bagi Menteri untuk penetapan kebijakan di bidang PNBP. Berdasarkan ketentuan Pasal 7 ayat (2) Undang-Undang Nomor 20 Tahun 1997 tentang PNBP, telah ditetapkan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 2004 tentang Tata Cara Penyampaian Rencana dan Laporan Realisasi PNBP, namun dalam pelaksanaannya sudah tidak sesuai dengan kondisi perkembangan pengelolaan keuangan negara, sehingga dipandang perlu untuk mengatur kembali tata cara penyampaian rencana dan laporan realisasi PNBP yang lebih sesuai dengan perkembangan terkini.

Menurut Mardi Priyatno (2007) pengertian dari PNBP (Penerimaan Negara Bukan Pajak) yaitu seluruh penerimaan pemerintah pusat yang tidak berasal dari penerimaan perpajakan.

Merujuk pada pendapat A. Hamid S. Attamimi tersebut, pajak maupun PNBP untuk keperluan negara harus diatur dengan undang-undang, tidak hanya dalam arti formal melainkan juga dalam arti material. Dengan demikian, Undang-Undang Perpajakan harus memuat

norma-norma yang mengatur tentang perpajakan, sedangkan Undang-undang PNBPN juga harus memuat norma-norma yang mengatur tentang PNBPN. Berbeda dengan APBN sebagai undang-undang dalam arti formal yang hanya mengikat pemerintah dan berlaku satu kali (norma hukumnya bersifat individual-konkret dan berlaku sekali-selesai (*einmahlig*). Undang-Undang Perpajakan dan Undang-undang PNBPN harus memuat norma yang berlaku mengikat secara umum dan terus menerus (norma hukumnya bersifat umum-abstrak dan berlaku terus-menerus (*dauerhaftig*).

1. Jenis-Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)

Secara umum PNBPN dikelompokkan menjadi empat kelompok besar yaitu:

Penerimaan Sumber Daya Alam

Penerimaan sumber daya alam, terdiri atas pendapatan sumber daya alam (SDA) migas yang diperoleh dari bagian bersih pemerintah atas kerjasama pengelolaan sektor hulu migas dan SDA non-migas yang diperoleh dari hasil pertambangan umum, kehutanan, perikanan, dan panas bumi.

Pendapatan Bagian Laba Badan Usaha Milik Negara (BUMN)

Pendapatan bagian laba Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Pendapatan ini Merupakan imbalan kepada pemerintah pusat selaku pemegang saham BUMN (*return on equity*) yang dihitung berdasarkan persentase tertentu terhadap laba bersih (*pay-out ratio*). Pendapatan ini diklasifikasikan ke dalam kelompok perbankan dan nonperbankan.

PNBP Lainnya

PNBP lainnya, meliputi berbagai jenis pendapatan yang dipungut oleh Kementerian Negara/Lembaga atas produk layanan yang diberikan kepada masyarakat. Pungutan dilakukan oleh instansi pemerintah atas dasar Peraturan

Pemerintah tentang Jenis dan Tarif atas Jenis PNBP pada Kementerian/Lembaga tertentu. Pendapatan Badan Layanan Umum (BLU), pendapatan BLU diperoleh atas produk layanan instansi pemerintah yang diberikan kepada masyarakat.

Bedanya, pendapatan yang diperoleh melalui mekanisme BLU ini dapat langsung digunakan oleh instansi yang bersangkutan. Selain itu, jenis dan tarif PNBP BLU tidak ditetapkan melalui PP melainkan Peraturan Menteri Keuangan.

PNBP yang dikelola oleh Kementerian/Lembaga (tidak termasuk pendapatan Badan Layanan Umum) dapat dikelompokkan menjadi 2 (dua), yaitu:

- b. PNBP Umum. Setiap kementerian negara/lembaga pada dasarnya mempunyai penerimaan Negara bukan pajak (PNBP) yang bersifat umum yaitu PNBP yang tidak berasal dari pelaksanaan tugas pokok dan fungsinya. PNBP umum merupakan PNBP yang berlaku umum di semua kementerian negara/lembaga. PNBP umum sesuai Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1997 tentang Jenis dan Penyetoran PNBP antara lain:
 1. Penerimaan hasil penjualan barang/kekayaan negara.
 2. Penerimaan hasil penyewaan barang/kekayaan negara.

3. Penerimaan hasil penyimpanan uang negara (jasa giro).
4. Penerimaan ganti rugi atas kerugian negara (tuntutan ganti rugi dan tuntutan perbendaharaan).
5. Penerimaan denda keterlambatan penyelesaian pekerjaan pemerintah.
6. Penerimaan dari hasil penjualan dokumen lelang.
7. Penerimaan pengembalian belanja tahun anggaran lalu.

PNBP Fungsional

Selain PNBP Umum terdapat PNBP di kementerian/lembaga yaitu PNBP yang bersifat fungsional. PNBP yang bersifat fungsional yaitu penerimaan yang berasal dari hasil pungutan kementerian negara/lembaga atas jasa yang diberikan sehubungan dengan tugas pokok dan fungsinya dalam melaksanakan fungsi pelayanan kepada masyarakat. Penerimaan fungsional tersebut terdapat pada sebagian besar kementerian negara/lembaga, namun macam dan ragamnya berbeda antara satu kementerian negara/lembaga dengan kementerian negara/lembaga lainnya, tergantung kepada jasa pelayanan yang diberikan oleh masing-masing kementerian negara/lembaga.

2. Tarif Penerimaan Negara Bukan Pajak

Tarif atas jenis PNBP ditetapkan dalam Undang-Undang atau Peraturan Pemerintah yang menetapkan jenis PNBP yang bersangkutan. Tarif atas jenis PNBP ditetapkan dengan memperhatikan :

Dampak Pengenaan Terhadap Masyarakat dan Kegiatan Usahanya

- a. Biaya Penyelenggaraan kegiatan pemerintah sehubungan dengan jenis PNBP bersangkutan
- b. Aspek keadilan dalam pengenaan beban kepada masyarakat

Setiap Kementerian/Lembaga yang mempunyai PNBP harus memiliki peraturan perundangan (minimal PP) tentang jenis dan tarif atas Jenis PNBP yang berlaku pada masing/masing Kementerian/Lembaga. Peraturan Pemerintah tersebut digunakan sebagai dasar pemungutan atas pelayanan yang diberikan kepada masyarakat.

Proses Penetapan Peraturan Pemerintah

Proses Penetapan Peraturan Pemerintah Tentang Jenis dan Tarif Atas Jenis PNBP yang Berlaku pada Kementerian/Lembaga

- a. Pimpinan kementerian/lembaga (Instansi Pemerintah) menyampaikan usulan tarif atas jenis PNBP yang berlaku pada kementerian/lembaga yang bersangkutan kepada Menteri Keuangan.
- b. Selanjutnya usulan besaran tarif tersebut dibahas oleh Kementerian Keuangan bersama dengan kementerian/lembaga yang bersangkutan, Kementerian Hukum dan HAM, serta Sekretariat Negara untuk mendapatkan justifikasi atas tarif yang diusulkan. Selain itu, pembahasan juga bertujuan untuk mempelajari dampak atas pengenaan tarif tersebut terhadap kementerian/lembaga dan masyarakat serta memastikan pelayanan (jenis PNBP) yang diberikan merupakan kewenangan kementerian/lembaga yang bersangkutan.

- c. Jenis dan tarif atas jenis PNBP yang berlaku pada kementerian/lembaga hasil pembahasan, disampaikan kepada Menteri Hukum dan HAM melalui surat Menteri Keuangan.
- d. Kementerian Hukum dan HAM melakukan harmonisasi dan pembulatan terhadap RPP dimaksud, untuk selanjutnya disampaikan kepada Menteri Keuangan untuk diproses lebih lanjut,
- e. Menteri Keuangan menyampaikan kepada Presiden untuk ditetapkan menjadi PP.
- f. Setelah PP ditetapkan dan diundangkan, Kementerian/Lembaga wajib memungut dan menyetorkan PNBP yang diperolehnya ke Kas Negara sesuai dengan tarif dalam PP.

Berdasarkan Jenis Penetapannya

Berdasarkan jenis penetapannya Tarif PNBP ditetapkan berdasarkan :

- a. Tarif Spesifik. Tarif ditetapkan dalam bentuk satuan mata uang tertentu
- b. Tarif *Advolarem*. Tarif ditetapkan dalam bentuk persentase

Berdasarkan Pendekatan Biaya

Berdasarkan pendekatan biaya dalam penetapannya, sesuai dengan karakteristik jenis layanan dan kondisi masyarakat (wajib bayar) yang akan menggunakan layanan pemerintah tersebut. Tarif PNBP dapat dikategorikan sebagai berikut :

- a. Tarif *Cost Minus*. Tarif PNBP yang dikenakan kepada masyarakat adalah nol (gratis) atau lebih rendah dibandingkan dengan biaya penyelenggaraan layanan (baik layanan dalam bentuk barang, jasa atau

administratif) yang disediakan Pemerintah. Pengenaan tarif dengan pendekatan ini umumnya diberikan pada pelayanan publik yang merupakan kebutuhan mendasar bagi masyarakat, antara lain pendidikan dan kesehatan

- b. Tarif *Cost Recovery*. Penentuan tarif PNBP dengan menyamakan antara tarif dengan biaya penyelenggaraan layanan (baik layanan dalam bentuk barang, jasa atau administratif) yang disediakan Pemerintah. Pengenaan tarif seperti ini umumnya dikenakan atas layanan publik yang bukan merupakan kebutuhan dasar masyarakat, antara lain laboratorium uji mutu dan gedung/balai pertemuan
- c. Tarif *Cost Plus*. Tarif PNBP ditetapkan yang lebih tinggi dibandingkan dengan biaya penyelenggaraan layanan (baik layanan dalam bentuk barang, jasa atau administratif) yang disediakan Pemerintah. Pengenaan tarif seperti ini umumnya dikenakan atas jasa pengaturan dan pelayanan publik tertentu dimana masyarakat memperoleh manfaat yang besar dari layanan yang diberikan dan/atau untuk melindungi kelestarian lingkungan/alam, contoh di bidang pertambangan umum dan kehutanan.

N. Pelabuhan

Dalam perkembangannya, transportasi semakin maju seiring dengan perkembangan teknologi, tidak terkecuali untuk transportasi laut. Dimana pelabuhan sebagai tempat penghubung antara daratan dengan lautan. Definisi dari pelabuhan itu sendiri adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang

dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi (Soedjono, 2002).

Definisi pelabuhan diatas termuat dalam Undang-Undang Republik Indonesia No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan. Aturan-aturan untuk pelabuhan tidak hanya dua aturan di atas, akan tetapi masih banyak aturan lain yang saling mendukung dan saling melengkapi aturan di atas.

1. Segmen Usaha Pelabuhan

Dalam melaksanakan usahanya, PT Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Makassar, memiliki beberapa segmen usaha secara umum, yaitu :

Jasa Pelayanan kapal

Jasa pelayanan kapal adalah jasa pelayanan kapal dari dan ke suatu pelabuhan yang terdiri dari penyediaan kolam (labuh), jasa pemanduan untuk memandu kapal dari dan keluar pelabuhan, jasa penundaan dimana untuk membantu penyandaran kapal, jasa penambatan yaitu sarana penyediaan kapal bersandar serta penyediaan air bersih untuk keperluan kapal. Jasa ini melayani kapal – kapal dalam negeri dan luar negeri. Pelayanan jasa kapal lebih mengutamakan service keselamatan kapal yang masuk dan keluar dari suatu pelabuhan.

Pemanduan

Pemanduan adalah kegiatan yang dilakukan oleh petugas pandu dalam membantu nakhoda dalam melakukan olah gerak/manuver kapal sewaktu memasuki alur pelayaran menuju dermaga atau kolam pelabuhan untuk berlabuh. Semakin tinggi jumlah gerakan kapal yang di pandu, maka produksi pemanduan semakin besar.

Pemanduan = $(GT \times TV + TT_{\text{Tetap}}) \times \text{jumlah gerakan}$

Penundaan (Tunda)

Penundaan adalah pendapatan usaha yang diperoleh dari kegiatan pelayanan kapal tunda yang membantu kapal melakukan manouver/olah-gerak, utamanya menarik atau mendorong kapal. Semakin banyak penggunaan kapal tunda dan semakin lama waktu pemakaian kapal tunda maka semakin tinggi pula pendapatan penundaan.

Tunda = $((GT \times TV) + T_{\text{Tetap}}) \times \text{jumlah jam}$

Labuh

Labuh adalah kegiatan kunjungan kapal di perairan pelabuhan baik yang bertambat maupun berlabuh dan menunggu pelayanan berikutnya seperti tambat, bongkar muat atau menunggu pelayanan lainnya (docking, pengurusan dokumen dan lain-lain). Semakin lama waktu yang digunakan kapal untuk berlabuh maka semakin tinggi pula pendapatan yang diperoleh.

Labuh = $GT \times \text{Tarif} \times \text{Masa Labuh}$

Ket : Masa Labuh terhitung per 10 hari.

Tambat

Tambat adalah kegiatan bertambatnya kapal di tambatan dan secara teknis dalam kondisi yang aman, untuk dapat melakukan bongkar muat dengan lancar dan aman. Semakin lama waktu yang diperlukan untuk kegiatan bongkar muat maka semakin lama pula kapal berada di tambatan.

Tambat = ((GT x Tarif)x n etmal) Ket : 1 etmal = 24 jam

Jasa Pelayanan Konvensional

Adalah pelayanan jasa barang, adalah jasa bongkar muat barang baik dalam kemasan petikemas maupun non petikemas seperti, curah, cargo, bag cargo dan lain - lain. Jasa yang diberikan adalah penyediaan dermaga, penumpukan baik di lapangan maupun di gudang, stripping, stuffing dan penyediaan alat bongkar muat untuk Perusahaan Bongkar Muat.

Jasa Pelayanan Pengusahaan Alat

Pelayanan jasa pengusahaan alat dimana alat tersebut digunakan atau disewakan kepada para pengguna jasa. Di Cabang Makassar terdiri atas sewa alat dan retribusi alat, dimana pada pencatatan keuangan dibebankan pada setiap atau masing-masing alat.

Persewaan Tanah, Bangunan dan Listrik (TBL)

PT. Pelindo IV (Persero) Cabang Makassar menyewakan tanah, bangunan, dan listrik kepada sejumlah pihak, yang kontrak penyewaannya perbulan, per semester maupun pertahun.

Pelayanan Rupa-Rupa Usaha

Pelayanan rupa-rupa usaha di cabang Makassar dikelompokkan menjadi pelayanan pas penumpang, pas terminal, dan kebersihan.

O. Indikator Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan

Standar Kinerja Pelayanan Operasional (SKPO) adalah standar hasil kerja dari tiap-tiap pelayanan yang harus dicapai oleh operator Terminal/pelabuhan dalam pelaksanaan pelayanan jasa kepelabuhanan termasuk dalam penyediaan fasilitas dan peralatan pelabuhan, hal ini seperti yang dilangsir oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia melalui situs resmi mereka (<http://dephub.go.id>). Kinerja pelayanan operasional adalah hasil terukur yang dicapai Pelabuhan dalam melaksanakan Pelayanan Kapal, barang, dan utilitas fasilitas dan alat dalam periode waktu dan satuan tertentu.

Standar kinerja pelayanan operasional kapal menurut Keputusan DJPL No. UM.002/38/13/DJPL-11, terbagi menjadi 2 (dua) yaitu waktu kapal berada di perairan dan waktu kapal sandar di tambatan.

- a) Waktu pelayanan di perairan terdiri dari :
 - 1) *Waiting Time* (WT) atau waktu tunggu kapal merupakan jumlah waktu sejak pengajuan permohonan tambat setelah kapal tiba di lokasi labuh sampai kapal digerakkan menuju tambatan
 - 2) *Approach Time* (AT) atau waktu pelayanan pemanduan merupakan jumlah waktu terpakai untuk kapal bergerak dari lokasi labuh sampai ikat tali di tambatan atau sebaliknya.

- b) Waktu pelayanan di tambatan yang dihitung sejak ikat tali di tambatan sampai lepas tali atau jumlah jam selama kapal di tambatan, yang terdiri dari :
- 1) *Effective Time* (ET) merupakan jumlah jam bagi satu kapal yang benar-benar digunakan untuk bongkar muat selama kapal ditambatan.
 - 2) *Berth Time* (BT) merupakan jumlah waktu siap operasi tambatan untuk melayani kapal.
 - 3) *Berth Working Time* (BWT) merupakan jam kerja bongkar muat yang tersedia selama kapal berada di tambatan
 - 4) *Turn Round Time* (TRT) merupakan jumlah jam selama kapal berada di pelabuhan yang terhitung sejak kapal tiba di lokasi lego jangkar sampai kapal berangkat meninggalkan pelabuhan.

P. Jasa Pelayanan Pelabuhan

Secara garis besar, dalam kaitannya dengan jasa pelayanan pelabuhan, terdiri sebagai berikut (Teteng, 2009):

- a. Jasa labuh adalah jasa pelayanan kapal yang berkunjung di perairan pelabuhan untuk waktu yang singkat menunggu kesempatan untuk memasuki pelabuhan. Tarif jasa labuh didasarkan pada *gross register ton* dari kapal yang dihitung per 10 (sepuluh) hari.
- b. Jasa tambat adalah jasa pelayanan kapal yang singgah di pelabuhan untuk jangka waktu relatif lama dan tidak melakukan kegiatan bongkar muat. Tarif jasa tambat didasarkan pada *gross register ton*

- etmal*, etmal disini merupakan istilah pelabuhan untuk waktu 24 (dua puluh empat) jam.
- c. Jasa dermaga adalah jasa pelayanan bagi kapal yang bersandar di dermag auntuk melakukan kegiatan bongkar muat. Tarif jasa dermaga didasarkan pada ton/m³ barang.
 - d. Jasa penumpukan adalah jasa pelayanan dari suatu areal dalam gudang maupun lapangan terbuka yang digunakan pihak pelabuhan untuk melakukan penumpukan barang. Tarif jasa penumpukan didasarkan pada ton/m³ barang dan hari lamanya penumpukan.
 - e. Jasa air kapal adalah jasa pelayanan air yang disediakan pelabuhan untuk keperluan kapal. Tarif jasa air kapal didasarkan pada m³ (ton).
 - f. Jasa air umum adalah jasa pelayanan air yang dihasilkan pelabuhan untuk keperluan umum seperti perkantoran disekitar pelabuhan. Tarif jasa air umum didasarkan pada m³.

Q. Pendapatan

Pendapatan merupakan nilai maksimum yang dapat dikonsumsi oleh seseorang dalam seminggu dengan mengharapkan keadaan yang sama pada akhir periode seperti keadaan semula. Pengertian tersebut menitikberatkan pada pola kuantitaif pengeluaran terhadap konsumsi selama satu periode. Secara garis besar, pendapatan adalah jumlah harta kekayaan awal periode ditambah keseluruhan hasil yang diperoleh selama satu periode, bukan hanya yang dikonsumsi. Defenisi pendapatan menurut ilmu ekonomi menutup kemungkinan perubahan lebih dari total harta kekayaan, badan usaha

awal periode dan menekankan pada jumlah nilai yang statis pada akhir periode.

