

IMPLEMENTASI KEBIJAKAN TENTANG PENERBITAN SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR (SPB) (Studi pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe)

Taufik Gunawan¹, Rudi Kurniawan², Muhaddis³
Program Studi Administrasi Negara
Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi Nasional

taufikgunawan67@gmail.com¹, krudi7621@gmail.com²,
almuhaddis5@gmail.com³,

ABSTRAK

Tujuan penelitian ini untuk mendeskripsikan Implementasi Kebijakan dan hambatan dalam penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) kepada perusahaan pelayaran pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif yang bersifat deskriptif dengan menggunakan teknik memperoleh data melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi. Penelitian ini menggunakan 10 informan yang ditentukan secara purposive terdiri dari Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe bersama jajarannya serta sebagian agen dari perusahaan pelayaran. Surat Persetujuan Berlayar (SPB) adalah dokumen Negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar. Hasil penelitian menunjukkan Implementasi Kebijakan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe sudah sesuai aturan yang berlaku namun masih terdapat beberapa kendala dalam pelaksanaannya. Pelayanan pembuatan SPB diselesaikan kurang lebih dalam waktu 3 jam setelah persyaratan diterima secara lengkap, bilamana permohonan tidak lengkap akan ditolak. Hambatan dan upaya dalam Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe diantaranya: Kurangnya pemahaman pemohon terhadap prosedur Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dan Prosedur pelayanan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) masih manual dan terbatasnya petugas di lapangan, upaya yang dilakukan adalah terus melakukan sosialisasi kepada pengguna jasa.

Keywords: **Impelmentasi, Kebijakan, Surat Persetujuan Berlayar (SPB)**

ABSTRACT

The purpose of this study is to describe the Implementation of Policies and obstacles in issuing Sailing Approval Letters (SPB) to shipping companies at Class IV Lhokseumawe Port Authority and Harbor Authority Offices. This study uses a qualitative research method that is descriptive by using techniques to obtain data through observation, interviews, and documentation. This study used 10 informants who were determined purposively consisting of the Head of Class IV Lhokseumawe Port Authority and Harbormaster Office along with their staff and several agents from shipping companies. Sailing Approval Letter (SPB) is a State document issued by Syahbandar to every ship that will sail. The results of the study show that the Implementation of the Policy for Issuing Sailing Permits (SPB) at the Class IV Lhokseumawe Port Authority and Harbormaster Office is in accordance with applicable regulations, but there are still several obstacles in its implementation. SPB making services are completed in approximately 3 hours after the complete requirements are received, if the application is incomplete it will be rejected. Obstacles and efforts in Issuing Sailing Approval Letters (SPB) at Class IV Lhokseumawe Port Authority and Harbor Authority Offices include: The applicant's lack of understanding of the procedure for Issuing Sailing Approval Letters (SPB) and Service Procedures for Issuing Sailing Approval Letters (SPB) are still manual and there are limited officers at In the field, the efforts made are to continue to disseminate information to service users.

Keywords: **Implementation, Policy, Sailing Approval Letter (SPB)**

PENDAHULUAN

Indonesia sebagai negara yang berlandaskan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945 mempunyai tujuan dan cita-cita yang hendak dicapai dengan keinginan yang kuat yaitu untuk mewujudkan masyarakat adil dan makmur. Salah satu usaha dalam mewujudkan tujuan negara adalah dengan meningkatkan taraf hidup seluruh masyarakat dengan memanfaatkan sumber daya manusia dan sumber daya alam sebaik-baiknya. Selain itu negara Indonesia yang dikaruniakan oleh Tuhan dengan kekayaan alam yang berlimpah dan berpenduduk yang banyak boleh berbangga serta bersyukur atas rahmat Tuhan Yang Maha Esa. Tetapi bila tidak dikelola dengan baik dan benar, bukan tidak mungkin kita akan tetap menderita sebagai bangsa yang miskin.