Konsep pendapatan menurut ilmu ekonomi dikemukakan oleh Wild (2003 : 311), *“economic income is typically measured as cash flow plus the change in the fair value of net assets. Under this definition, income includes both realized (cash flow) and unrealized (holding gain or loss) components”*. Menurut Wild, pendapatan secara khusus diukur sebagai aliran kas ditambah perubahan dalam nilai bersih aktiva. Wild memasukkan pendapatan yang dapat direalisasi sebagai komponen pendapatan.

Dari definisi yang dikemukakan diatas, pendapatan menurut ekonomi mengindikasikan adanya suatu aliran dana (kas) yang terjadi dari satu pihak kepada pihak lainnya. Menurut Rosyidi (1999 : 100) *“pendapatan harus didapatkan dari aktivitas produktif”*. Dalam hal ini, PT. Pelindo IV (Persero) memperoleh pendapatan dari penjualan jasa pelayanan pelabuhan, antara lain jasa pelayanan kapal, jasa pelayanan barang dan jasa pelayanan lainnya.

Menurut Ikatan Akuntansi Indonesia (IAI) (2007:23) pendapatan adalah arus masuk bruto manfaat ekonomi yang timbul dari aktifitas normal perusahaan selama periode tertentu yang dapat meningkatkan tingkat ekuitas dalam suatu perusahaan yang tidak berasal dari kontribusi modal. Pendapatan hanya terdiri dari arus masuk bruto manfaat ekonomi yang diterima oleh perusahaan untuk dirinya sendiri. Jumlah yang ditagih untuk atau dan atas nama pihak ketiga bukan merupakan pendapatan karena tidak menghasilkan manfaat ekonomi bagi perusahaan dan tidak mengakibatkan kenaikan ekuitas.

Jenis-Jenis Pendapatan

- a. Pendapatan bersih (*disposable income*): adalah pendapatan seseorang sesudah dikurangi pajak langsung.
- b. Pendapatan diterima di muka (*unearned revenues*): adalah uang muka untuk pendapatan yang belum dihasilkan.
- c. Pendapatan lain-lain: adalah pendapatan yang berasal dari sumber-sumber diluar kegiatan utama perusahaan, tidak termasuk dalam pendapatan operasi, misalnya: pendapatan bunga, pendapatan sewa, pendapatan deviden dan laba penjualan aktiva tetap.
- d. Pendapatan permanen (*permanent income*): adalah pendapatan rata-rata yang diharapkan rumah tangga konsumsi selama hidupnya.
- e. Pendapatan uang (*money income*): adalah pendapatan rumah tangga konsumsi atau rumah tangga produksi dalam bentuk suatu kesatuan moneter.
- f. Pendapatan usaha (*operating revenue*): adalah pendapatan yang berasal dari kegiatan utama perusahaan.
- g. Pendapatan yang diterima di muka (*unearned revenue or income*): Pertama, Pendapatan (atau penghasilan) yang diterima di muka tetapi belum diakui sebagai pendapatan (dicatat sebagai utang pendapatan) pada saat penerimaannya, dan baru akan diakui sebagai pendapatan manakala perusahaan telah menyelesaikan kewajibannya berupa pengiriman barang atau penyerahan jasa kepada pihak yang bersangkutan pada waktu yang akan datang. Unearned revenue dapat diakui secara bertahap sesuai dengan penyelesaian kewajiban oleh perusahaan;

deferred revenue. Disebut juga dengan pos-pos transitoris pasif. Kedua, (pajak) pendapatan dari sumber-sumber selain jasa-jasa pribadi. Ketiga, Pendapatan yang masih harus diterima (*accrued revenues or accrued receivable*): adalah pendapatan yang sudah dihasilkan (*earned*) walaupun piutang yang bersangkutan belum jatuh tempo (belum saatnya ditagih).

R. Biaya

Menurut Noor (2007) teori biaya dikembangkan berdasarkan teori produksi, yaitu bagaimana mendapatkan formulasi input (biaya) yang paling efisien untuk menghasilkan output (produksi) tertentu. Dengan demikian, maka teori biaya digunakan untuk:

- a. Menentukan tingkat output (produksi) yang optimum dengan biaya minimum. Biaya = fungsi (Produksi)
- b. Analisis terhadap faktor-faktor ekonomi dan teknologi yang menunjang produksi untuk mendapatkan “teknologi yang tepat, dan yang cocok dengan kondisi perusahaan”, dengan biaya minimum.

Untuk memahami arti biaya, seseorang harus memahami proses yang digunakan dalam menentukan biaya. Memperbaiki penentuan biaya akan merupakan faktor kunci dalam pengembangan dalama bidang manajemen biaya.

Biaya adalah kas atau nilai yang setara kas yang dikorbankan untuk produk yang diharapkan dapat membawa keuntungan masa kini dan masa yang akan

datang bagi organisasi. Disebut “setara dengan kas” karena asset non-kas dapat ditukar dengan produk yang diinginkan. Biaya dikeluarkan untuk menghasilkan manfaat dalam bentuk pendapatan di masa kini maupun di masa datang.

Dengan demikian biaya digunakan untuk menghasilkan manfaat pendapatan disebut beban. Oleh karenanya Setiap periode, beban tersebut dikurangkan dari pendapatan pada laporan Laba Rugi. Kerugian adalah biaya yang kedaluarsa tanpa menghasilkan manfaat pendapatan pada satu periode. Misalnya Persediaan yang rusak akibat kebakaran dan tidak diasuransikan dapat diklasifikasikan sebagai kerugian dalam Laporan Laba Rugi. Sementara Biaya yang tidak kedaluarsa dalam suatu periode tertentu dikelompokkan sebagai aktiva dan muncul pada Neraca. Misalnya Mesin dan komputer adalah contoh aktiva yang berumur lebih dari satu periode. Prinsip utama dalam pembedaan antara biaya sebagai beban atau sebagai aktiva adalah soal penentuan waktu, yakni apakah biaya tersebut digunakan dalam satu periode atau lebih dari satu periode.

Pengertian Biaya menurut para ahli, adalah sebagai berikut:

Menurut Supriyono (2000;16) Biaya adalah harga perolehan yang dikorbankan atau digunakan dalam rangka memperoleh penghasilan atau *revenue* yang akan dipakai sebagai pengurang penghasilan.

Menurut Henry Simamora (2002;36). Biaya adalah kas atau nilai setara kas yang dikorbankan untuk barang atau jasa yang diharapkan memberi manfaat pada saat ini atau di masa mendatang bagi organisasi.

Menurut Mulyadi (2001;8). Biaya adalah pengorbanan sumber ekonomis yang diukur dalam satuan

uang, yang telah terjadi, sedang terjadi atau yang kemungkinan akan terjadi untuk tujuan tertentu.

Menurut Masiyah Kholmi. Biaya adalah pengorbanan sumber daya atau nilai ekuivalen kas yang dikorbankan untuk mendapatkan barang atau jasa yang diharapkan memberi manfaat di saat sekarang atau di masa yang akan datang bagi perusahaan.

Jenis Biaya

Menurut Realitas (Realisasi) Pembayarannya Berdasarkan realitas pembayarannya, biaya dikelompokkan menjadi:

- 1) Biaya pengorbanan (*Opportunity Cost*). Dalam Alam (2013) ada beberapa pengertian *opportunity cost* menurut para ahli. Antara lain: N. Gregory Mankiw mengatakan bahwa *opportunity cost* adalah segala sesuatu yang harus Anda korbankan untuk memperoleh sesuatu.
 - a) Robert B. Ekelund, Jr. dan Robert D. Tollison mengatakan bahwa *opportunity cost* adalah biaya dari penggunaan sumber daya ekonomi untuk tujuan tertentu, yang diukur dalam ukuran keuntungan yang tidak jadi didapat karena tidak memilih alternatif itu dibandingkan dengan komoditi yang didapat sebagai gantinya karena memilih suatu alternatif.
 - b) Paul A. Samuelson dan William D. Nordhaus mengatakan bahwa keputusan memilih *opportunity cost*, karena memilih satu hal dalam dunia kelangkaan berarti menyerahkan sesuatu yang lain. Biaya peluang adalah nilai barang atau jasa yang paling berharga yang hilang.
 - c) Menurut Noor (2007:171) *opportunity cost* adalah biaya yang timbul karena mengorbankan

kesempatan tertentu. Dalam praktiknya biaya ini tidak pernah dibayarkan. Misalnya seorang pemilik perusahaan yang bekerja untuk perusahaannya sendiri. Penggunaan lahan pertanian yang subur digunakan untuk membangun sarana publik dan sebagainya.

Opportunity cost merupakan penghasilan atau penghematan biaya yang dikorbankan karena dipilihnya satu alternative tertentu, sehingga penghasilan atau penghematan tersebut perlu diperhitungkan sebagai biaya pada alternative tertentu tersebut (Supriyono, 1999:360). Contoh : sebagian ruangan toko dapat disewakan atau digunakan sendiri. Jika ruangan tersebut digunakan sendiri, maka hasil penyewaan yang seharusnya diperoleh akan menjadi opportunity cost bagi kegiatan tersebut.

- 2) Biaya sebenarnya (*Real Cost*). Adalah biaya yang benar-benar dibayarkan sesuai dengan aktivitas yang dilakukan. Misalnya: biaya upah dan gaji, biaya bahan baku, biaya bahan penolong, dan sebagainya.

Menurut Konsep Pencatatan

Berdasarkan konsep pencatatan, atau akuntansi, biaya dapat dikelompokkan menjadi:

- a. Biaya akuntansi (*accouting cost*) adalah biaya yang didasarkan pada pencatatan akuntansi, sesuai dengan prinsip akuntansi yang berlaku. Misalnya biaya bahan baku, biaya gaji / upah, biaya komunikasi dan sebagainya. Dalam praktiknya tidak semua biaya menurut akuntansi ini dibayarkan.
- b. Biaya ekonomis (*economic cost*) adalah biaya-biaya yang benar-benar dibayarkan sesuai

dengan aktivitas yang dilakukan. Pada biaya ekonomis ini, hamper semua dicatat, namun masih ada biaya yang tidak dibayarkan, karena memang tidak dicatat. Misalnya seorang yang bekerja pada perusahaannya sendiri, atau pekerja keluarga sering tidak dibayar dan juga tidak dicatat.

Definisi Laba/Rugi

Menurut James C. Van Home (Kasmir 2010) merupakan ringkasan pendapatan dan biaya perusahaan selama periode tertentu diakhiri dengan laba atau rugi pada periode tersebut. Laporan laba rugi terdiri dari penghasilan dan biaya perusahaan pada periode tertentu, biasanya untuk satu tahun atau tiap semester atau tiap tiga bulan.

Laporan keuangan merupakan ringkasan dari suatu proses pencatatan transaksi-transaksi keuangan yang terjadi selama tahun buku bersangkutan. Laporan keuangan menjadi media bagi perusahaan untuk menyampaikan informasi keuangan mengenai pertanggungjawaban pihak manajemen terhadap pemenuhan kebutuhan pihak-pihak eksternal yaitu diperolehnya informasi kinerja perusahaan. Parameter yang digunakan untuk mengukur kinerja manajemen dalam laporan keuangan adalah informasi laba yang terkandung dalam laporan Laba/Rugi (Boediono, 2005).

Laporan Laba/Rugi merupakan laporan keuangan yang berisi informasi tentang aktivitas usaha perusahaan dengan memperhitungkan pendapatan dan beban selama periode tertentu sehingga dapat ditentukan laba rugi. Laporan laba rugi dapat disusun dalam bentuk single step disusun dengan satu langkah. Semua pendapatan usaha (pendapatan operasional) dan pendapatan diluar usaha

(pendapatan non operasional) digabungkan dan akhirnya diperoleh laba atau rugi yang diperoleh.

Menurut Scott (2009), salah satu alasan adanya manajemen laba adalah motivasi pajak. Pajak menjadi masalah bagi perusahaan karena membayar pajak berkaitan langsung dengan besarnya laba bersih perusahaan. Oleh karena itu, manajemen akan melaporkan laba disesuaikan dengan tujuannya untuk meminimalkan penghasilan kena pajak perusahaan. H3: Terdapat pengaruh manajemen laba terhadap tindakan agresivitas pajak perusahaan

Arti Dan Isi Laporan Laba - Rugi

Laporan Laba - Rugi (*Income Statement/Operating Statement/Profit and Lost Statement*) adalah suatu daftar yang berisikan ringkasan hasil-hasil dan biaya-biaya suatu perusahaan serta pengaruhnya terhadap modal perusahaan dalam periode tertentu.

Tujuan dari penyusunan Laporan Laba Rugi inilah untuk mengukur kemajuan atau perkembangan perusahaan dalam suatu periode tertentu. Bagi perusahaan jasa yang digunakan sebagai alat pengukur perkembangan adalah berupa penghasilan dari penjualan jasa-jasa dan biaya-biaya yang dikeluarkan perusahaan untuk melaksanakan kegiatan usahanya.

Isi laporan Laba-Rugi terdiri dari dua bagian, yaitu keseluruhan pendapatan dan biaya perusahaan. dengan demikian maka susunan laporan laba-rugi secara garis besar terdiri dari dua kelompok besar, yaitu :

- a. Pendapatan/Penghasilan (*Revenue*), adalah suatu penambahan kotor terhadap modal sebagai akibat dari penjualan barang dan jasa kepada langganan, menyewakan hak milik, meminjamkan uang atau

kegiatan lain perusahaan yang ditujukan untuk mendapatkan penghasilan.

- b. Beban/Biaya(*Expense*), adalah pengeluaran perusahaan berupa pengorbanan ekonomis yang secara langsung atau tidak langsung telah dimanfaatkan oleh perusahaan dalam rangka memperoleh pendapatan/penghasilan dalam suatu periode. Biaya - biaya pada perusahaan jasa antara lain adalah :
- Gaji dan Upah
 - Biaya Air Bersih
 - Biaya Perlengkapan
 - Biaya Telepon
 - Biaya Sewa
 - Pajak
 - Biaya Penyusunan
 - Retribusi
 - Biaya Asuransi
 - Biaya Rupa - rupa
 - Biaya Listrik

Penghasilan perusahaan secara keseluruhan dikurangi dengan biaya - biaya yang dikeluarkan termasuk pajak yang bukan pajak penghasilan disebut sebagai "Laba Bersih Sebelum Pajak Penghasilan". Jika Laba bersih Sebelum Pajak Penghasilan tersebut yang juga dalam perpajakan disebut sebagai "Laba Kena Pajak" dikurangi Pajak Penghasilan, maka disebut sebagai Laba bersih.

Pada pola penyusunan Laporan Rugi Laba terdapat perbedaan pendapat para pemakai dalam cara penyajiannya. Pola penyusunan nya dapat dilakukan dalam 2 (dua) pola sebagai berikut :

- a. Pola Laporan Laba-Rugi dengan Penyajian Aktivitas Utama (*Current Operating Performance Income Statement*). Pada pola ini laporan hanya menyajikan kegiatan utama/normal perusahaan, sedangkan kejadian yang sifatnya luarbiasa (*extraordinary items*) dan penyesuaian periode yang lalu (*prior period*)

adjustment) akan dilaporkan pada laporan modal atau Laporan Saldo Laba Tidak Dibagi.

- b. Pola Laporan Laba - Rugi Menyeluruh (*All Inclusive Income Statement*). Pada pola ini, Laporan Rugi - Laba disajikan dengan memasukkan kejadian yang sifatnya luar biasa (*extraordinary items*) setelah penyajian kegiatan utama perusahaan. Bentuk yang kedua pada kenyataannya lebih sering dipakai karena lebih dapat memberikan gambaran kegiatan perusahaan secara menyeluruh

Bentuk Laporan Laba - Rugi

Seperti halnya neraca, maka bentuk laporan Laba-Rugi juga dapat menggunakan bentuk T maupun bentuk Laporan. Sedangkan penyusunan Laporan Rugi Laba dapat dilaksanakan dengan 2 (dua) metode :

- a. Metode "Satu Tahap" (*Single step*), yaitu penyajian Laporan Rugi Laba yang dilakukan dengan cara pengelompokan hasil - hasil dari aktivitas/ kegiatan utama dan bukan hasil utama secara langsung disatukan dan selanjutnya diikuti di bawahnya dilaporkan biaya - biaya serta kerugian - kerugiannya.
- b. Metode "Bertahapan" atau "Terperinci" (*Multiple Step*), yaitu penyajian laporan keuangan dengan cara melakukan pengelompokan secara terperinci dan bertahap, baik untuk hasil - hasil maupun biaya - biaya.

BAB IV

SEJARAH KESYAHBADARAN DI INDONESIA

A. Sejarah Kesyahbandaran

Sekitar abad 16 di nusantara telah dikenal kedudukan syahbandar yang berada pada setiap pelabuhan yang bertugas mengunjungi kapal sandar dan mengawasi kegiatan perdagangan di sekitar area pelabuhan, pergudangan, dan pasar. Para syahbandar ini juga bertugas menaksir berapa harga barang dagang dan menentukan pula berapa besar biaya pajak yang dikenakan pada suatu barang dagangan,

Para syahbandar merupakan kepercayaan para raja dalam menerima bea masuk dan bea keluar dari barang-barang yang diperdagangkan dipelabuhan, tercatat pada masa itu beberapa kerajaan yang telah memiliki syahbandar diantaranya kerajaan aceh masa kejayaan sultan iskandar muda, dan kerajaan demak yang memiliki pelabuhan jepara.

Demikian halnya pelabuhan-pelabuhan seperti malaka, banten, tuban, gresik martapura, Banjarmasin, Makassar, dan pelabuhan lainnya peransyahbandar yang memungut bea masuk dan keluar telah dikenal dalam kegiatan perdagangan, apapun namanya pungutan-pungutan yang telah ada pada masa kerajaan itu adalah bentuk awal dari pelaksanaan kegiatan kebeacukaaian di Indonesia.

B. Tugas dan Wewenang Kantor Kesyahbandaran

Dalam peraturan menteri perhubungan pasal 12, kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan adalah lembaga pemerintahan dipelabuhan yang mempunyai tugas melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintah dipelabuhan serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan pelabuhan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersil.

Dan sesuai menurut tugas syahbandar yang ditentukan bersdasarkan peraturan menteri perhubungan nomor: KM 64 tahun 2010 yakni “mengoordinasikan dan melaksanakan keselamatan dan keamanan pelayaran” maka syahbandar melaksanakan inpeksi atas kapal-kapal yang datang, meliputi pemeriksaan dan pengujian kondisi fisik bangunan kapal, serta dokumen surat- surat dan sertifikat kapal.

Selanjutnya pengaturan mengenai Tugas Syahbandar dalam melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan seperti yang dimaksud di atas:

1. Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan.
2. Mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran
3. Mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan.
4. Mengawasi kegiatan salvage dan pekerjaan bawah air.
5. Mengawasi kegiatan penundaan kapal.
6. Mengawasi pemanduan.
7. Mengawasi kegiatan bongkar muat barang berbahaya serta limbah berbahaya dan beracun.