Kekayaan laut merupakan sebagian dari kekayaan bangsa Indonesia yang dalam fungsinya sebagai modal Pembangunan Nasional memiliki manfaat yang nyata bagi kehidupan dan penghidupan bangsa Indonesia, baik manfaat secara ekologi, sosial, budaya maupun ekonomi, secara seimbang dan dinamis. Dimana dalam kedudukannya, perikanan laut merupakan salah satu penentu sistem penyangga kehidupan dan sumber kemakmuran rakyat, oleh karena itu keberadaannya harus dipertahankan secara optimal dan berkelanjutan serta harus dijaga kelestariannya. Pelayaran merupakan peranan penting dalam upaya mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945, demi mewujudkan Wawasan Nusantara serta memantapkan Ketahanan Nasional diperlukan Sistem Pelayaran Nasional untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah dan memperkuat kedaulatan negara.

Dalam Usaha untuk mewujudkan keadaan tersebut, tentunya pemerintah mempunyai peran penting untuk menunjang kelancaran pelayaran. Melalui instansi pemerintah yaitu Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe. Pemerintah secara tidak langsung menangani kegiatan pelayaran di Kota Lhokseumawe. Hal ini selaras dengan bunyi Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 5 ayat (1) mengatakan bahwa pelayaran dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah. Salah satu pembinaan yang dilakukan pemerintah berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 ayat (2) adalah fungsi pengaturan, yakni meliputi penetapan kebijakan umum dan teknis, antara lain, penentuan norma, standar, pedoman, kinerja, perencanaan, dan prosedur termasuk, persyaratan, keselamatan, dan keamanan pelayaran serta perizinan.

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 dan ketentuan ketentuan lainnya. Syahbandar memerlukan data yang di peroleh 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. Dokumen ini menjadi begitu penting karena menyangkut kelancaran operasional kapal serta keselamatan kapal, nakhoda maupun awak kapal.

Dasar hukum penerbitan Surat Persetujuan Berlayar diatur dalam beberapa ketentuan perundang-undangan antara lain: (a) a. Undang-Undang No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran; (b) Peraturan Menteri Perhubungan No. 82 Tahun 2014 yang berisi tentang tata cara penerbitan surat persetujuan berlayar; (c) Peraturan Pemerintah No. 51 tahun 2002 tentang perkapalan

Menurut Undang-Undang di atas, yang dimaksud Surat Persetujuan Berlayar adalah dokumen Negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan setelah kapal memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan kewajiban lainnya. Pada titik ini peran syahbandar begitu penting, diantaranya memeriksa kondisi kapal dan memeriksa segala dokumen kapal, dan menetapkan izin berlayar. Sebagaimana tercantum dalam pasal 219 ayat (1) Undang-Undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Surat persetujuan berlayar merupakan salah satu dokumen penting dan wajib yang dikeluarkan oleh Syahbandar dan harus dimiliki oleh setiap kapal yang melakukan pelayaran meninggalkan pelabuhan.

Berdasarkan observasi awal yang penulis lakukan, bahwa perusahaan pelayaran atau pengguna jasa yang mengurus penerbitan Surat Persetujuan Berlayar tersebut, sering dihadapkan pada begitu banyak ketidakpastian, ketika mereka berhadapan dengan kepastian waktu, mereka sering mengalami keterlambatan penerbitan akibatnya jadwal kapal yang akan berlayar pun menjadi terhambat. Sikap pemberi pelayanan yang kurang tanggap kepada penerima pelayanan, dan juga adanya indikasi biaya lebih yang dikeluarkan masyarakat yang akan mengurus Surat Persetujuan Berlayar tersebut, diluar ketentuan yang berlaku dikarenakan pengurusan masih menggunakan sistem manual dan belum online.