8. Mengawasi pengisian bahan bakar.
9. Mengawasi kegiatan embarkasi dan debarkasi.
10. Penumpang Mengawasi pengerukan dan reklamas.
11. Mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan.
12. Melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan.
13. Mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim.
14. Memimpin penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 76 Tahun 2018 Organisasi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV, terdiri atas:

- a. Petugas tata usaha
- b. Petugas status hukum dan verifikasi kapal
- c. Petugas keselamatan berlayar, penjagaan dan patrol
- d. Petugas lalu lintas dan angkutan

C. Pengaruh Implementasi Kebijakan Otonomi Daerah Terhadap Peningkatan Kesejahteraan

Berdasarkan hasil penelitian, terbukti bahwa implementasi kebijakan otonomi daerah mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap peningkatan kesejahteraan masyarakat di Sekitar Wilayah Pelabuhan. Oleh karena itu efektifnya implementasi kebijakan otonomi daerah terhadap peningkatan kesejahteraan masyarakat di di Sekitar Wilayah Pelabuhan ditentukan faktor internal, faktor eksternal dalam implementasi kebijakan dalam rangka meningkatkan kesejahteraan masyarakat di di Sekitar Wilayah Pelabuhan.

Implementasi kebijakan merupakan tahapan yang sangat penting dalam keseluruhan struktur kebijakan, karena melalui prosedur ini proses kebijakan secara keseluruhan dapat dipengaruhi tingkat keberhasilan atau tidaknya pencapaian tujuan.

Sebagaimana dikemukakan oleh Abidin (2006:192), bahwa implementasi kebijakan merupakan pelaksanaan keputusan pemerintah yang bersifat umum dan berlaku untuk seluruh anggota masyarakat. Dengan demikian kesejahteraan masyarakat di Sekitar Wilayah Pelabuhan akan terwujud apabila adanya pelaksanaan keputusan pemerintah yang bersifat umum dan berlaku untuk seluruh anggota masyarakat.

Anderson (2006:6) menjelaskan lagi bahwa kebijakan sebagai tindakan didesain secara sengaja, relatif stabil dilakukan oleh aktor atau sejumlah aktor untuk menyelesaikan masalah atau hal-hal yang menjadi perhatian bersama. Kebijakan publik menurut Anderson dikembangkan oleh badan dan pejabat pemerintah, serta memiliki dampak secara substansial terhadap masyarakat. Dampak dalam konteks penelitian ini adalah terwujudnya kesejahteraan masyarakat di Sekitar Wilayah Pelabuhan.

Menurut Abidin (2006:192), bahwa proses pelaksanaan kebijakan berkaitan dengan faktor utama internal dan faktor utama eksternal. *Faktor utama internal* meliputi kebijakan yang akan dilaksanakan dan faktor-faktor pendukung. Sementara *faktor eksternal* adalah kondisi lingkungan dan pihak-pihak terkait.

Secara umum *faktor internal* implementasi kebijakan daerah di Sekitar Wilayah Pelabuhan adalah:

1. Implementasi Kebijakan merupakan penentu utama berhasil tidaknya pelaksanaan kebijakan ditentukan oleh 2 (dua) hal yaitu, kualitas kebijakan dan

ketepatan strategi pelaksanaan. Kebijakan yang tidak berkualitas tidak bermanfaat untuk dilaksanakan.

2. Implementasi Kebijakan merupakan strategi pelaksanaan yang tidak tepat seringkali tidak mampu memperoleh dukungan dari masyarakat. Sebab itu kegagalan yang terjadi bukan sekedar disebabkan oleh lemahnya substansi dari suatu kebijakan, tetapi karena strategi pelaksanaan yang tidak tepat.
3. Kualitas Sumber Daya Manusia (SDM) merupakan faktor pendukung (*support factors*) bagi kebijakan. Faktor pendukung dalam manajemen publik meliputi SDM (*human resources*), keuangan (*finance*), logistik (*logistics*), informasi, legitimasi (*legitimation*) dan partisipasi (*participation*).

Sedangkan *faktor eksternal* implementasi kebijakan daerah di Sekitar Wilayah Pelabuhan adalah:

1. Faktor lingkungan yang juga menentukan dalam pelaksanaan kebijakan. Pelaksanaan kebijakan bergerak dalam empat (4) lapisan lingkungan institusional: konstitusional, kolektif, operasional, dan distribusi. Pada taraf konstitusional terkait dengan peraturan perundang-undangan yang merupakan keputusan politik yang bentuknya ditentukan oleh suatu interaksi antara berbagai institusi politik, kepentingan perorangan, pendapat masyarakat, dan pilihan atas dasar konstitusi. Pada taraf kolektif.
2. Faktor Keputusan Bersama (*executive, legislative, yudicative*) antara berbagai kekuatan dan kepentingan yang ada dalam masyarakat. Pada taraf operasional, proses pelaksanaan adalah keputusan

operasional yang bergerak dalam situasi sudah terbentuk dan melalui kebijakan tersebut diharapkan dapat menimbulkan perubahan-perubahan ke arah yang dikehendaki. Pada taraf terakhir, proses pelaksanaan diharapkan dapat menyebarkan hasil dari suatu kebijakan atau menimbulkan perubahan yang merupakan *outcomes* dari suatu kebijakan.

Namun oleh karena para aktor kebijakan (terutama Bupati beserta perangkatnya) mempunyai kebijakan dan interpretasi tersendiri, maka pemenuhan syarat faktor internal dan faktor eksternal yang seharusnya dapat mendukung upaya peningkatan kesejahteraan menjadi seringkali terkendala. Kendala tersebut adalah kuatnya paradigma birokrasi dan lemahnya kontrol wakil rakyat dan masyarakat.

Kuatnya paradigma birokrasi adalah bahwa dalam rangka pelaksanaan otonomi daerah dan untuk memberikan pelayanan yang terbaik bagi masyarakat karena masih kuatnya pengaruh paradigma birokrasi. Paradigma ini ditandai dengan ciri organisasi yang berstruktur sangat hierarkis dengan tingkat diferensiasi yang tinggi, dispersi otoritas yang sentrali dan formalisasi yang tinggi (standarisasi, prosedur, dan aturan yang ketat. Paradigma birokrasi yang sentralistik ini telah terbina begitu lama dan mendalam dan bahkan menjadi “kepribadian” beberapa aparat kunci di instansi pemerintah daerah. Untuk itu perlu dilakukan reformasi administrasi publik di daerah, meninggalkan kelemahan-kelemahan paradigma lama dan mempelajari, memahami serta mengadopsi paradigma baru, seperti *Post Bureaucratic*.

Untuk mengatasi kendala-kendala tersebut, maka diperlukan *capacity building*, yaitu serangkaian strategi yang ditujukan untuk meningkatkan efisiensi, efektivitas

dan responsivitas dari kinerja pemerintahan, dengan memusatkan perhatian kepada pengembangan dimensi sumber daya manusia, penguatan organisasi dan reformasi kelembagaan atau lingkungan (Grindle, 1997:22).

Berdasarkan temuan pada hasil analisis dapat diketahui indikator-indikator yang berpengaruh dominan terhadap efektifnya implementasi kebijakan adalah Sumber Daya Manusia (SDM), legitimasi dan partisipasi masyarakat.

Sumber Daya Manusia (SDM) mempunyai peranan penting dalam implementasi kebijakan untuk mewujudkan kesejahteraan masyarakat di di Sekitar Wilayah Pelabuhan sebagai pelaksana atau implementator di lapangan yang melaksanakan kebijakan. Suatu kebijakan tidak akan berjalan dengan baik bila implementor yang ditugaskan untuk itu tidak bekerja maksimal. **Josy Adiwisatra** dalam Tachjan (2006:xii) menegaskan, bahwa implementasi kebijakan merupakan sesuatu yang penting. Kebijakan publik yang dibuat hanya akan menjadi 'macan kertas' apabila tidak berhasil dilaksanakan.

Sebagaimana diketahui Anderson (2006:6), menjelaskan bahwa kebijakan sebagai tindakan didesain secara sengaja, relatif stabil dilakukan oleh aktor atau sejumlah aktor untuk menyelesaikan masalah atau hal-hal yang menjadi perhatian bersama. Kebijakan publik menurut Anderson dikembangkan oleh badan dan pejabat pemerintah, serta memiliki dampak secara substansial terhadap masyarakat. Dampak dalam konteks penelitian ini adalah terwujudnya kesejahteraan masyarakat di Sekitar Wilayah Pelabuhan.

Edward III dalam Widodo (2011:98), mengemukakan bahwa implementasi kebijakan tidak akan berhasil tanpa adanya dukungan dari Sumber Daya Manusia (SDM)

sebagai pelaksana atau implementator yang cukup kualitas dan kuantitasnya. Kualitas Sumber Daya Manusia (SDM) berkaitan dengan keterampilan, dedikasi, profesionalitas dan kompetensi di bidangnya, sedangkan kualitas berkaitan dengan jumlah sumber daya manusia apakah sudah cukup untuk melingkupi seluruh kelompok sasaran. Sumber daya manusia sangat berpengaruh terhadap keberhasilan implementasi, sebab tanpa sumber daya manusia yang handal, implementasi kebijakan akan berjalan lambat. Oleh karena itu efektif tidaknya suatu implementasi kebijakan tergantung pada peranan Sumber Daya Manusia (SDM). Dengan demikian dapat dinyatakan bahwa indikator Sumber Daya Manusia (SDM) dalam implementasi kebijakan mempunyai peran penting dalam upaya mewujudkan kesejahteraan masyarakat di Sekitar Wilayah Pelabuhan.

Menurut Brinkerhoff dan Crosby (2002:34), dalam implementasi kebijakan, pembuat keputusan kunci harus melihat kebijakan yang diusulkan sebagai legitimasi. Legitimasi kebijakan bisa didapatkan melalui beberapa individu, kelompok, atau organisasi yang menginginkan adanya reformasi kebijakan. Langkah ini dapat melibatkan beberapa individu atau kelompok dengan kredibilitas, sumber daya politik, dan kesediaan mengambil risiko modal politik untuk mendukung kebijakan. Perubahan kebijakan dapat muncul dari berbagai sumber dan harus diakui bahwa kebijakan yang dibuat sebagai kebijakan yang sah dan layak untuk mengawali proses implementasi, sehingga dapat mewujudkan sebuah perubahan yang dalam hal ini adalah perubahan menuju sejahtera. Oleh karena itu efektif tidaknya suatu kebijakan tergantung pada legitimasi kebijakan. Dengan demikian dapat dinyatakan bahwa indikator legitimasi dalam implementasi kebijakan

mempunyai peran penting dalam upaya mewujudkan kesejahteraan masyarakat di Sekitar Wilayah Pelabuhan.

Menurut Juliantara (2002:87), substansi dari partisipasi adalah bekerjanya suatu sistem pemerintahan dimana tidak ada kebijakan yang diambil tanpa adanya persetujuan dari rakyat, sedangkan arah dasar yang akan dikembangkan adalah proses pemberdayaan. Lebih lanjut dikatakan bahwa tujuan pengembangan partisipasi adalah: *Pertama*, bahwa partisipasi akan memungkinkan rakyat secara mandiri (otonom) mengorganisasi diri, dan dengan demikian akan memudahkan masyarakat menghadapi situasi yang sulit, serta mampu menolak berbagai kecenderungan yang merugikan. *Kedua*, suatu partisipasi tidak hanya menjadi cermin konkrit peluang ekspresi aspirasi dan jalan memperjuangkannya, tetapi yang lebih penting lagi bahwa partisipasi menjadi semacam generasi bagi tidak di abaikannya kepentingan masyarakat. *Ketiga*, bahwa persoalan-persoalan dalam dinamika pembangunan akan dapat diatasi dengan adanya partisipasi masyarakat.

Pentingnya partisipasi masyarakat, dikarenakan implementasi kebijakan adalah hal yang paling berat, karena masalah-masalah yang kadang tidak dijumpai dalam konsep muncul di lapangan. Ancaman utama dari implementasi kebijakan adalah inkonsistensi implementasi. Dalam pelaksanaannya kemungkinan bisa terjadi adanya kendala dan penyimpangan yang dilakukan oleh pelaksanaannya dan kemungkinan bisa terjadi adanya kendala dan penyimpangan yang dilakukan oleh pelaksana kebijakan. Oleh karenanya peran partisipasi masyarakat di sini sangat penting sebagai kontrol apabila terjadi inkonsistensi implementasi.

Sebagaimana diketahui bahwa banyak pihak mengkritik realitas buruknya penyelenggaraan

implementasi kebijakan di era otonomi daerah, yang disebabkan: *Pertama*, program otonomi daerah hanya tertuju pada pelimpahan wewenang dalam pembuatan kebijakan, keuangan dan administrasi dari pemerintah pusat ke daerah, tanpa disertai pembagian kekuasaan kepada masyarakat. Dengan kata lain, program otonomi daerah tidak diikuti dengan program demokratisasi yang membuka peluang keterlibatan masyarakat dalam implementasi kebijakan di daerahnya. *Kedua*, tidak ada institusi negara dan mekanisme tertentu yang mampu mengontrol secara efektif penyimpangan implementasi kebijakan di daerah. *Ketiga*, masih terjadi praktik kolusi yang erat antara pemerintah daerah dan DPRD, sehingga kontrol terhadap penyelenggaraan pemerintahan daerah dengan instansi atau stakeholder kepelabuhan tidak terjadi miskomunikasi, sementara kontrol dari kalangan masyarakat masih lemah.

Berkaitan dengan implementasi kebijakan bahwa partisipasi masyarakat merupakan hak dan kewajiban masyarakat, oleh karena itu pemerintah berkewajiban melindungi kepentingan masyarakat tersebut melalui produk-produk hukum berupa peraturan perundang-undangan yang jelas tentang pembangunan melalui partisipasi masyarakat termasuk dalam implementasi kebijakan dan sebagai bentuk tanggung jawab masyarakat, maka masyarakat harus berperan aktif demi terlaksananya kebijakan tersebut. Dengan demikian dapat dinyatakan bahwa indikator partisipasi masyarakat dalam implementasi kebijakan mempunyai peran penting dalam upaya mewujudkan kesejahteraan masyarakat di sekitar Pelabuhan.

D. Pengaruh Pelayanan Publik Kepelabuhanan Terhadap Peningkatan Kesejahteraan

Berdasarkan hasil penelitian, terbukti bahwa pelayanan publik di sekitar Pelabuhan mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap peningkatan kesejahteraan. Oleh karena itu kualitasnya pelayanan publik di sekitar Pelabuhan terhadap peningkatan kesejahteraan masyarakat ditentukan pemenuhan keinginan dan kebutuhan masyarakat oleh penyelenggara pemerintah dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat di sekitar Pelabuhan.

Sebagaimana dikemukakan oleh Sinambela (2010:5), pelayanan publik adalah pemenuhan keinginan dan kebutuhan masyarakat oleh penyelenggara pemerintah dengan serangkaian aktivitas yang dilakukan oleh birokrasi publik untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Oleh karena itu terwujudnya kesejahteraan masyarakat di sekitar Pelabuhan salah satunya dapat dilakukan dengan adanya suatu pemenuhan keinginan dan kebutuhan masyarakat oleh penyelenggara Kepelabuhanan di sekitar Pelabuhan.

Pelayanan pemerintah adalah suatu kegiatan yang merupakan perwujudan dari salah satu fungsi pemerintah itu sendiri termasuk yang terkait dengan Kawasan khusus, perdagangan bebas dan/atau Pelabuhan bebas yang mana tujuannya adalah untuk mensejahterakan masyarakat. Sebagaimana diketahui bahwa berdasarkan Undang-undang Nomor 23 Tahun 2014, pasal 360 ayat (1) point (1) tentang Pemerintahan Daerah disebutkan bahwa "*Untuk menyelenggarakan fungsi pemerintahan tertentu yang bersifat strategis bagi kepentingan nasional, Pemerintah Pusat dapat menetapkan kawasan khusus dalam wilayah provinsi dan/atau kabupaten/kota*".

Kawasan khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) poin (1) meliputi: *“kawasan perdagangan bebas dan/atau pelabuhan bebas; dan Untuk membentuk kawasan khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Pemerintah Pusat mengikutsertakan Daerah yang bersangkutan; dan Dalam kawasan khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1), setiap Daerah mempunyai kewenangan Daerah yang diatur dengan peraturan pemerintah, kecuali kewenangan Daerah tersebut telah diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan”*.

Hal tersebut tentunya dalam rangka penyelenggaraan pemerintahan daerah diarahkan untuk mempercepat terwujudnya kesejahteraan masyarakat melalui **peningkatan pelayanan**, pemberdayaan dan peran serta masyarakat, serta peningkatan daya saing daerah dengan memperhatikan prinsip demokrasi, pemerataan, keadilan, dan kekhasan suatu daerah dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Khusus pelayanan, yaitu pelayanan publik pemerintah daerah yang memberi kepuasan kepada warga masyarakat adalah pelayanan publik yang didasarkan transparansi, akuntabilitas, kondisional, partisipatif, kesamaan hak, keseimbangan hak dan kewajiban. Menurut Sinambela (2010:6), transparansi adalah pelayanan yang bersifat terbuka, mudah dan dapat diakses oleh semua pihak. Akuntabilitas adalah pelayanan yang dapat dipertanggungjawabkan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Kondisional adalah pelayanan yang sesuai dengan kondisi dan kemampuan pemberi dan penerima pelayanan dengan tetap berpegang pada prinsip efisien dan efektifitas. Partisipasi adalah pelayanan yang dapat mendorong peran serta masyarakat dalam penyelenggaraan pelayanan publik dengan memperhatikan aspirasi, kebutuhan dan harapan masyarakat. Kesamaan

hak, yaitu pelayanan yang tidak melakukan diskriminasi dilihat dari aspek apa pun khususnya suku, ras, agama, golongan, status sosial dan lain-lain. Keseimbangan hak dan kewajiban, yaitu pelayanan yang mempertimbangkan aspek keadilan antara pemberi dan penerima pelayanan publik.

E. Pengaruh Profesionalisme Aparat Penyelenggara Kepelabuhan Terhadap Peningkatan Kesejahteraan

Sebagaimana dikemukakan oleh Kurniawan (2005:74), profesionalisme diartikan sebagai suatu kemampuan dan keterampilan seorang dalam melakukan pekerjaan menurut bidang dan tingkatan masing-masing. Oleh karena itu terwujudnya kesejahteraan masyarakat di di sekitar Pelabuhan bersandar profesionalisme aparat yang mempunyai kemampuan dan keterampilan dalam melakukan pekerjaan menurut bidang dan tingkatan masing-masing aparat.

Menurut Kurniawan (2005:74), profesionalisme aparat dalam hal ini menyangkut kecocokan (*fitness*) antar kemampuan yang dimiliki oleh birokrasi (*bureaucratic competence*) dengan kebutuhan tugas (*task-requirement*). Terpenuhinya kecocokan antara kemampuan dengan kebutuhan tugas merupakan syarat terbentuknya aparatur yang professional. Artinya keahlian dan kemampuan aparat merefleksikan arah dan tujuan yang ingin dicapai oleh suatu organisasi.

Profesionalisme aparat meliputi tingkat pengetahuan, tingkat keterampilan, sikap/perilaku aparat dalam pemberian pelayanan publik di sekitar Pelabuhan. Tingkat pengetahuan dalam konteks penelitian ini adalah seberapa besar pengetahuan yang telah dimiliki aparat dalam rangka pemberian pelayanan publik dalam pemberian pelayanan publik di sekitar Pelabuhan, sehingga dapat memuaskan

warga masyarakat pengguna jasa pelayanan publik di Pelabuhan dalam wilayah hukum NKRI.

Secara garis besar domain tingkat pengetahuan mempunyai 6 (enam) tingkatan, meliputi mengetahui, memahami, menggunakan, menguraikan, menyimpulkan, dan mengevaluasi. Ciri pokok dalam taraf pengetahuan adalah ingatan tentang sesuatu yang diketahuinya baik melalui pengalaman, belajar, ataupun informasi yang diterima dari orang lain.

Menurut Notoatmodjo (2007:140-142), tingkat pengetahuan dibagi menjadi 6 (enam) tingkatan yaitu:

1. Tahu diartikan sebagai mengingat sesuatu materi yang telah dipelajari sebelumnya, mengingat kembali (*recall*) sesuatu yang spesifik dari seluruh beban yang dipelajari atau rangsangan yang telah diterima. Tahu merupakan tingkat pengetahuan yang paling rendah.
2. Memahami diartikan sebagai sesuatu kemampuan untuk menjelaskan secara kasar tentang objek yang diketahui, dan dapat menginterpretasikan materi tersebut secara benar.
3. Aplikasi diartikan sebagai kemampuan untuk menggunakan materi yang telah dipelajari pada situasi atau kondisi real (sebenarnya).
4. Analisis adalah suatu kemampuan untuk menjabarkan materi atau suatu objek ke dalam komponen-komponen, tetapi masih di dalam suatu struktur organisasi, dan masih ada kaitannya satu sama lain.
5. Sintesis menunjukkan kepada suatu kemampuan untuk menghubungkan bagian-bagian di dalam suatu bentuk keseluruhan yang baru atau

kemampuan menyusun formulasi baru dari formulasi-formulasi yang ada.

6. Evaluasi berkaitan dengan masalah kemampuan untuk melakukan penilaian terhadap suatu materi atau objek berdasarkan kriteria yang ditentukan sendiri atau kriteria yang telah ada atau telah ditentukan.

Tingkat keterampilan dalam konteks penelitian ini adalah seberapa besar keterampilan yang telah dimiliki aparat dalam rangka pemberian pelayanan publik dalam pemberian pelayanan publik kepelabuhanan dan masyarakat pengguna jasa dalam wilayah pelabuhan, sehingga dapat memuaskan pengguna jasa. Untuk memperoleh tingkat keterampilan diperlukan pengetahuan yang mendasar tentang bagaimana keterampilan tertentu bisa dihasilkan atau diperoleh, serta faktor-faktor apa saja yang berperan dalam mendorong penguasaan keterampilan. Pada intinya bahwa suatu keterampilan itu baru dapat dikuasai atau diperoleh apabila dipelajari atau dilatih dengan persyaratan tertentu, satu diantaranya adalah kegiatan pembelajaran atau latihan keterampilan tersebut dilakukan secara terus menerus dalam jangka waktu yang memadai. Keterampilan itu baru dapat diperoleh apabila dilaksanakan melalui proses pembelajaran atau pelatihan (Amung Ma'mun dan Yudha, 2000:57-59).

Sikap/perilaku dalam konteks penelitian ini adalah sejauhmana sikap/perilaku yang telah dimiliki aparat dalam rangka pemberian pelayanan publik dalam pemberian pelayanan publik di sektor kepelabuhanan, sehingga dapat memuaskan warga masyarakat pengguna jasa.

Menurut Slameto (2003:88), sikap mengandung tiga komponen, yaitu komponen kognitif, komponen afektif, dan

komponen tingkah laku. Sedangkan menurut Secord dan Backman dalam Saifuddin Azwar (2012:5), sikap adalah keteraturan tertentu dalam hal perasaan (afeksi), pemikiran (kognisi), dan predisposisi tindakan (konasi) seseorang terhadap suatu aspek di lingkungan sekitarnya”.

Sikap yang dimiliki seseorang adalah suatu jalinan atau suatu kesatuan dari berbagai komponen yang bersifat evaluasi. Langkah pertama adalah keyakinan, pengetahuan dan pengamatan. Kedua, perasaan atau *feeling*. Ketiga, kecenderungan individu untuk melakukan atau bertindak. Ketiga komponen tersebut saling berkaitan yang sangat erat dan tidak dapat dipisahkan satu sama lain. Ketiganya merupakan suatu sistem yang menetap pada diri individu yang dapat menjelmakan suatu penilaian positif atau negatif.

Sikap dapat dibedakan atas bentuknya dalam sikap positif dan sikap negatif. Sikap positif merupakan perwujudan nyata dari intensitas perasaan yang memperhatikan hal-hal yang positif. Untuk menyatakan sikap yang positif, seseorang tidak hanya mengekspresikannya hanya melalui wajah, tetapi juga dapat melalui bagaimana cara ia berbicara, berjumpa dengan orang lain, dan cara menghadapi masalah. Sikap negatif tercermin pada muka yang muram, sedih, suara parau, penampilan diri yang tidak bersahabat. Sesuatu yang menunjukkan ketidakramahan, ketidakmenenangkan, dan tidak memiliki kepercayaan diri.

Perilaku merupakan respon/reaksi seorang individu terhadap stimulus yang berasal dari luar maupun dari dalam dirinya. Respon ini dapat bersifat pasif (tanpa tindakan: berpikir, berpendapat, bersikap) maupun aktif (melakukan tindakan). Perilaku aparat dalam hal ini adalah sebagai bentuk pengalaman dan interaksi individu dengan

lingkungannya, khususnya yang menyangkut pengetahuan dan sikap tentang pelayanan publik.

Berdasarkan hal tersebut di atas, maka pentingnya sikap/perilaku aparat dalam pemberian pelayanan publik. Pelayanan publik merupakan suatu sistem, dalam arti masyarakat sebagai pemohon atau pengguna layanan harus diberikan akses yang seluas-luasnya berkaitan dengan proses pemecahan masalah dan pengambilan keputusan dalam penyelenggaraan pelayanan publik. Untuk mewujudkannya sudah barang tentu sikap mental disiplin aparat penyelenggara layanan mutlak diperlukan. Sebab untuk menciptakan pelayanan yang baik dan berkualitas, menuntut aparat pelayanan publik yang memiliki visi inovatif, profesional, serta ketanggapan yang tinggi untuk menciptakan sistem pelayanan yang lebih adil, transparan, demokratis dan lebih dapat dinikmati secara merata oleh masyarakat.

Secara umum sikap/perilaku aparat pelayanan publik yang terjadi di sekitar wilayah Pelabuhan, dimana saat ini adalah dianggap masih belum memenuhi harapan warga masyarakat pengguna jasa.

Adapun **Masalahnya**, *Pertama* Pemerintah Daerah Kabupaten Inddamayu kurang peduli dan tidak responsif terhadap keinginan masyarakat yang mengharapkan sebuah bentuk pelayanan yang berkualitas dan memuaskan, *Kedua* Pemerintah Kabupaten Indramayu belum menerapkan *good governance* secara maksimal. Padahal bila dipahami sesungguhnya, *good governance* merupakan tata pemerintahan yang baik, bersih dan berwibawa, yakni birokrasi yang sistem dan aparturnya bekerja atas dasar aturan dan koridor nilai-nilai yang dapat mencegah timbulnya berbagai tindak penyimpangan dan perbuatan tercela (*mal-administrasion*), seperti korupsi, kolusi dan

nepotisme (KKN), *Ketiga* Aparat pelayanan publik pelabuhan sebagai birokrasi sebageian besar lebih mencerminkan pola pikir (*mindset*) mengontrol masyarakat, bukannya melayani. Akibatnya, citra aparat pemerintahan tersebut, identik dengan kemalasan, tidak disiplin, dan memeras orang.

Solusinya adalah profesionalisme aparat sebagai kunci yang pas bagi aparat pelayanan publik untuk membuka pikiran dan hati agar tidak terbelenggu dengan paradigma berfikir yang kurang mendukung dalam pencapaian pelayanan publik yang berkualitas dan memuaskan pelayanan masyarakat di wilayah pelabuhan. Karena profesionalisme sangat penting sekali untuk dimiliki oleh setiap aparat pelabuhan dalam bekerja sesuai tugas dan fungsinya. Berkaitan dengan profesionalisme aparat sebagai Aparatur Sipil Negara, dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2014 Tentang Aparatur Sipil Negara, dalam Pasal 2 huruf b menyebutkan bahwa "*Penyelenggaraan Kebijakan dan Manajemen Aparatur Sipil Negara berdasarkan pada asas profesionalitas*". Oleh karena itu seorang aparat khususnya aparat pemerintah daerah sebagai Aparatur Sipil Negara haruslah memiliki profesionalisme, yang dalam hal ini dikarenakan beberapa tuntutan diantaranya adalah:

- a. Tugas, pokok, fungsi, kewenangan dan tanggung jawab yang harus dilaksanakan yaitu memberikan pelayanan publik.
- b. Pelaksanaan pemerintahan yang baik (*good governance*).
- c. Dalam upaya mengimbangi perubahan lingkungan strategis yang cepat berubah, baik itu lingkungan internal organisasi, maupun lingkungan eksternal organisasi.

- d. Perkembangan ilmu pengetahuan, teknologi dan era globalisasi yang sedang berlangsung yang tidak bisa dicegah dan ditolak lagi.

Sesuai Pasal 3 huruf g Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2014 Tentang Aparatur Sipil Negara, disebutkan bahwa Aparatur Sipil sebagai profesi berlandaskan pada profesionalisme jabatan. Selain itu profesionalisme juga dapat membantu diri pegawai untuk menjadi pribadi yang lebih baik lagi.

Berdasarkan temuan pada hasil analisis dapat diketahui indikator-indikator yang berpengaruh dominan terhadap peningkatan kesejahteraan masyarakat adalah mampu memecahkan masalah pekerjaan (*problem solving*), komunikatif dan tanggung jawab.

Mampu memecahkan masalah pekerjaan (*problem solving*) mempunyai peranan penting dalam profesionalisme aparat untuk mewujudkan kesejahteraan masyarakat di wilayah pelabuhan. Seseorang layak disebut profesional apabila tahu betul apa yang harus dikerjakan. Seorang yang profesional akan memakai ukuran-ukuran yang jelas untuk mengetahui apakah yang dikerjakannya itu berhasil atau tidak. Seorang profesional akan menjadikan dirinya sebagai *problem solving*, bukannya jadi *trouble maker* bagi pekerjaannya.

Menurut Gulo (2002:111), *problem solving* adalah mengajarkan penyelesaian masalah dengan memberikan penekanan pada terselesaikannya suatu masalah secara menalar. Seorang profesional yang *problem solving* tentunya memiliki *analytical skill* yang baik, memahami dan menguasai penggunaan *tools problem solving*, mampu melihat dan menganalisa situasi dan akar permasalahan sederhana dan kompleks, mampu memberikan solusi yang terbaik atas

penyebab suatu masalah, mampu memberikan inovasi-inovasi baru terhadap suatu permasalahan, mampu membuat perencanaan yang baik untuk terlaksananya suatu keputusan dan mengantisipasi potensial problem di masa yang akan datang.

Jadi ketika seorang profesional menemukan masalah-masalah di tempat kerja, seorang profesional harus melakukan lebih dari sekedar melaporkan masalah-masalah tersebut kepada atasannya, Seorang profesional yang baik adalah seorang pemecah masalah (*problem solving*), bukan sebagai seorang yang melaporkan masalah saja. Dengan demikian dapat dinyatakan bahwa indikator mampu memecahkan masalah pekerjaan (*problem solving*) dalam profesionalisme aparat mempunyai peran penting dalam upaya mewujudkan kesejahteraan masyarakat di wilayah pelabuhan.

Indikator lainnya adalah **komunikatif** mempunyai peranan penting dalam profesionalisme aparat untuk mewujudkan kesejahteraan masyarakat di wilayah pelabuhan. Komunikatif artinya mampu menyampaikan pesan dengan baik. Artinya, pesan yang diterima oleh penerima (*receiver*) sama dengan maksud pesan yang disampaikan oleh pengirim pesan (*sender*). Yang dimaksud pesan (*message*) disini bukan hanya informasi, namun termasuk juga pemikiran, keinginan dan perasaan. Seorang aparat yang komunikatif adalah seorang profesional yang mempunyai keterampilan berkomunikasi yang menuntut kemampuan pemahaman. Menurut Alwi, Moeliono (2002:202), aspek pemahaman meliputi keterampilan menyimak (ragam bahasa lisan) dan keterampilan membaca (ragam bahasa tulis) menjadi tujuan pembelajaran bahasa pada pendekatan komunikatif, sedangkan aspek penggunaannya yang mencakup keterampilan berbicara

(ragam bahasa lisan) dan keterampilan menulis (ragam bahasa tulis) menjadi sasaran utama komunikatif. Hymes dalam Douglas (2002:241), menyebut komunikatif sebagai aspek kompetensi yang memungkinkan kita menyampaikan dan menafsirkan pesan antar personal dalam konteks-konteks tertentu. Atas dasar batasan tersebut, maka diperlukan aparat profesional yang komunikatif dalam menjalankan tugas dan fungsinya, sehingga tidak terjadi kesalahpahaman atau salah pengertian antara aparat dengan warga masyarakat. Dengan demikian dapat dinyatakan bahwa indikator komunikatif dalam profesionalisme aparat mempunyai peran penting dalam upaya mewujudkan kesejahteraan masyarakat di wilayah pelabuhan.

Indikator **tanggungjawab** mempunyai peran penting dalam profesionalisme aparat untuk mewujudkan kesejahteraan masyarakat di wilayah pelabuhan. Sebagaimana diamanatkan dalam Pasal 4 huruf h Undang-Undang No. 5 Tahun 2014 Tentang Aparatur Sipil Negara, disebutkan bahwa Aparatur Sipil Negara (ASN) sebagai profesi berlandaskan nilai dasar, yaitu mempertanggungjawabkan tindakan dan kinerjanya kepada publik dan pada Pasal 5 tentang kode etik dan kode perilaku disebutkan bahwa agar pegawai ASN melaksanakan tugasnya dengan jujur, **bertanggung jawab** dan berintegritas tinggi.

Berkaitan dengan dengan pelayanan publik menurut Ratminto dan Winarsih (2010:126-129), tanggung jawab aparatur adalah tekanan sosial yang mengikat sesuai dengan kewajiban dan tugas yang dibutuhkan status sosial itu sendiri. Berdasarkan pengertian tersebut di atas, tanggung jawab juga berarti berbuat sebagai perwujudan kesadaran akan kewajibannya. Tanggung jawab itu sendiri

ialah siap menerima kewajiban atau tugas. Dalam artian di sini ketika seseorang diberikan kewajiban atau tugas, seseorang tersebut akan menghadapi suatu pilihan, yaitu menerima dan menghadapinya dengan dedikasi atau menunda dan mengabaikan tugas atau kewajiban tersebut. Dengan demikian seorang pegawai yang profesional akan bertanggungjawab atas pekerjaan yang diembannya sebagai amanah untuk dijalankan dengan sebaik-baiknya, sehingga melalui rasa tanggungjawab tersebut akan terwujud profesionalisme.

F. Pengaruh Implementasi Kebijakan, Pelayanan Publik jasa Kepelabuhanan Terhadap Peningkatan Kesejahteraan masyarakat yang berada di sekitar Pelabuhan

Berdasarkan hasil penelitian, terbukti bahwa implementasi kebijakan, Pelayanan Publik jasa Kepelabuhanan Terhadap Peningkatan Kesejahteraan masyarakat yang berada di sekitar Pelabuhan dan profesionalisme aparat mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap peningkatan kesejahteraan masyarakat di wilayah pelabuhan. Oleh karena itu terwujudnya kesejahteraan masyarakat di wilayah pelabuhan ditentukan oleh peran ekonomi, sosial, pendidikan dan kesehatan disertai dukungan implementasi kebijakan, pelayanan publik jasa kepelabuhanan dan profesionalisme aparat dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat di wilayah pelabuhan.

Sebagaimana dikemukakan oleh Thomas (2005:15), kesejahteraan diartikan tingkat hidup masyarakat ditandai oleh terentaskannya kemiskinan, tingkat kesehatan yang lebih baik, perolehan tingkat pendidikan yang lebih tinggi

dan peningkatan produktivitas masyarakat. Dengan demikian kesejahteraan masyarakat di sekitar pelabuhan akan terwujud apabila adanya kemampuan dan keterampilan seorang dalam melakukan pekerjaan menurut bidang dan tingkatan masing-masing aparat.

Kesejahteraan berarti terpenuhinya kebutuhan dasar masyarakat. Secara garis besar kesejahteraan masyarakat sesuai konteks penelitian ini dapat dilihat dari beberapa dimensi, yaitu dimensi ekonomi, sosial, pendidikan dan kesehatan.

Dimensi ekonomi secara sederhana mengandung pengertian bahwa sebagian besar warga masyarakat pengeluaran rumah tangganya yang relatif cukup tinggi seiring semakin tinggi pendapatan dan produktivitas warga masyarakat, sehingga terjadi pergeseran pola pengeluaran, yaitu dari pengeluaran untuk kebutuhan primer (sembako) sehari-hari ke pengeluaran bukan primer. Menurut Sinungan, (2008:9), peningkatan produktivitas sama dengan meningkatkan masukan tenaga kerja dimana masukan tersebut diartikan sebagai pendapatan, karena pendapatan dapat menghasilkan rupiah untuk mencukupi kebutuhan hidup sehari-hari, maka produktivitas dikatakan memiliki pengaruh langsung terhadap peningkatan kesejahteraan keluarga melalui pendapatan. Selain itu adalah berkurangnya jumlah penduduk miskin yang mencerminkan pendapatan penduduknya meningkat. Juga adanya peningkatan secara fisik terhadap produksi barang dan jasa yang berlaku di wilayah tersebut. Peningkatan ini dapat dilihat dari bertambahnya produksi barang dan berkembangnya infrastruktur di wilayah tersebut.

Dimensi sosial secara sederhana mengandung pengertian konsep keseharian yang digunakan untuk menunjuk sesuatu dan yang dipahami secara umum dalam

masyarakat. Atau dapat pula dinyatakan kondisi yang terjadi di suatu wilayah tertentu adalah sangat rukun, penuh dengan kenyamanan, komunikasi yang interaktif antar warga masyarakat dan kesamaan tujuan untuk bersama-sama membangun daerahnya menjadi lebih baik ke depannya, sehingga mampu mendukung peningkatan kesejahteraan.

Dimensi pendidikan secara sederhana mengandung pengertian bahwa semakin banyaknya warga masyarakat yang berpendidikan tinggi, maka semakin terbuka peluang untuk dapat meningkatkan kesejahteraan bagi dirinya menjadi lebih baik lagi. Menurut Tarigan (2004:222), bahwa manfaat pendidikan adalah adanya peningkatan tingkat pendapatan apabila mengikuti pendidikan yang lebih tinggi jenjangnya. Pendidikan yang berkualitas akan menghasilkan manusia terdidik yang bermutu dan handal, sehingga di masa mendatang mereka dapat hidup lebih layak. Sebaliknya apabila tingkat pendidikan warga masyarakatnya relatif lebih rendah, maka belum dapat dapat mencerminkan kesejahteraan berdasarkan perspektif tingkat pendidikan.