METODE PENELITIAN

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini yaitu menggunakan pendekatan kualitatif. Penelitian ini menggunakan 10 informan yang ditentukan secara purposive terdiri dari Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe bersama jajarannya serta sebagian agen dari perusahaan pelayaran. Data dan sumber data dalam penelitian ini adalah data primer dalam penelitian ini yaitu bersumber yang didapat langsung dari responden dengan cara melakukan wawancara kepada masyarakat sedangkan data sekunder dalam penelitian ini yaitu data yang

diperoleh dengan cara mengumpulkan dokumen-dokumen atau catatan tertulis baik berupa data statis maupun bersifat dinamis yang berhubungan dengan penelitian ini, yaitu tentang dampak sosial dan ekonomi terhadap masyarakat tentang Implementasi Kebijakan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah observasi, wawancara dan dokumentasi, sedangkan analisis data dalam penelitian ini meliputi reduksi data, display data/penyajian dan penarikan kesimpulan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambaran Umum Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP)

Syahbandar dikenal sebagai orang nomor satu di pelabuhan dengan di bantu oleh pandu bandar. Lembaga kesyahbandaran di bentuk sebagai instansi pemerintah yang melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran di kepalai oleh syahbandar. Syahbandar melaksanakan fungsi-fungsi keselamatan, dan keamanan meliputi pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di bidang perkapalan, kenavigasian, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan. (dephub.go.id).

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 kepil atau tempat labuh, tempat-tempat kepil pada jembatan punggah dan jembatan- jembatan muat, dermaga-dermaga dan tempat-tempat kepil lain yang lazim digunakan oleh kapal-kapal, juga daerah laut yang dimaksudkan sebagai tempat-tempat kepil kapal-kapal yang karena saratnya atau sebab lain, tidak dapat masuk dalam batas-batas tempat-tempat kepil yang lazim digunakan. Berdasarkan pengertian di atas terlihat beberapa unsur yang berhubungan langsung satu sama lainnya yaitu adanya penguasa laut, sungai, dermaga, dan kapal. Atau dengan kata lain ada unsur manusia (pengusaha/pemerintah) dan unsur sarana dan prasarana yaitu laut dan sungai, dermaga dan kapal. Sarana dan prasarana harus diatur dan di tata sedemikian rupa sehingga dapat menunjang kelancaran lalulintas angkutan laut. (dephub.go.id).

Usulan pembentukan organisasi Badan Otoritas Pelabuhan (Port Authority) atau OP, sebagaimana diamanatkan Undang-Undang Pelayaran No. 17 tahun 2008, telah disetujui. Pemerintah melalui Kementerian Menteri Negara Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi, merespons positif usulan tersebut dengan menerbitkan surat persetujuan bernomor B/2237 tertanggal 7 Oktober 2010. Dalam surat yang ditandatangani Menteri EE Mangindaan itu disebutkan, pada prinsipnya pemerintah menyetujui usulan sistem organisasi dan tata kerja tiga Unit Pelaksana Teknis yang terdiri dari Kantor Otoritas Pelabuhan (OP), Kantor Syahbandar, serta Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan. Surat tersebut merupakan jawaban atas surat

yang disampaikan Menteri Perhubungan pada 6 Januari dan 27 September 2010, tentang permohonan persetujuan pembentukan organisasi dan tata kerja Kantor Otoritas Pelabuhan, Kantor Syahbandar dan Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan.

Dengan terbitnya surat persetujuan tersebut, maka pihak Direktur Jenderal Perhubungan Laut Kemenhub sebagai regulator teknis pelayaran nasional menetapkan nomenklatur tiga lembaga tersebut. Hal itu untuk mengganti status Kantor Administrator Pelabuhan dan Kantor pelabuhan yang selama ini menjalankan tugas pemerintahan di pelabuhan. “Pembentukan Kantor Otoritas Pelabuhan dan Syahbandar tahap awal ada di empat pelabuhan utama di Jakarta, Surabaya, Medan dan Makassar, Peraturan Menteri Perhubungan. Dengan adanya kantor otoritas pelabuhan, maka posisi pemerintah sebagai regulator di pelabuhan, dan pengelola pelabuhan (PT Pelabuhan Indonesia I – IV) sebagai operator.