Dimensi kesehatan secara sederhana mengandung pengertian bahwa kesejahteraan dapat dilihat diantaranya berdasarkan angka kelangsungan hidup bayi, angka usia harapan hidup, presentasi balita gizi buruk dan angka kesehatan ibu dan anak. Kesejahteraan suatu warga masyarakat di wilayah tertentu secara umum adalah dapat dilihat dari besar kecilnya angka kematian, karena kematian erat kaitannya dengan kualitas kesehatan. Kualitas kesehatan yang rendah umumnya disebabkan kurangnya sarana dan pelayanan kesehatan, kurangnya air bersih untuk kebutuhan sehari-hari, kurangnya pengetahuan tentang kesehatan, gizi yang rendah, penyakit menular dan

lingkungan yang tidak sehat (lingkungan kumuh). Menurut Tjiptoherijanto (1994:17-18), secara umum kesehatan akan berkorelasi dengan tingkat produktivitas penduduk maupun pekerja. Meningkatnya derajat pada kesehatan akan memperpanjang masa kerja dan daya tahan tubuh yang selanjutnya akan berpengaruh pada peningkatan pertumbuhan ekonomi. Menurut Notoatmodjo (2009:3), jika tingkat kesehatan suatu masyarakat semakin membaik, maka pertumbuhan ekonomi juga semakin bagus yang pada gilirannya akan berpengaruh terhadap tingkat kesejahteraan masyarakat. Semakin sejahtera seseorang, maka berbanding lurus dengan tingkat kesehatannya pula. Oleh karena itu dimensi kesehatan merupakan faktor yang dapat mendukung peningkatan kesejahteraan di wilayah pelabuhan.

Berdasarkan temuan pada hasil analisis dapat diketahui indikator-indikator yang berpengaruh dalam kesejahteraan adalah pendapatan, kerukunan dan tamatan sekolah.

Indikator **pendapatan** mempunyai peranan penting dalam mewujudkan kesejahteraan masyarakat di wilayah pelabuhan secara ekonomis indikator pendapatan (faktor yang memacu pertumbuhan ekonomi) merupakan indikator terpenting dalam mengukur tingkat kesejahteraan rakyat suatu wilayah. Artinya, semakin tinggi pendapatan masyarakat, semakin tinggi pula daya beli masyarakat daerah tersebut. Daya beli masyarakat yang tinggi menunjukkan kemampuan yang tinggi dari masyarakat dalam rangka memenuhi kebutuhan hidupnya dan kesejahteraan masyarakat juga tinggi. Begitu pula dengan sebaliknya.

Dari aspek ekonomi, Soekartawi (2002:132), menjelaskan pendapatan akan mempengaruhi banyaknya

barang yang dikonsumsi, bahkan sering kali dijumpai dengan bertambahnya pendapatan, maka barang yang dikonsumsi bukan saja bertambah, tapi juga kualitas barang tersebut ikut menjadi perhatian. Misalnya sebelum adanya penambahan pendapatan beras yang dikonsumsi adalah kualitas yang kurang baik, akan tetapi setelah adanya penambahan pendapatan maka konsumsi beras menjadi kualitas yang lebih baik.

Berkaitan dengan gizi, faktor pendapatan memiliki peranan besar dalam persoalan gizi dan kebiasaan makan masyarakat setempat (Berg 1986:31). Ketersediaan pangan suatu keluarga sangat dipengaruhi oleh tingkat pendapatan keluarga tersebut. **Rendahnya pendapatan secara ekonomi** merupakan satu hambatan yang menyebabkan daya beli masyarakat menurun, sehingga tidak mampu membeli pangan dalam jumlah yang besar dan atau mutu yang diperlukan dan menyebabkan pembangunan bidang ekonomi kurang berkembang baik dan tingkat kesejahteraan masyarakat rendah menyebabkan hasil pembangunan hanya banyak dinikmati kelompok masyarakat kelas sosial menengah ke atas saja.

Indikator lainnya adalah **kerukunan** mempunyai peranan penting dalam mewujudkan kesejahteraan masyarakat di wilayah pelabuhan. Selain pendapatan yang cukup berperan dalam mewujudkan kesejahteraan adalah bahwa sebagai makhluk sosial manusia (warga masyarakat) harus dapat bekerja sama dengan orang lain dalam bentuk kerukunan. Oleh karena itu sebagai manusia harus bersosialisasi dalam bentuk kerukunan agar tidak terjadi konflik sosial, ekonomi maupun budaya.

Kerukunan artinya adanya suasana persaudaraan dan kebersamaan antar semua orang walaupun mereka berbeda secara suku, agama, ras, dan golongan. Istilah rukun

menurut Mulder (1984:43), berarti bisa “mengatasi perbedaan-perbedaan, bekerjasama, saling menerima, hati tenang dan hidup harmonis”, karena sebagaimana dikatakan oleh Suseno (1988:39), kerukunan dapat menghilangkan tanda-tanda ketegangan dalam masyarakat atau antara pribadi-pribadi, sehingga hubungan sosial tetap kelihatan selaras dan baik-baik dan ini merupakan modal sosial bagi masyarakat untuk mampu belajar menerima perbedaan termasuk perbedaan dalam penanganan pelayanan publik di bidang jasa kapal dan barang di pelabuhan. Sedangkan menurut Lubis (2005:7-8), kerukunan merupakan kondisi dan proses tercipta dan terpeliharannya pola-pola interaksi yang beragam diantara unit-unit (unsur/sub sistem) yang otonom. Kerukunan mencerminkan hubungan timbal balik yang ditandai oleh sikap saling menerima, saling mempercayai, saling menghormati dan menghargai, serta sikap saling memaknai kebersamaan. Kerukunan juga bisa bermakna suatu proses untuk menjadi rukun, serta kemampuan dan kemauan untuk hidup berdampingan dan bersama dengan damai dan tenteram. Oleh karena itu kesejahteraan masyarakat di wilayah pelabuhan akan terwujud apabila adanya kerukunan di antara warga masyarakatnya yang berada di sekitar pelabuhan.

Berdasarkan **aspek sosial budaya**, kerukunan masyarakat di wilayah pelabuhan tersebut dapat terwujud apabila adanya/terjadi interaksi sosial antar warga masyarakat masyarakat majemuk yang berbeda latar belakang kebudayaannya, yang menurut Soekanto (1990:90), salah satunya melalui komunikasi dan Kerjasama antar Pemerintah setempat (Desa-Pemerintah daerah) dengan Stakeholder di Pelabuhan. Interaksi sosial sendiri timbul dari keinginan untuk menjadi satu dengan manusia

lainnya dan keinginan untuk menjadi satu dengan alam sekitarnya. Kimball Young dalam Soekanto (1990:67), mengemukakan bahwa interaksi adalah kunci dari semua kehidupan sosial, oleh karena tanpa interaksi tidak mungkin akan ada kehidupan bersama. Dalam interaksi sosial terkandung makna tentang kontak secara timbal balik atau inter-stimulasi dan respon antara individu dan kelompok. Alvin dan Helen Gouldner dalam (Taneko,1990:110), menjelaskan bahwa interaksi adalah aksi dan reaksi di antara orang-orang. Dengan demikian terjadinya interaksi apabila satu individu berbuat sedemikian rupa, sehingga menimbulkan reaksi dari individu lainnya. Dengan demikian dapat dinyatakan bahwa kesejahteraan masyarakat dapat terwujud dengan dukungan kerukunan masyarakat yang terjadi akibat interaksi sosial antar warga masyarakat majemuk yang berbeda latar belakang kebudayaannya termasuk berbeda kewarga-negaraannya.

Selanjutnya indikator **Pendidikan, Keahlian khususnya yang berbasis pelayaran** mempunyai peranan penting dalam mewujudkan kesejahteraan masyarakat di wilayah pelabuhan **Pendidikan, Keahlian khususnya yang berbasis pelayaran/kepelabuhan** merupakan aspek tingkat pendidikan seseorang, dimana pendidikan diyakini sangat berpengaruh terhadap kecakapan, tingkah laku dan sikap seseorang, dan hal ini semestinya terkait dengan tingkat pendapatan seseorang. Artinya secara rata-rata makin tinggi tingkat pendidikan seseorang maka makin memungkinkan orang tersebut memperoleh pendapatan yang lebih tinggi, sehingga meningkat pula kesejahteraannya. Meningkatnya kesejahteraan masyarakat berarti menurunnya kemiskinan (Amir, 2007:147).

Sagir (1989:60), melihat adanya hubungan antara tingkat pendidikan dengan tingkat pendapatan. Sumber daya manusia mampu meningkatkan kualitas hidupnya melalui suatu proses pendidikan, latihan, dan pengembangan yang akan menjamin produktivitas kerja yang semakin meningkat, sehingga akhirnya menjamin pula pendapatan yang cukup dan kesejahteraan hidupnya yang semakin meningkat. Pendidikan tersebut termasuk kedalam salah satu investasi pada bidang sumber daya manusia, yang mana investasi tersebut dinamakan dengan *human capital*. Investasi pendidikan merupakan kegiatan yang dapat dinilai stock manusia, dimana nilai *stock* manusia setelah mengikuti pendidikan dengan berbagai jenis dan bentuk pendidikan diharapkan dapat meningkatkan berbagai bentuk nilai berupa peningkatan penghasilan individu, peningkatan produktivitas kerja, dan peningkatan nilai rasional (*social benefit*) individu dibandingkan dengan sebelum mengesap pendidikan (Idris, 2007:69). Dengan demikian dapat dinyatakan bahwa indikator tamatan sekolah mempunyai peran penting dalam upaya mewujudkan kesejahteraan masyarakat di sekitar wilayah pelabuhan.

G. Implikasi Praktis, Teoritis dan Hasil Penulisan

Berdasarkan hasil penelitian terbukti bahwa implementasi kebijakan, pelayanan publik pelayan di pelabuhan dan profesionalisme aparat mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap peningkatan kesejahteraan masyarakat di sekitar wilayah pelabuhan.

1. Implementasi Kebijakan

Implikasi penulisan ini adalah adanya respon dari sebagian besar responden dengan memberikan pernyataan bahwa implementasi kebijakan mempunyai pengaruh terhadap peningkatan kesejahteraan masyarakat di sekitar wilayah pelabuhan. Implementasi kebijakan yang efektif adalah implementasi kebijakan yang bisa memberikan dampak positif bagi masyarakat umumnya dan khususnya warga masyarakat di sekitar wilayah pelabuhan.

Implementasi kebijakan merupakan tahapan yang sangat penting dalam keseluruhan struktur kebijakan. Tahap ini menentukan apakah kebijakan yang ditempuh oleh pemerintah benar-benar aplikabel di lapangan dan berhasil menghasilkan *output* dan *outcomes* seperti direncanakan. Untuk dapat mewujudkan *output* dan *outcomes* yang ditetapkan, maka kebijakan publik perlu untuk diimplementasikan, karena tanpa diimplementasikan, maka kebijakan tersebut hanya akan menjadi catatan-catatan saja dan tidak dapat memberi manfaat sebesar apa-apa bagi warga masyarakatnya.

Indikator-indikator implementasi kebijakan yang mempunyai peran penting dalam mewujudkan kesejahteraan masyarakat di sekitar wilayah pelabuhan adalah dengan dukungan indikator **SDM, legitimasi dan partisipasi masyarakat**. Hal ini mempunyai arti bahwa indikator-indikator tersebut mempunyai berkontribusi yang cukup dominan terhadap peningkatan kesejahteraan masyarakat di sekitar wilayah pelabuhan yang lebih baik lagi.

Sebagai langkah strategis untuk mendukung terwujudnya kesejahteraan masyarakat di sekitar wilayah pelabuhan dapat dilakukan melalui implementasi kebijakan otonomi daerah salah satunya adalah implementasi

kebijakan pelayanan di Pelabuhan dengan peningkatan dukungan **SDM, legitimasi dan partisipasi masyarakat**, yang tentunya dibarengi dan didukung oleh indikator-indikator lainnya dalam implementasi kebijakan. Implementasi kebijakan pelayanan di Pelabuhan bukanlah satu-satunya variabel yang dapat memberikan pengaruh terhadap peningkatan kesejahteraan masyarakat di sekitar wilayah pelabuhan, akan tetapi setidaknya implementasi pelayanan di Pelabuhan mempunyai peran penting terhadap peningkatan kesejahteraan masyarakat di sekitar wilayah pelabuhan.

Peningkatan **Sumber Daya Manusia (SDM)** untuk peningkatan kesejahteraan masyarakat di sekitar wilayah pelabuhan dapat dilakukan dengan cara:

1. Sumber Daya Manusia (SDM) implementator kebijakan khususnya aparat pemerintah daerah harus lebih mengutamakan sifat pendekatan tugas yang diarahkan pada hal pengayoman dan pelayanan masyarakat dan menghindarkan kesan pendekatan kekuasaan dan kewenangan.
2. Perlu melakukan penyempurnaan organisasi yang bercirikan organisasi modern, ramping, efektif dan efisien yang mampu membedakan antara tugas-tugas yang perlu ditangani dan yang tidak perlu ditangani.
3. Perubahan sistem dan prosedur kerja yang lebih berorientasi pada ciri-ciri organisasi modern, yakni pelayanan cepat, tepat, akurat, terbuka dengan tetap mempertahankan kualitas, efisiensi biaya dan ketepatan waktu.
4. Sumber Daya Manusia (SDM) implementator kebijakan khususnya aparat pemerintah daerah harus memposisikan diri sebagai fasilitator pelayan

publik dari pada sebagai agen pembaharu (*change of agent*) pembangunan.

5. Sumber Daya Manusia (SDM) implementator kebijakan khususnya aparat pemerintah daerah harus mampu dan mau melakukan transformasi diri dari birokrasi yang kinerjanya kaku (*rigid*) menjadi organisasi birokrasi yang strukturnya lebih desentralistis, inovatif, fleksibel dan responsif.

Kemudian penguatan unsur legitimasi pelayanan di Pelabuhan dan manfaat bagi masyarakat di sekitar wilayah pelabuhan dalam peningkatan kesejahteraan masyarakat di sekitar wilayah pelabuhan dapat dilakukan dengan cara:

1. Penginformasian atau sosialisasi kembali kebijakan kepada masyarakat melalui penggunaan berbagai media sesuai dengan tingkat pengertian dan pemahaman masyarakat terhadap kebijakan tersebut, sehingga masyarakat semakin paham dan sadar akan hak dan kewajibannya sebagai warga negara yang baik dan benar-benar mengerti dan memahaminya.
2. Membangun opini positif kepada masyarakat, sehingga timbul kepercayaan publik dan dapat menerima kebijakan atas dasar kerelaannya sendiri tanpa paksaan.
3. Melibatkan berbagai pihak yang relevan dengan kebijakan, melakukan lobi, negosiasi dan koalisi dengan berbagai kelompok-kelompok masyarakat agar tercapai konsensus dan kesepakatan mengenai kebijakan yang akan diimplementasikan.

Selanjutnya peningkatan **partisipasi masyarakat** dalam implementasi kebijakan untuk peningkatan

kesejahteraan masyarakat di sekitar wilayah pelabuhan dapat dilakukan dengan cara:

1. Masyarakat berhak memberikan masukan dalam rangka penyiapan atau pembahasan kebijakan sebelum diimplementasikan dan masukan masyarakat dapat dilakukan secara lisan atau tertulis.
2. Pemberdayaan partisipasi masyarakat sebagai alat dalam menentukan arah dan kebijakan pada masa-masa mendatang, keterlibatan ini akan memberikan dampak yang positif terhadap keputusan dan kebijakan yang diambil atau yang akan diimplementasikan, karena dapat membangun sinergi antara pemerintah dan masyarakat itu sendiri.
3. Pemantapan kelembagaan dan sosial budaya masyarakat.
4. Mengembangkan kemampuan dan kemandirian masyarakat untuk berperan aktif dalam implementasi kebijakan dalam kerangka pembangunan.
5. Terbuka mekanisme politik bagi keterlibatan warga masyarakat dalam menuntut akuntabilitas dan keterbukaan pada proses awal hingga implementasi kebijakan dilaksanakan.

2. Pelayanan Publik di Pelabuhan

Implikasi lainnya adalah adanya respon dari sebagian besar responden dengan memberikan pernyataan bahwa pelayanan publik di Pelabuhan terkait kapal dan barang mempunyai pengaruh terhadap peningkatan kesejahteraan masyarakat di sekitar wilayah pelabuhan. Pelayanan publik yang berkualitas adalah pelayanan publik yang bisa

memberikan dampak positif bagi masyarakat umumnya dan khususnya di sekitar wilayah pelabuhan.

Penyelenggaraan pelayanan publik merupakan upaya negara untuk memenuhi kebutuhan dasar dan hak-hak sipil setiap warga negara atas jasa kepelabuhanan jasa kapal dan barang, dan pelayanan administrasi yang disediakan oleh penyelenggara pelayanan publik yang diberikan oleh KSOP.

Indikator-indikator pelayanan publik jasa kapal dan barang yang mempunyai peran penting atau cukup valid dalam dalam mewujudkan kesejahteraan masyarakat di sekitar pelabuhan dengan dukungan indikator **dapat diakses, efisien dan adil dalam melayani**. Hal ini mempunyai arti bahwa indikator-indikator tersebut mempunyai berkontribusi yang cukup dominan terhadap peningkatan kesejahteraan masyarakat di sekitar pelabuhan yang lebih baik lagi.

Sebagai langkah strategis untuk mendukung terwujudnya kesejahteraan masyarakat di sekitar pelabuhan dapat dilakukan melalui pelayanan publik jasa kepelabuhanan dengan peningkatan dukungan indikator **dapat diakses, efisien dan adil dalam melayani**, yang tentunya dibarengi dan didukung oleh indikator-indikator lainnya dalam pelayanan publik bukanlah satu-satunya variabel yang dapat memberikan pengaruh terhadap peningkatan kesejahteraan masyarakat di sekitar pelabuhan, akan tetapi setidaknya pelayanan publik jasa mempunyai peran penting terhadap peningkatan kesejahteraan masyarakat di sekitar Pelabuhan.

Langkah strategis lainnya yang dapat mendukung terwujudnya kesejahteraan masyarakat terkait dengan pelayanan publik jasa kepelabuhanan adalah melalui penyelenggaraan pelayanan publik secara terpadu. Sebagaimana disebutkan dalam Peraturan Pemerintah RI

No. 86 Tahun 2012 Tentang Pelaksanaan Undang-undang Nomor 25 Tahun 2009 Tentang Pelayanan Publik, pada Pasal 12 bahwa: “Sistem pelayanan terpadu diselenggarakan dengan tujuan”:

- a. Memberikan perlindungan dan kepastian hukum kepada masyarakat.
- b. Mendekatkan pelayanan kepada masyarakat.
- c. Memperpendek proses pelayanan.
- d. Mewujudkan proses pelayanan yang cepat, mudah, murah, transparan, pasti, dan terjangkau.
- e. Memberikan akses yang lebih luas kepada Masyarakat untuk memperoleh pelayanan.

Terdapat berbagai cara agar pelayanan publik jasa kepelabuhanan yang berkualitas dan memuaskan masyarakat pengguna jasa, yang secara rinci dijelaskan pada uraian berikut ini.

Cara agar masyarakat dapat mengakses pelayanan publik jasa kepelabuhanan adalah:

1. Penyelenggaraan pelayanan publik menggunakan konsep *electronic government* yang dapat menunjukkan adanya proses, fasilitas, sumberdaya dan mekanisme kerja tertentu yang kongkret dan nyata.
2. Mengembangkan metode sharing data antar instansi secara *online* untuk mempercepat pelayanan perijinan, serta untuk mengembangkan situs atau laman pelayanan perijinan khusus yang dapat diakses masyarakat dari manapun dalam rangka menciptakan kemudahan akses pelayanan.
3. Jaminan perlindungan dan kepastian hukum berupa perundang-undangan apabila terjadi hambatan atau penolakan dalam mengakses pelayanan, dimana hak

memperoleh informasi pelayanan publik yang merupakan hak setiap warga negara.

Cara agar pelayanan publik jasa kepelabuhanan menjadi lebih efisien adalah:

1. Penyelenggaraan sistem pelayanan terpadu.
2. Perbaikan prosedur dan/atau penyempurnaan organisasi sesuai dengan asas pelayanan publik dan peraturan perundang-undangan.
3. Penggunaan sistem digital online/digital pada semua jenis sub pelayanan publik.

Cara agar pelayanan publik jasa kepelabuhanan bersifat adil dalam melayani adalah:

1. Adanya standar pelayanan dan *Standard Operating Procedure* (SOP) yang jelas, sehingga pelayanan yang diberikan tidak diskriminatif tanpa melihat perbedaan suku, agama, ras dan strata sosialnya
2. Pengawasan oleh masyarakat berupa laporan atau pengaduan masyarakat dalam penyelenggaraan pelayanan publik.

3. Profesionalisme Aparat

Implikasi lainnya adalah bahwa kesejahteraan masyarakat di sekitar wilayah Pelabuhan akan terwujud apabila profesionalisme aparat yang tinggi. Tingginya profesionalisme aparat adalah dengan adanya kemampuan untuk melaksanakan tugas dan pekerjaan dengan didukung oleh kemampuan, pengetahuan, keterampilan, bisa melakukan dan berpengalaman, yang bisa memberikan dampak positif bagi masyarakat umumnya dan khususnya warga masyarakat di sekitar wilayah Pelabuhan.

Peningkatan kesejahteraan masyarakat di sekitar wilayah Pelabuhan tidak hanya tergantung pada implementasi kebijakan saja, akan tetapi perlu dukungan sumber daya aparat yang profesional dalam bekerja atau aparat yang mempunyai profesionalisme. Oleh karena itu untuk mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*) dan menciptakan birokrasi pemerintah yang profesional, efektif dan efisien, maka diperlukan aparatur yang memiliki profesionalisme yang tinggi dalam rangka menunjang jalannya pemerintah dan pembangunan nasional. Sebab baik buruknya penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan nasional sangat tergantung kepada profesionalisme yang dimiliki oleh aparatnya.

Indikator-indikator profesionalisme aparat yang mempunyai peran penting dalam mewujudkan kesejahteraan masyarakat di sekitar wilayah Pelabuhan adalah dengan dukungan indikator **mampu memecahkan masalah pekerjaan, komunikatif dan tanggungjawab**. Hal ini mempunyai arti bahwa indikator-indikator tersebut mempunyai kontribusi yang cukup dominan terhadap peningkatan kesejahteraan masyarakat di sekitar wilayah Pelabuhan yang lebih baik lagi.

Sebagai langkah strategis untuk mendukung terwujudnya kesejahteraan masyarakat di di sekitar wilayah Pelabuhan dapat dilakukan melalui profesionalisme aparat yang tinggi dengan peningkatan dukungan indikator **mampu memecahkan masalah pekerjaan, komunikatif dan tanggungjawab**, yang tentunya dibarengi dan didukung oleh indikator-indikator lainnya dalam profesionalisme aparat. Selain itu langkah strategis untuk mendukung terwujudnya kesejahteraan masyarakat di sekitar wilayah Pelabuhan dapat dilakukan dengan cara

perubahan sikap yang harus ditunjukkan oleh aparat sebagai aparatur pemerintah daerah dalam praktek sebagai penyelenggara pemerintahan, yaitu perubahan atau pembaharuan sikap dan karakter aparatur pemerintah yang berorientasi pada fungsi fundamental pemerintah dan sesuai dengan paradigma baru, yaitu tata pemerintahan yang baik (*good governance*). Profesionalisme aparat bukanlah satu-satunya variabel yang dapat memberikan pengaruh terhadap peningkatan kesejahteraan masyarakat di sekitar wilayah Pelabuhan, akan tetapi setidaknya profesionalisme aparat mempunyai peran penting terhadap peningkatan kesejahteraan masyarakat di sekitar wilayah Pelabuhan.

Cara **meningkatkan kemampuan aparat** dalam memecahkan masalah pekerjaan di Pelabuhan adalah:

1. Pendidikan dan Pelatihan di bidang pelayanan publik yang terkait dengan pelayanan jasa kapal & barang di pelabuhan dengan metode dan karakteristik tertentu, sehingga benar-benar menghasilkan aparat pelayanan yang *problem solver*, yang mampu mengenali dan mengidentifikasi, serta menyelesaikan masalah.
2. Pemberian motivasi yang tinggi terhadap masalah pekerjaan yang dihadapi oleh pimpinan dengan memberi gambaran solusi.
3. Koordinasi antar unit, sehingga dapat diidentifikasi dan dipecahkan permasalahan tersebut.

Cara meningkatkan **kemampuan komunikasi** aparat dalam melayani masyarakat adalah:

1. Mempunyai kemampuan komunikasi interpersonal yang baik, sehingga mampu meningkatkan kualitas aparat yang berarti meningkatkan kualitas layanan.

Hal ini sangat penting dalam rangka menciptakan layanan prima (*excellent service*) yang pada akhirnya akan menciptakan citra (*image*) yang positif pada aparat yang bersangkutan.

2. Mengembangkan kemampuan komunikasi dengan memperhatikan komponen-komponen dan praktek komunikasi, serta latihan terus menerus.
3. Perbaiki sistem rekrutmen penempatan aparat di bidang pelayanan, sehingga benar-benar *the right man the right place*.

Cara meningkatkan **sikap bertanggungjawab** aparat pelayanan publik adalah:

1. Penanaman rasa tanggungjawab sejak dini melalui sistem rekrutmen yang baik bahwa pekerjaan yang diembannya adalah amanah.
2. Menumbuhkan disiplin diri agar fokus dan konsisten pada pekerjaan.
3. Evaluasi dan pengkajian kembali terhadap setiap tugas dan tanggung jawab yang diberikan kepada aparat yang bertugas melayani.

4. Peningkatan Kesejahteraan

Implikasi yang lainnya adalah adanya respon dari sebagian besar responden dengan memberikan pernyataan bahwa peningkatan kesejahteraan masyarakat di sekitar wilayah Pelabuhan dapat terwujud dengan adanya dukungan secara bersama-sama implementasi kebijakan, pelayanan publik Kapal & barang di pelabuhan dan profesionalisme aparat yang bisa memberikan dampak positif bagi masyarakat umumnya dan khususnya warga masyarakat di sekitar wilayah Pelabuhan.

Indikator-indikator kesejahteraan masyarakat yang mempunyai peran penting dalam mewujudkan

kesejahteraan masyarakat di sekitar wilayah Pelabuhan adalah dengan dukungan indikator **pendapatan, kerukunan dan tamatan sekolah**. Hal ini mempunyai arti bahwa indikator-indikator tersebut mempunyai berkontribusi yang cukup dominan terhadap peningkatan kesejahteraan masyarakat di sekitar wilayah Pelabuhan yang lebih baik lagi.

Sebagai langkah strategis untuk mendukung terwujudnya kesejahteraan masyarakat di sekitar wilayah Pelabuhan dapat dilakukan melalui peningkatan kesejahteraan dengan meningkatkan dukungan indikator **pendapatan, kerukunan dan tamatan sekolah**, yang tentunya dibarengi dan didukung oleh indikator-indikator lainnya dalam peningkatan kesejahteraan.

Cara agar **pendapatan masyarakat** dapat menjadi lebih baik dan mendukung peningkatan kesejahteraan adalah:

1. Perluasan lapangan kerja yang dapat mengurangi pengangguran.
2. Menciptakan wira usaha mandiri sesuai potensi daerahnya masing-masing.
3. Perluasan ruang pemasaran bagi produk-produk yang dihasilkan warga masyarakat setempat.

Cara agar **kerukunan masyarakat** dapat terjaga dan mendukung peningkatan kesejahteraan adalah:

1. Menciptakan tolerensi di antara sesama anggota keluarga karena jika di dalam setiap keluarga tolerensi dapat terjalin dengan baik, imbasnya dapat dirasakan dalam kehidupan masyarakat.
2. Menanamkan sejak dini nilai-nilai agama dan norma-norma etika dalam kehidupan bermasyarakat.

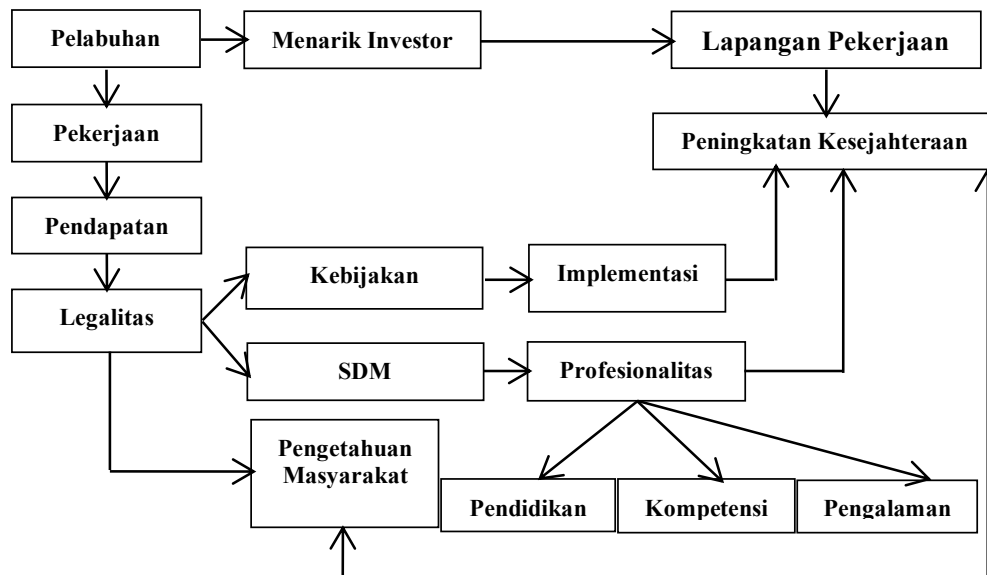
3. Pemberian pemahaman kepada masyarakat bahwa pentingnya kerukunan dan dampaknya, sehingga masyarakat sadar bahwa menjaga kerukunan adalah suatu hal yang begitu penting guna menjaga lingkungannya agar tetap kondusif.

Cara agar **tamatan sekolah** (tingkat pendidikan) masyarakat lebih tinggi dan mendukung peningkatan kesejahteraan adalah:

1. Sosialisasi untuk membangun kesadaran bahwa betapa pentingnya pendidikan bagi warga masyarakat sebagai salah satu cara meningkatkan taraf hidupnya.
2. Kemudahan layanan pendidikan bagi warga masyarakat yang tidak mampu dan memenuhi persyaratan untuk sekolah.
3. Pelatihan kerja kepada masyarakat sebagai modal masyarakat untuk berwirausaha untuk meningkatkan perekonomian. Hal ini dimaksudkan agar terjadi kesetaraan antara pendidikan dengan perekonomian masyarakat.

Dari kajian **teori dan implikasi** dapat ditarik suatu benang merah dari buku tentang *“Implementasi Kebijakan Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Sebagai Kepala Pemerintahan Di Pelabuhan Guna Meningkatkan Kinerja Pelayanan Publik Secara Profesional Dan Akuntabel Dalam Rangka Mewujudkan Kesejahteraan Masyarakat Dalam Lingkungan Kepelabuhanan”* yaitu temuan secara konseptual hasil penelitian yang dapat dirumuskan suatu model temuan dan implikasi praktis secara bersama-sama, seperti tampak pada tabel 4.1.

Tabel 4.1
Model Temuan dan Implikasi Praktis Penelitian



Bagan tersebut diatas menunjukkan bahwa untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat di sekitar pelabuhan dapat dilakukan melalui peningkatan efektifitas implementasi kebijakan pelayanan pelabuhan, dengan berkonsentrasi terhadap **peningkatan dukungan SDM, legitimasi dan partisipasi masyarakat.**

Dari segi **implementasi kebijakan** bahwa kesejahteraan masyarakat merupakan tujuan utama di dalam pembangunan. Pemerintah di dalam setiap implementasi kebijakan selalu menjadikan kesejahteraan sebagai tujuan yang hendak dicapai. Salah satu implementasi kebijakan yang diharapkan dapat memberikan kesempatan bagi masyarakat daerah dalam mencapai kesejahteraan bersama adalah dengan pelayanan kapal dan barang di pelabuhan dalam kerangka otonomi daerah. Melalui desentralisasi, daerah diberikan keleluasaan untuk membangun dan memprakarsai pembangunan

daerahnya sendiri, dan juga lebih mendekatkan kesejahteraan kepada masyarakat.

Suatu kebijakan publik akan menjadi efektif apabila dilaksanakan dan mempunyai manfaat positif bagi warga masyarakat. Dengan kata lain, tindakan atau perbuatan manusia sebagai anggota masyarakat harus sesuai dengan apa yang diinginkan oleh pemerintah atau negara, sehingga apabila perilaku atau perbuatan mereka tidak sesuai dengan keinginan pemerintah atau negara, maka suatu kebijakan publik tersebut tidaklah efektif. Oleh karena itu pentingnya implementasi kebijakan yang tepat dan efektif akan memengaruhi kesejahteraan masyarakat.

Sesuai yang dikemukakan oleh Abidin (2006:192), bahwa implementasi kebijakan merupakan pelaksanaan keputusan pemerintah yang bersifat umum dan berlaku untuk seluruh anggota masyarakat. Dengan demikian implementasi kebijakan diharapkan membawa implikasi luas sebagai keputusan pemerintah yang bersifat umum dan berlaku untuk seluruh anggota masyarakat pada masyarakat daerah ke arah yang lebih baik. Artinya implementasi kebijakan pelayanan publik kepelabuhanan setidaknya akan membawa implikasi atau **dampak sosial, ekonomi dan budaya pada masyarakat setempat.**

Kesejahteraan masyarakat di sekitar pelabuhan dapat dilakukan melalui pelayanan publik yang berkualitas, dengan berkonsentrasi terhadap **peningkatan dukungan indikator dapat diakses, efisien dan adil dalam melayani.**

Dari segi **pelayanan publik kapal dan barang**, bahwa kemajuan teknologi komunikasi dan informasi yang pesat, serta potensi pemanfaatannya secara luas, membuka peluang bagi pengaksesan, pengelolaan dan pendayagunaan informasi dalam volume yang besar secara cepat dan akurat. Juga bahwa pemanfaatan teknologi

komunikasi dan informasi dalam proses pemerintahan (*e-government*) akan meningkatkan efisiensi, efektifitas, transparansi dan akuntabilitas penyelenggaraan pemerintahan. Selanjutnya bahwa dalam pelaksanaannya diperlukan kesamaan pemahaman, keserempakan tindak dan keterpaduan langkah dari seluruh unsur kelembagaan pemerintah, maka dipandang perlu adanya pelayanan publik terpadu di sektor kepelabuhanan di setiap daerah yang mempunyai pelabuhan.

Selain itu bahwa pelayanan publik merupakan salah satu prasyarat utama untuk keberhasilan pelaksanaan otonomi daerah, yaitu kemampuan pemerintah daerah untuk melaksanakan dengan baik berbagai urusan pemerintahan yang menjadi tanggung jawabnya. Salah satu cara agar kesejahteraan masyarakat tercapai sebagaimana tujuan otonomi daerah adalah jika hak-hak masyarakat untuk mendapatkan pelayanan yang baik dari pemerintah terpenuhi. Pelayanan publik yang baik akan tercipta jika daerah mempunyai kapasitas dalam merencanakan dan mengimplementasikan berbagai pelayanan publik di daerahnya masing-masing.

Selaras dengan batasan yang dikemukakan Sinambela (2010:5), bahwa pelayanan publik merupakan pemenuhan keinginan dan kebutuhan masyarakat oleh penyelenggara pemerintah dengan serangkaian aktivitas yang dilakukan oleh birokrasi publik untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Dengan demikian aspek pelayanan publik jasa kapal & barang di pelabuhan sebagai bentuk pemenuhan kebutuhan diharapkan tidak hanya mampu meningkatkan kesejahteraan warga masyarakatnya, akan tetapi sebagai sumber pendapatan bagi Anggaran Pendapatan Belanja Daerah (APBD) bagi pemerintah daerah setempat melalui pelayanan jasa kepelabuhanan yang diberikan.

Selanjutnya bahwa untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat di sekitar pelabuhan dapat dilakukan melalui profesionalisme aparat, dengan berkonsentrasi terhadap **peningkatan dukungan indikator mampu memecahkan masalah pekerjaan, komunikatif dan tanggungjawab.**

Dari segi **profesionalisme aparat**, bahwa profesionalisme aparat adalah hal mendasar yang memberikan dorongan atau semangat kerja. Profesionalisme aparat ditekankan pada kemampuan dan keterampilan seorang dalam melakukan pekerjaan. Sesuai yang dikemukakan oleh Kurniawan (2005:74), profesionalisme diartikan sebagai suatu kemampuan dan keterampilan seorang dalam melakukan pekerjaan menurut bidang dan tingkatan masing-masing.

Dari sudut pandang profesionalisme aparat, kesejahteraan masyarakat adalah kemampuan aparat untuk melaksanakan tugas dan pekerjaan dengan didukung oleh kemampuan, pengetahuan, keterampilan terhadap kualitas kerja, dedikasi terhadap kepentingan masyarakat sebagai pihak yang dilayani oleh pemerintah. Sebagaimana dinyatakan oleh Islamy (2000:12) bahwa kalau kepentingan publik adalah sentral, maka menjadikan administrator publik sebagai profesional yang proaktif adalah mutlak, yaitu administrator publik yang selalu berusaha meningkatkan responsibilitas obyektif dan subyektifnya, serta meningkatkan aktualisasi dirinya yang dalam konteks ini adalah mendukung upaya peningkatan kesejahteraan.