Pendirian Otoritas Pelabuhan (OP) ini ditegaskan dalam UU No 17 Tahun 2010 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah No.61/2009 Kepelabuhan. Otoritas Pelabuhan adalah lembaga pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial. Unit Penyelenggara Pelabuhan adalah lembaga pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, pengawasan kegiatan kepelabuhanan, dan pemberian pelayanan jasa kepelabuhanan untuk pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial. Syahbandar 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.

Penetapan kantor Otoritas Pelabuhan (OP) dan kantor syahbandar sekaligus akan memisahkan fungsi syahbandar yang selama ini berada di dalam lingkungan kantor Administrator Pelabuhan. Pejabat yang mengisi ketiga UPT tersebut berasal pejabat pemerintah. (dephub.go.id).

Visi dan Misi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan

a. Visi Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan

Terselenggaranya Pelabuhan yang kondusif, efektif, efisien, dan berdaya saing tinggi dalam menunjang perekonomian nasional di Era Globalisasi

b. Misi dari Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan

Menjamin keamanan, ketertiban, dan kelancaran arus barang serta kelestarian lingkungan pelabuhan

Mewujudkan Standar Kinerja Operasional Pelabuhan sesuai dengan kondisi fasilitas terminal

Menyediakan infrastruktur pokok dan fasilitas penunjang pelabuhan sesuai dengan kebutuhan

Mewujudkan Tata Guna Lahan daratan dan perairan sesuai rencana induk pelabuhan dan DLKr/DLKp. (dephub.go.id)

Tugas Dan Tanggung Jawab Masing-Masing Bagian:

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 76 Tahun 2018 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, serta PM 76 Tahun 2018 tanggal 29 Agustus tentang Perubahan kedua atas Peraturan Menteri Perhubungan PM. 36 Tahun 2012 tanggal 14 Juni 2012 tentang organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan. Pada (Pasal 2) bahwa 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.

Organisasi KSOP Kelas IV Lhokseumawe terdiri atas :

a. Kepala kantor

Melaksanakan pembinaan teknis, koordinasi dan merumuskan serta melaksanakan kebijakandaerah di bidang Kesatuan Bangsa, Politik dan Perlindungan Masyarakat

b. Petugas Tata Usaha.

Mempunyai tugas melakukan urusan keuangan, kepegawaian dan umum, hukum dan hubungan masyarakat serta pelaporan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.

c. Petugas Status Hukum dan Sertifikasi Kapal.

Mempunyai tugas melakukan penyiapan bahan pengukuran, pendaftaran, balik nama, hipotek dan surat tanda kebangsaan, penggantian bendera kapal serta pemasangan tanda selar dan melakukan pemeriksaan, penilikan rancang bangun kapal, pengawasan pembangunan, perombakan dan docking kapal, pemeriksaan dan pengujian nautis, teknis, radio, elektronika kapal, penghitungan dan pengujian stabilitas kapal, percobaan berlayar, pengujian peralatan, verifikasi dan penyiapan bahan penerbitan sertifikat keselamatan kapal, sertifikat manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, pembersihan tangki serta perlindungan ganti rugi pencemaran.

d. Petugas Keselamatan Berlayar, Penjagaan, dan Patroli.

Mempunyai tugas melakukan penilaian pemenuhan persyaratan pengawakan kapal, penyiapan bahan penerbitan dokumen kepelautan perjanjian kerja laut dan penyijilan awak kapal serta perlindungan awak kapal, pelaksanaan pengawasan tertib bandar, pergerakan kapal (*shiffing*), pemanduan dan penundaan kapal di perairan pelabuhan dan tertib berlayar, lalu lintas keluar masuk kapal, kapal asing (port state control, flag state control dan pemenuhan persyaratan kelaiklautan kapal dan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar), penjagaan, pengamanan dan penertiban embarkasi dan debarkasi penumpang di pelabuhan, pengawasan kegiatan bongkar muat barang khusus, barang berbahaya, pengisian bahan bakar serta limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), pembangunan fasilitas pelabuhan serta pengerukan dan reklamasi, patroli di perairan pelabuhan, pengawasan dan pengamanan terhadap keselamatan kapal yang masuk keluar pelabuhan, kapal sandar dan berlabuh, penyiapan bahan koordinasi dan pemberian bantuan pencarian dan penyelamatan (Search And Rescue/SAR), penanggulangan pencemaran laut serta pencegahan dan pemadaman kebakaran di perairan pelabuhan, pengawasan kegiatan alih muat di perairan pelabuhan, salvage dan pekerjaan bawah air, pelaksanaan pemeriksaan dan verifikasi pelaksanaan pemeriksaan dan verifikasi sistem keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (International Ship and Port Facility Security Code/ISPS-Code), penyiapan bahan pemeriksaan pendahuluan pada kecelakaan kapal, serta pelaksanaan penyidikan tindak pidana di bidang pelayaran sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