Dari segi **pemerintahan** sesuai dengan Undang-Undang Dasar (UUD), bahwa pemerintah mempunyai peran untuk mewujudkan *social welfare and protection* di negara Indonesia sebagaimana diamanatkan Undang-Undang Dasar (UUD) 1945, baik yang dirumuskan di dalam Pembukaan maupun di dalam batang tubuhnya. Di dalam

Pembukaan Undang-Undang Dasar (UUD) '45 alinea IV disebutkan: “untuk membentuk suatu pemerintahan Negara Indonesia yang melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa”. Memajukan kesejahteraan umum mengandung arti bahwa negara mempunyai tujuan sekaligus kewajiban untuk memajukan kesejahteraan umum dalam hal ini kesejahteraan rakyat Indonesia terutama dalam bidang ekonomi agar tidak terjadi kesenjangan sosial, dan kemiskinan yang meluas dalam Negara Indonesia.

Selain itu dalam batang tubuh Undang-Undang Dasar (UUD) 1945 terdapat di dalam Bab XIV dengan judul Kesejahteraan Sosial yang mengandung dua pasal, yaitu Pasal 33 dan Pasal 34. Kedua pasal itu memang bermakna tugas pemerintah untuk meningkatkan kesejahteraan sosial masyarakat dengan menetapkan pengaturan dalam kehidupan perekonomian bangsa.

DAFTAR PUSTAKA

- Abidin, Zainal Said, 2006, Kebijakan Publik, Yayasan Pancur Siwah, Jakarta.
- Agustino Leo, 2008, Dasar-dasar Kebijakan Publik, Bandung: Alfabeta.
- Awang, Azam, 2010, Implementasi Pemberdayaan Pemerintah Desa, Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Anderson, James E., 2006, Public Policy Making, New York: Holt, Rinehart and Winston.
- Dwiyanto, Agus, 2005, Mewujudkan Good Governance Melalui Pelayanan, Publik. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Dunn, William N., 2003, Public Policy Analysis: An Introduction, Edisi kelima, Terjemahan: Gadjah Mada University Press, Yogyakarta.
- George, Vic and Robert Page, 1995, Modern Thinkers on Welfare, Prentice Hall, New York.
- Gulo, W., 2002, Strategi Belajar-Mengajar, Jakarta: PT. Gramedia Widiasarana, Indonesia.
- Hardiansyah, 2011, Kualitas Pelayanan Publik, Yogyakarta: Gaya Media.
- Hill, Michael, dan Peter Hupe, 2002, Implementing Public Policy, Sage Publication, London.
- Idris dan Ramel Yanuarta, 2007, Bahan Ajar: Ekonomi Sumber Daya Manusia, FE UNP.
- Islamy, M. Irfan, 2000, Prinsip-Prinsip Perumusan Kebijakan Negara, Jakarta: Sinar Grafika.
- J. Kaloh, 2002, Mencari Bentuk Otonomi Daerah, Rineka Cipta: Bandung
- Koswara E., 2001, Teori Pemerintahan Daerah, Institut Ilmu Pemerintahan Press, Jakarta.

- _____, 2003, Pokok-Pokok Kuliah Teori Pemerintahan Daerah, Program Pasca Sarjana MIP, Jakarta.
- _____, 2005, Otonomi Daerah untuk Daerah dan Kemandirian Rakyat, Candi Cipta Piramida, Jakarta.
- Kotler, Philip, 2006, Manajemen Pemasaran, Edisi Milenium, Alih Bahasa Nebyamin Molan, Prenhallindo. Jakarta.
- Kurniawan, Agung, 2005, Transformasi Pelayanan Publik, Pembaharuan, Yogyakarta.
- Moenir, 2010, Manajemen Pelayanan Umum Di Indonesia, Penerbit Bumi. Aksara, Jakarta.
- Narayan, Deepa and Patti Petesch, 2007, Moving Out of Poverty; Cross-Disciplinary Perspectives on Mobility. A Copublication of the World Bank and Palgrave, Macmillan, New York.
- Ndraha, Taliziduhu, 2000, Jilid I-II-III-IV-V Ilmu Pemerintahan, BKU IP Kerjasama IIP-UNPAD, Jakarta.
- _____, 2007, Kybernology (Ilmu Pemerintahan Baru) I, PT Rineka Cipta, Jakarta.
- Nugroho, Riant, 2011, Public Policy Dinamika Kebijakan-Analisis Kebijakan-Manajemen Kebijakan, Jakarta: PT. Elex Media Komputindo.
- Parsons, Wayne, 2011, Public Policy, Terjemahan: Cetakan Ketiga, Prenada Media Group, Jakarta.
- Ratminto dan Winarsih, Atik Septi, 2010, Manajemen Pelayanan, Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Rasyid M. Ryaas., 2007, "Makna Pemerintahan-Tinjauan dari Segi Etika dan Kepemimpinan", PT. Mutiara Sumber Widya ,Jakarta.
- Sagir, 1989, Membangun Manusia Karya Masalah Ketenagakerjaan dan Pengembangan Sumber Daya Manusia, PustakaSinar Harapan, Jakarta.

- Sedarmayanti, 2004, *Good Government (Pemerintahan yang baik)*, Bandung: CV. Mandar Maju
- Sinambela, L.P, 2010, *Reformasi Pelayanan Publik; Teori, Kebijakan dan Implementasi*, Cetakan kelima Jakarta: PT. Bumi Aksara
- Sirajuddin, 2011, *Hukum Pelayanan Publik Berbasis Keterbukaan Informasi dan Partisipasi*, Cita Intrans Selaras, Malang.
- Syafiie, Inu Kencana, 2001, *Filsafat Pemerintahan*, Perca, Jakarta
- Subarsono, 2005, *Analisis Kebijakan Publik Konsep, Teori dan Aplikasi*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Supriatna, Tjahya, 2007, *Bahan Kuliah Teori Pembaharuan Pemerintahan Daerah; Bagi Mahasiswa Program Magister S2 MAPD IPDN, Depdagri IIP, Kampus Cilandak, Jakarta.*
- Suradinata, Ermaya, 2002, *Manajemen Pemerintahan dan Otonomi Daerah*, Ramadhan, Bandung.
- _____, 2002, *Filsafat dan Metodologi Ilmu Pemerintahan*, Ramadhan, Bandung.
- Surbakti, Ramlan, 1992, *Memahami Ilmu Politik*, Jakarta: PT Gramedia.
- Suseno, Frans Magnis, 1988, *Etika Jawa*, Jakarta: Gramedia
- Tachyan, 2008, *Implementasi Kebijakan Publik*, Alfabeta, Bandung.
- Tangkilisan, Hesel Nogi, 2005, *Manajemen Publik*, Gramedia Widayarsana Indonesia, Jakarta.
- Triwulan Titik, 2008, *Hukum Perdata dalam Sistem Hukum Nasional*, Jakarta: Kencana.
- Wasistiono, Sadu, 2003, *Kapita Selekta Manajemen Pemerintahan Daerah*, Alqaprint, Jatinangor.

- _____, dan Fernandes Simangungsong, 2008, Metodologi Ilmu Pemerintahan, Univeritas Terbuka, Jakarta.
- Widodo, 2011, Implementasi Kebijakan, Pustaka Pelajar, Bandung.
- Winarno, Budi, 2007, Teori dan Proses Kebijakan Publik, Yogyakarta: Media Press.
- Asikin, Zainal, Hukum Dagang, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2013.
- Gultom, Elfrida, Hukum Pengangkutan Laut, Literata Lintas Media, Jakarta, 2009.
- Lasse, D.A., Keselamatan Pelayaran Di Lingkungan Teritorial Pelabuhan dan Pemanduan Kapal, Jakarta, 2014.
- _____, Manajemen Kepelabuhanan, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2011.
- Martono, H.K., Tjahjono, Eka Budi, Asuransi Transportasi Darat - Laut - Udara, Mandar Maju, Jakarta, 2011.
- Transportasi Di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, Rajawali Pers, Jakarta, 2011.
- Muhammad, Abdulkadir, Hukum Pengangkutan Niaga, Citra Adtya Bakti, Bandung, 2013.
- Purba, Radiks, Angkutan Muatan Laut, Rineka Cipta, Jakarta, 1994.
- Sarsono, Herman Budi, Manajemen Pelabuhan dan Realisasi Ekspor Impor, Andi, Yogyakarta, 2012.
- Sefriani, Hukum Internasional, Rajawali Pers, Yogyakarta, 2009.
- Sembiring, Sentosa, Hukum Asuransi, Nuansa Aulia, Bandung, Januari, 2014.
- Subagyo, P. Joko, Hukum Laut Indonesia, Rineka Cipta, Jakarta, 2013.

- Sumbu, Telly., Kalalo, Merry. E., Palandeng, Engelian R., dan Lumolos, John., Kamus Umum Politik & Hukum, Media Prima Aksara, Jakarta, 2011.
- Tribawono, Djoko, Hukum Perikanan Indonesia, Citra Aditya Bakti, Bandung 2013.
- Lasse, manajemen bisnis transportasi laut, carter dan klaim, (Jakarta :PT Raja Grafindo Persada ,2015), h.257.
- Wirjono Projodikoro, Hukum Dagang, Hukum Pelayaran Laut dan Pelayaran Darat, (Bandung: 1983), h. 23
- Randy y.c aguw, tanggung jawab syahbandar dalam keselamatan pelayaran dirinjau dari undang-undang pelayaran nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran jurnal lex administratum, volume.1 nomor 1 2013 h. 47
- Nur Yanto, Memahami Hukum Laut Indonesia, (Jakarta: Mitra Wacana Media, 2014), h. 144
- Harsono, Boedi. (2008). Hukum Agraria Indonesia Sejarah Pembentukan Undang-Undang Pokok Agraria, Isi dan Pelaksanaannya. Jakarta: Djambatan.
- Hutagalung, Arie Sukanti dan Sitorus, Oloan. (2011). Seputar Hak Pengelolaan. STPN Press.
- Karsafman, Tjetjep. (2004). Port and Shipping. Jakarta.
- Lasse, D.A. (2014). Manajemen Kepelabuhanan. Jakarta: Rajawali Press.
- Nuryanto. (2011). Implementasi Undang-Undang Pelayaran: Dapatkah Menghilangkan Monopoli Pelabuhan?. STIMART "AMNI", Oloan SG., Raja dan Haryadi B, Eko. (2007). Manajemen Bisnis Pelabuhan. APE Publishing.
- Sumardjono, Maria S.W. (2008). Tanah dalam Perspektif Hak Ekonomi Sosial dan Budaya. Jakarta: Penerbit Kompas.
- Tjetjep Karsafman. Ks. (2004), Port & Shipping.

- Triatmojo, Bambang. (1996). Pelabuhan. Yogyakarta: Beta Offset.
- Lasse, D.A., Keselamatan Pelayaran Di Lingkungan Teritorial Pelabuhan Dan Pemanduan Kapal, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2014).
- Sefriani, Hukum Internasional, (Yogyakarta: Rajawali Pers, 2009).
- Soemitro, Rono Hanitjo, Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1982).
- Soerjono Soekanto, Sri Mamudji, Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat, (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2004).

Jurnal

- Bayuputra, Tenda Bisma, "Tinjauan Yuridis Mengenai Peran Syahbandar Dalam Kegiatan Pelayaran Angkutan Laut Di Indonesia", *Lex et Societatis*, 3:3, (Manado:Fakultas Hukum Universitas Sam Ratulangi, 2015).
- Purwendah, Elly Kristianti, "Peran Syahbandar dalam Penegakan Hukum Pencemaran Minyak di Laut Oleh Kapal Tanker", *Perspektif*, 20:1, (Purwokerto:Fakultas Hukum Universitas Wijayakusuma, 2015).

Artikel Jurnal, Skripsi, Tesis, Desertasi

- Bayuputra, Tenda Bisma, "Tinjauan Yuridis Mengenai Peran Syahbandar Dalam Kegiatan Pelayaran Angkutan Laut Di Indonesia", *Lex et Societatis*, 3:3, (Manado:Fakultas Hukum Universitas Sam Ratulangi, 2015).
- Purwendah, Elly Kristianti, "Peran Syahbandar dalam Penegakan Hukum Pencemaran Minyak di Laut Oleh

- Kapal Tanker”, Perspektif, 20:1, (Purwokerto:Fakultas Hukum Universitas Wijayakusuma, 2015).
- Emma V. E. Senewe,; Audi H. Pondaag,; Ronny Luntungan, Tenda Bisma Bayuputra Tinjauan Yuridis mengenai Peran Syahbandar dalam Kegiatan Pelayaran Angkutan Laut di Indonesia *Lex et Societatis*, Vol. III/No. 3/Apr/2015 Fakultas Hukum Universitas Sam Ratulangi Manado.
- Meydia Hendra Yani Peran Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Tanjungpinang dalam Upaya Peningkatan Keselamatan Pelayaran Program Studi Ilmu Pemerintahan Fakultas Ilmu Sosial dan Politik Universitas Maritim Raja Ali Haji Tanjungpinang 2014
- M. Sabiq Muzaki Peran Syahbandar Melakukan Pengawasan Dalam Menjamin Keselamatan dan Keamanan Pelayaran Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 51 Tahun 2015 (studi di angkutan pelayaran-rakyat Kecamatan Tebing Tinggi Kabupaten Kepulauan Meranti) Jurusan Ilmu Hukum Fakultas Syariah dan Ilmu Hukum Universitas Negeri Sultan Syarif Kasim Riau Pekanbaru 2020
- Jumriani, Annisa Rahmah, Muhammad Al Shadril, peningkatan peran divisi dokumen kontrol pt. lintas samudra borneo line dalam menangani dokumen kapal di kantor syahbandar dan otoritas pelabuhan (ksop) banjarmasin politeknik Ilmu Pelayaran Makassar Jalan Tentara Pelajar No. 173 Makassar, Kode pos. 90172 Telp. (0411) 3616975; Fax (0411) 3628732, E-mail: pipmks@pipmakassar.com
- Viana I R br Barus, Paramita Prananingtyas, Siti Malikhatun, Tugas dan Tanggung Jawab Syahbandar dalam Kegiatan Pengangkutan Laut di Indonesia

Diponogoro Law Journal Volume 6, Nomor 1, Tahun 2017 Studi S1 Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro E-mail : vianabarus@g5mail.com

Internet

Website www.dephub.go.id www.hukumonline.com
<https://www.kanalinfo.web.id/pengertian-syahbandar>

Aditiawan Muslim Kewenangan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Panjang Dalam Pengelolaan Lahan Kepelabuhanan (Studi Pemisahan Regulator dan Operator Pelabuhan) PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Panjang, Bandar Lampung email : aditiawanmuslim@yahoo.com Volume 10 Issue 2, April-June 2016: pp. 221-412. Copyright © 2015-2016 Fiat Justisia *Journal of Law*. Faculty of Law, Lampung University, Bandar Lampung, Lampung, Indonesia. ISSN: 1978-5186 e-ISSN: 2477-6238. Open Access: <http://jurnal.fh.unila.ac.id/index.php/fiat>

Information Booklet PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Panjang White Book IPC

Peraturan Perundang-undangan

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintah Daerah.
Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2009 Tentang Kesejahteraan Sosial.
Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 Tentang Pelayanan Publik.
Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 Tentang Administrasi Pemerintahan.

- Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 Tentang Kepelabuhan.
- Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 Tentang Badan Usaha Milik Negara Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan Peraturan Pemerintah nomor 64 Tahun 2015 Tentang Perubahan atas
- Peraturan Pemerintah nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan Peraturan Menteri Perhubungan nomor 15 Tahun 2015 Tentang Konsesi dan bentuk Kerjasama lainnya antara Pemerintah dengan Badan Usaha Pelabuhan di bidang Kepelabuhanan
- Peraturan Menteri Perhubungan nomor 166 Tahun 2015 Tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan nomor 15 Tahun 2015 Tentang Konsesi dan bentuk Kerjasama lainnya antara Pemerintah dengan Badan Usaha Pelabuhan di bidang Kepelabuhanan
- Kitab Undang-undang Hukum Dagang. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 01 Tahun 2010.
- Undang-Undang No. 11 Tahun 2009 Tentang Kesejahteraan Sosial.
- Undang-Undang No. 25 Tahun 2009 Tentang Pelayanan Publik.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 36 Tahun 2012 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan.
- Departemen Perhubungan, Direktorat Jendral Perhubungan Laut.2003. "Buku Materi Penyuluhan Keselamatan Kapal Tahun Anggaran 2003" . Jakarta.
- Badan Koordinasi Keamanan Laut. 2009. "Pedoman Khusus Keselamatan dan Keamanan Pelayaran" Jakarta.

- Keputusan MENPAN Nomor KEP/63/7/2003 tentang Pedoman Umum Penyelenggaraan Pelayanan Publik.
- Peraturan Perundang-undangan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 34 tahun 2012.
- Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 36 tahun 2012.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 58 Tahun 2013
- Surat Keputusan Bersama Menteri Dalam Negeri dan Menteri Perhubungan Nomor : 63 Tahun 1987 / Nomor : KM 154 / AL 106 / PHB-87 Tentang Batas-batas Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan
- Direktur Jenderal Perhubungan Laut. (2015). Sinkronisasi Pengaturan di Sektor Pelabuhan dalam Rangka Meningkatkan Daya Saing Indonesia di Dunia Internasional, Tanggal 24 Agustus 2015.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2012 sebagaimana telah diubah dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 135 Tahun 2015 Tentang Organisasi Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan
- Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 Tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 15 Tahun 2015 Tentang Konsesi dan bentuk Kerjasama lainnya antara Pemerintah dengan Badan Usaha Pelabuhan di bidang Kepelabuhanan
- Peraturan Menteri Perhubungan nomor 166 Tahun 2015 Tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan nomor 15 Tahun 2015 Tentang Konsesi dan bentuk Kerjasama lainnya antara Pemerintah dengan Badan Usaha Pelabuhan di bidang Kepelabuhanan

Surat Keputusan Bersama Menteri Dalam Negeri dan Menteri Perhubungan Nomor : 63 Tahun 1987 / Nomor : KM 154 / AL 106 / PHB-87 Tentang Batas-batas Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan

Direktur Jenderal Perhubungan Laut. (2015). Sinkronisasi Pengaturan di Sektor Pelabuhan dalam Rangka Meningkatkan Daya Saing Indonesia di Dunia Internasional, Tanggal 24 Agustus 2015.

Internet/Website

<https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fwww.emaritim.com%2F2016%2F03%2Finfo-alur-pelayanan-kapal-dan-barang-di.html&psig=AOv,> diakses pada tanggal 19 Januari 2022, pukul 10.20 WIB.

https://www.google.com/imgres?imgurl=https%3A%2F%2Fslideplayer.info%2Fslide%2F13287804%2F79%2Fimages%2F2%2FPROSES%2BPELAYANAN%2BKAPAL%2BDI%2BPELABUHAN%2BTANJUNG%2BPRIOK%2B%2528PELINDO%2BII%2529.jpg&imgrefurl=https%3A%2F%2Fslideplayer.info%2Fslide%2F13287804%2F&tbnid=7jE3_Sar-V4HOM&vet=12ahUKEwiu256O6Lz1AhV8HrcAHbq_C0oQMygKegUIARCWAQ..i&docid=T2_87JK1Fd816M&w=1024&h=768&itg=1&q=ppt%20pelayanan%20jasa%20kapal%20dan%20barang%20di%20pelabuhan&client=safari&ved=2ahUKEwiu256O6Lz1AhV8HrcAHbq_C0oQMygKegUIARCWAQ, diakses pada tanggal 19 Januari 2022, pukul 10.29 WIB.

<https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fslideplayer.info%2Fslide%2F12292518%2F&psig=AOvVaw0c5j4tBjbXmwYxgYEOT5A1&ust=1642647280094000&source=images&cd=vfe&ved=0CAsQjRxqFwoTCLiV0qTovPUCFQAAAAAdAAAAABBA>, diakses pada tanggal 19 Januari 2022, pukul 10.31 WIB.

PROFIL PENULIS



A Junaedi Karso lahir di Indramayu, pada 20 September 1975. Selain menulis, ia juga merupakan Dosen Universitas Muhammadiyah Makassar. Puluhan karya tulis ilmiah telah diterbitkan di jurnal nasional dan internasional. Di antara karya yang terbitkan jurnal nasioal tahun 2020 adalah *Legal Study Concerning Provison of The Development of Environmental Funds in Development of Building Storage of Evidence Goods and Household Resistance of North Sumatera*, (Res Nulius Law Journal, 2020) dan *Penerapan Tatakelola Perusahaan yang Baik (Good Corporate Governance) di Bidang Pengamanan Asset untuk Meminimalisir Pencurian Tandan Buah Segar (TBS) Kelapa Sawit di PTPN IV*, (Res Nulius Law Journal, 2020).

Sementara, jurnal nasional yang terbit pada tahun 2019 antara lain *Call Centre Brigade Siaga Bencana sebagai Strategi Pelayanan Kesehatan di Kabupaten Bantaeng*, (Jurnal Dinamika Pemerintahan, 2019); *Partisipasi Politik Masyarakat dalam Diskursus Kolam Kosong Pada Pilbup di Kabupaten Enrekang*, (Gorontalo Journal of Government and Political Study, 2019); *Kerjasama BNN dan Kepolisian dalam Penanggulangan Penyalahgunaan Narkoba di Kecamatan Rappucini Makassar*, (Jurnal MODERAT, 2019); *Implementasi Kebijakan Perlindungan Khusus pada Program Kota Layak Anak di Kota Makassar*, (Journal of Government and Civil Society, 2019); *Peran Humas dalam Menyebarkan Pembangunan Pariwisata di Kabupaten Bantaeng*, (Jurnal Komunikasi dan Organisasi JKO, 2019); dan *Legal Study about Demotion of The*

Indonesia National Army and Police in The Director of Sea Transportation, The Ministry of Transportation of The RI, (Res Nulius Law Journal, 2019).

Adapun karya yang terbit di jurnal internasional pada tahun 2019 antara lain *Factor That Affect Governance of Land Administration service in Anjatan Districty, (International Jurnal of Social Science Humanities Research, 2019);* dan *Improving The Quality of Public Service: Study of Land Administration Service in Anjatan District, Indramayu Regency, (IJO-International Journal of Social Science and Humanities Research, 2019);*

Karya di jurnal internasional yang terbit tahun 2020 antara lain *Regional Asset Management Mechanism Based on Government Law and Regulation in Indonesia, (East African Scholar Journal of Economics, business and Management, 2019); Public Policy for Environmental Regulation and Its Impact on the Business Performance of Restaurants in Thailand, (International Journal of Innovation, Creativity and Change (Scopus), 2020); Effort to Prevent Bureaucratic Corruption on The Pierching Principles of The Governance Veil in Realizing Good Governance and Clean Governance in Indonesia, (Journal L Sociale, 2020); Effort to Increase the Fisherman Income Through Finance Management of The Independent Fisherman Group in Village Matirro Bombang, Pangkep Regency, (Journal La Bisecoman, 2020); Legal Review of Port Cooperation Agreement: Strength Assessment between Law Number 17 of 2008 Concerning Ports, (South Asian Research Journal of Humanities Social Sciences, 2020); Government Handling and Policies in Overcoming The Covid-19 Pandemic in Indonesia, (East African Scholar Journal of Education and Literature, 2020); Implementation of Good Corporate Governance (GCG) in The Field of Securing Plantation Assets, (Journal La Sociale, 2020); The Effect of Implemeting Mixed Marriage Policies on Improving Public Welfare, (International Journal of*

Mechanical and Production engineering Research and Development (IJMPERD) (Scopus), 2020); *Prespective of Cooperation in the Port based on the Principle of Salus Populi Suprema Lex*, (Artech Journsl of Art and Socisl Sciences (AJASS), 2020); Good Governance in the Management of Village-owned Enterprise: Review of Legal Prespective, (IAR Journal of Humanities and Social Sciences, 2020); Village Fund Management: Risks in Management of Village-Owned Enterprises, (Artech Journal of Current Business and Financial Affair (AJCBFA), 2020); dan Improving the Quality of Sea Transportation *Licensing Service throught Digital Technology-based Losencing Service*, (Solid State Technology Archives Available, 2020). Pencegahan penyalahgunaan dana badan usaha milik desa (bumdes) menuju good governance of bumdes yang berdasarkan prinsip government judgement rulehttp://jurnal.umm.ac.id/index.php/jgoa, 2021).

Adapun Buku-buku yang telah diterbitkan antara lain: Penerapan *Good Corporate Governance* (GCG) untuk Pengamanan Aset Perusahaan Penerbit Samudra Biru Tahun 2020, Analisis Sebagai Proses Perumusan, Implemetasi, Evaluasi Revisi kebijakan di Indonesia, Penerbit Eureka Media Aksara Tahun 2020, Pengaruh Implementasi Kebijakan Pemerintah Daerah Terhadap Perkawinan Antar Warga Negara, Di Dalam Pembangunan perekonomian, sosial, budaya di kabupaten indramayu” Penerbit Eureka Media Aksara Tahun 2020, Kinerja, Peran dan Fungsi Camat di Indonesia” Penerbit Eureka Media Aksara Tahun 2020,. “Legalitas Perkawinan Antar Warga Negara Di Kecamatan Anjatan Kabupaten Indramayu Jika Di Tinjau Dari Segi Hukum Islam yang di Hubungan dengan Pasal 56-62 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1974 tentang perkawinan”, Penerbit Eureka Media Aksara Tahun

2020, Gagasan Perubahan Perizinan Transportasi Laut Penerbit Samudra Biru Tahun 2021, Perkawinan Campuran & Kesejahteraan (Mengkaji Pelayanan Publik Ijin Perkawinan Campuran (Antar Warga Negara) di Kabupaten Indramayu Penerbit Samudra Biru Tahun 2021, Membangun Kualitas Pelayanan Administrasi Pertanahan Penerbit Samudra Biru Tahun 2021, Pendidikan Anti Korupsi Penerbit Samudra Biru Tahun 2021, Hubungan Pemerintah Pusat & Daerah Penerbit Samudra Biru Tahun 2021, dan masih banyak lainnya, karya-karya yang di torehkan oleh penulis.

Pendidikan formalnya bermula dari MI Tarbiyah Wata'lim Indramayu (lulus tahun 1989), MTs Al-Wahab Jakarta (lulus tahun 1992), MA Al-Huda Jakarta (lulus tahun 1995), S1 FIH Indramayu (lulus tahun 2006), S2 FIP Tangerang (lulus tahun 2008), dan S3 FIP Jakarta (lulus tahun 2017). Selain itu, ia juga mengambil S2 FIH Medan (lulus tahun 2020). Untuk pendidikan non formal meliputi Mengetik Manual di Mars College Jakarta tahun 1995, Mengetik IBM di Mars College Jakarta tahun 1996, Komputer di Mars College Jakarta tahun 1996, Akutansi Bon A Bon B di PKBMN Jakarta tahun 1997, Beginner Course di PKBMN Jakarta tahun 1996, *Free Elementary* di PKBMN Jakarta tahun 1996, *Elementary One* di PKBMN Jakarta tahun 1996, *Elementary Two* di PKBMN Jakarta tahun 1996, *Intermedite One* di PKBMN Jakarta tahun 1998, *Intermedite Two* di PKBMN Jakarta tahun 1998, *Advance* di PKBMN Jakarta tahun 1998, *Conversation* di Mars College Jakarta tahun 1996, dan Perpajakan di Dirjen Pajak Jakarta tahun 2010.

Sementara, pendidikan dan pelatihan yang diikuti antara lain *My Dreams Future Procurement break Through* di LPKN tahun 2020, *Certificate Prouement Contract Legal Expert*

(CPCLE) di International Federation of Procurement Bar Association (IFPB) tahun 2020, *Certificate Procurement in Perpetice ISO* di Nevi Belanda tahun 2020, *Implementasi System Thinking* dalam Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah di LPKN tahun 2020, Pelatihan & Sertifikasi Kompetensi Tata Cara Penghitungan Tingkat Komponen Dalam Negeri (TKDN) dalam Pengadaan Barang/Jasa di LPKN/Angkasa Pura/Surveyor Indonesia tahun 2020, *Dinamika Balcklist* dalam Pengadaan Barang/Jasa di LPKN tahun 2020, Diklat Menghadapi Audit & Resiko Hukum Dalam Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah di LPKN tahun 2020, Pengadaan Barang/Jasa dari berbagai Perspektif di LPKN tahun 2020, Sistem Manajemen Mutu (Understanding and Implementing ISO 9001:2015) di LPKN tahun 2020, Sertifikasi Kompetensi Assesor Pengadaan Barang/Jasa di LPKN tahun 2020, Sertifikasi Kompetensi Pendampingan KUKM di BNSP tahun 2020, Sertifikasi Kompetensi Pendampingan KUKM di BNSP tahun 2020, Diklat Aspek-Aspek Perancangan Bangunan di LPKN tahun 2020, Diklat Persiapan & Pelaksanaan Pemilihan Jasa Konstruksi di LPKN tahun 2020, Memahami Ilmu Pengadaan & Peluang Mendapatkan Proyek Pemerintah (Pengadaan Barang & Jasa Pemerintah) di LPKN tahun 2020, Pengalaman Lapangan pada Pelaksanaan Pengadaan Jasa Konstruksi di LPKN tahun 2020, Pengadaan Jasa Konstruksi Pasca Hadirnya Permen PUPR No.14 Tahun 2020 dan SE No. 22 Tahun 2020 di LPKN tahun 2020, Persyaratan Pemilihan & Evaluasi Dokumen Penawaran Pengadaan Jasa Konstruksi sesuai dengan Permen PUPR No. 14 Tahun 2020 di LPKN tahun 2020, Diklat Strategi Pengadaan Tahun 2021 & Penyelesaian Pekerjaan Akhir Tahun 2020 di LPKN tahun 2020, Diklat Pinjam Bendera dalam Pengadaan Perspektif Realita Lapangan & Ketentuan Per-UU di LPKN tahun 2020,

Pelatihan Pengadaan Barang & Jasa Sitem Informasi Kinerja Penyedia (SIKAP) di LPKN tahun 2020, Sistem Manajemen Mutu ISO 9001:2015 *Awariness, Understanding & Implementing Quality Management System* di LPKN tahun 2020, Diklat Persiapan & Pelaksanaan Pemilihan Jasa Konstruksi di LPKN tahun 2020, dan Pengadaan Jasa Konstruksi Pasca Hadirnya Permen PUPR No.14 Tahun 2020 dan SE No. 22 Tahun 2020 di LPKN tahun 2020, Persyaratan Pemilihan & Evaluasi Dokumen Penawaran Pengadaan Jasa Konstruksi sesuai dengan Permen PUPR No. 14 Tahun 2020 di LPKN tahun 2020, *New Normal* Penyelenggaraan Jasa Konstruksi "*How to Perform While Transform*" di LPKN tahun 2020, Pemberian Kesempatan dengan Perpanjangan Masa Kontrak di LPKN tahun 2020, Strategi BUMN menuju Transformasi Pengadaan Barang/Jasa di LPKN tahun 2020, Meningkatkan Kualitas Pengadaan melalui *Quality Assurance* dalam Era Industri 5.0 di LPKN tahun 2020, Pengadaam Mutu Konstruksi di LPKN tahun 2020, Pelaku Pengadaan: Konsep Pengenalan Sederhsns Perpres No.16/2018 bagi PNS di LPKN tahun 2020, Perijinan Terintegrasi (OSS) pada Pengadaan Barang & Jasa di LPKN tahun 2020, Jerat & Celah Hukum Pengadaan dalam Keadaan Darurat di LPKN tahun 2020, Pembekalan Teknis untuk Pejabat Pengadaan Barja di LPKN tahun 2020, SMK 3 Konstruksi di LPKN-BNSP tahun 2020, di LPKN tahun 2020, NNLP Practitioner di LPKN-Neo NNLP tahun 2020, Master NNLP Practitioner di LPKN-Neo NNLP tahun 2021, Pembekalan Teknis bagi PPK dalam Rangka Pelaksanaan Pengadaan TA 2020 & Kompetensi Pejabat PPK di LPKN tahun 2021, *Training of Trainer* (TOT) di BNSP tahun 2020, Penerapan Kontrak Kerja Konstruksi di BNSP tahun 2020, Persiapan Kontrak Pengadaan Barang/Jasa di BNSP tahun 2020, *Training of Trainer* (TOT) Internasional di

IPB-KAN tahun 2021, *Training of Trainer (TOT)* BNSP di LPKN-Pelatinas tahun 2021, Pengelolaan Lembaga Pelatihan BNSP di LPKN-Pelatinas tahun 2021, Metodologi Pelatihan Jarak Jauh BNSP di LPKN-Pelatinas tahun 2021, *Certified International Quantitative Research (CIQnR)* di Quantum HRM International_KAN tahun 2021, *Certified International Qualitative Research (CIQaR)* di Quantum HRM International_KAN tahun 2021,

Pengalaman kerja meliputi guru di SMP Pemda Anjatan tahun 1998-2002, guru SMP PGRI Anjatan tahun 1998-2002, guru di SMAN 1 Anjatan tahun 2001-2002, dosen Unidarma Indramayu tahun 2006-2012, dosen Unma Majalengka tahun 2006-2012, dosen STMY Majalengka tahun 2010-2012, manager Primkoppol Denmabes Polri tahun 2003-2013, dosen Universitas Indonesia Timur tahun 2012-2013, dosen Universitas Satria Makassar tahun 2013-2014, Sekretaris Rektor Universitas Satria Makassar tahun 2012-2014, Tenaga Ahli Hukum & Pemerintahan Ketua Fraksi PKS Fraksi PKS DPRD Kabupaten Indramayu tahun 2012-2014, Personal Expert Consultant KSOP Sunda Kelapa tahun 2014-2015, Tenaga Ahli Primkoppol Denmabes Polri tahun 2016-2017, Wakil Ketua Primkoppol Denmabes Polri tahun 2016-2017, Personal Expert Consultant KSOP Gresik tahun 2016-2017, dosen Unismuh Makassar tahun 2013 S/d Sekarang, Dosen STIP-AN Jakarta tahun 2017-2018, Konsultan Hukum & Pengamanan PT. Perkebunan Nusantara IV Medan - Sumatera Utara tahun 2017 S/d Sekarang, Personal Expert Consultant di KS Internasional Pelabuhan Tanjung Priok tahun 2019-2020, dan Personal Expert Consultant di Dirkapel tahun 2020 Sd/ Sekarang, Konsultan Hukum PT. Perkebunan Nusantara XIII Kalimantan Barat Agustus 2021 S/d Sekarang.

Untuk berkorespondensi bisa menghubungi nomor kontak +62813 2417 8569 atau email Bintang.lyatiara66@gmail.com, juga bisa berkunjung di Ilmu Pemerintahan FISIP. Universitas Muhammadiyah Makassar, Jl. Sultan Alauddin No. 259 Makassar.



PENERBIT INSANIA

Sertifikat

Diberikan Kepada

A. Junaedi Karso

Sebagai Penulis dalam Buku dengan Judul

**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN SEBAGAI KEPALA PEMERINTAHAN DI
PELABUHAN GUNA MENINGKATKAN KINERJA PELAYANAN PUBLIK SECARA PROFESIONAL DAN AKUNTABEL DALAM
RANGKA MEWUJUDKAN KESELAHTERAPAN MASYARAKAT DALAM LINGKUNGAN KEPELABUHANAN**

Diterbitkan oleh Penerbit Insania pada Bulan Desember 2021

dengan Nomor ISBN : 978-623-5770-06-2 pada Perpustakaan Nasional Indonesia

dan Nomor Pencatatan Ciptaan : 000312406 pada Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia

Cirebon, 10 Januari 2022

Direktur,



Fidya Arie Pratama, M.Pd

REPUBLIC INDONESIA
KEMENTERIAN HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA

SURAT PENCATATAN CIPTAAN

Dalam rangka perlindungan ciptaan di bidang ilmu pengetahuan, seni dan sastra berdasarkan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2014 tentang Hak Cipta, dengan ini menerangkan:

Nomor dan tanggal permohonan : EC00202185586, 28 Desember 2021

Pencipta

Nama : **Dr. A Junaedi Karso, S.H., M.Si dan Isnaniah, S.Pd., M.Pd**

Alamat : Dusun Kebon Randu RT 005 RW 001 Desa Anjatan Baru Kecamatan Anjatan, Kabupaten Indramayu, JAWA BARAT, 45256

Kewarganegaraan : Indonesia

Pemegang Hak Cipta

Nama : **Dr. A Junaedi Karso, S.H., M.Si dan Isnaniah, S.Pd., M.Pd**

Alamat : Dusun Kebon Randu RT 005 RW 001 Desa Anjatan Baru Kecamatan Anjatan, Kabupaten Indramayu, JAWA BARAT, 45256

Kewarganegaraan : Indonesia

Jenis Ciptaan : **Buku**

Judul Ciptaan : **IMPLEMENTASI KEBIJAKAN KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN SEBAGAI KEPALA PEMERINTAHAN DI PELABUHAN GUNA MENINGKATKAN KINERJA PELAYANAN PUBLIK SECARA PROFESIONAL DAN AKUNTABEL DALAM RANGKA MEWUJUDKAN KESEJAHTERAAN MASYARAKAT DALAM LINGKUNGAN KEPELABUHANAN**

Tanggal dan tempat diumumkan untuk pertama kali di wilayah Indonesia atau di luar wilayah Indonesia : 20 Desember 2021, di CIREBON

Jangka waktu perlindungan : Berlaku selama hidup Pencipta dan terus berlangsung selama 70 (tujuh puluh) tahun setelah Pencipta meninggal dunia, terhitung mulai tanggal 1 Januari tahun berikutnya.

Nomor pencatatan : 000312406

adalah benar berdasarkan keterangan yang diberikan oleh Pemohon.

Surat Pencatatan Hak Cipta atau produk Hak terkait ini sesuai dengan Pasal 72 Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2014 tentang Hak Cipta.



a.n Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia
Direktur Jenderal Kekayaan Intelektual
u.b.
Direktur Hak Cipta dan Desain Industri

Dr. Syarifuddin, S.T., M.H.
NIP.197112182002121001

Disclaimer:

Dalam hal pemohon memberikan keterangan tidak sesuai dengan surat pernyataan, Menteri berwenang untuk mencabut surat pencatatan permohonan.