e. Petugas Lalu Lintas dan Angkutan Laut, dan Usaha Kepelabuhanan.

Mempunyai tugas melakukan penyiapan bahan pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan lalu lintas dan angkutan laut, tenaga kerja bongkar muat, pengawasan kegiatan keagenan dan perwakilan perusahaan angkutan kapal asing, penjaminan kelancaran arus barang, keamanan dan ketertiban di pelabuhan, pengaturan dan penyelenggaraan lalu lintas kapal keluar/masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal, penyiapan bahan pengawasan dan evaluasi penerapan standar penggunaan peralatan kegiatan bongkar muat serta Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM), penyusunan Rencana Induk Pelabuhan, rencana dan program pembangunan dan pemeliharaan sarana prasarana pelabuhan, penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan, program pembangunan dan pemeliharaan sarana dan prasarana pelayanan jasa kepelabuhanan yang belum disediakan oleh Badan Usaha Pelabuhan serta penyusunan desain konstruksi fasilitas pokok pelabuhan dan fasilitas penunjang kepelabuhanan, pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan, fasilitas dan operasional pelabuhan, penetapan dan evaluasi standar kinerja operasional pelayanan jasa, penyiapan bahan pemberian rekomendasi persetujuan lokasi pelabuhan,

pengelolaan terminal untuk kepentingan sendiri serta peningkatan kemampuan terminal dan operasional pelabuhan 24 (dua puluh empat) jam, penyusunan pemberian konsesi, atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan serta penyediaan dan atau pelayanan jasa kepelabuhanan yang belum disediakan oleh Badan Usaha Pelabuhan, penyusunan dan pengusulan tarif penggunaan daratan dan/atau perairan, fasilitas pelabuhan serta jasa kepelabuhanan, analisa dan evaluasi pembangunan penahan gelombang, alur pelayaran, jaringan jalan, dan sarana bantu navigasi pelayaran serta sarana dan prasarana pelayanan jasa kepelabuhanan yang diperlukan oleh pengguna jasa yang belum disediakan oleh Badan Usaha Pelabuhan dan penyusunan sistem dan prosedur pelayanan jasa kepelabuhanan, usaba jasa terkait dengan kepelabuhanan dan angkutan di perairan serta penyediaan dan pengelolaan sistem informasi angkutan di perairan dan sistem informasi pelabuhan. (dephub.go.id).

Implementasi Kebijakan Tentang Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) Pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe

Hasil penelitian dan pembahasan pada Bab II (teori) serta pendapat para informan yang menyatakan bahwa Implementasi Kebijakan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe sudah sesuai aturan yang berlaku namun masih terdapat beberapa kendala dalam pelaksanaannya. Sejauh ini Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe sudah menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar yang diterbitkan selama tahun 2020 sebanyak 415 SPB dengan jumlah isi kotor: 3.339.619 GT.

Implementasi merupakan tindakan-tindakan yang dilakukan oleh pemerintah untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan dalam suatu keputusan kebijakan. Akan tetapi pemerintah dalam membuat kebijakan juga harus mengkaji terlebih dahulu apakah kebijakan tersebut dapat memberikan dampak yang buruk atau tidak bagi masyarakat. Hal tersebut bertujuan agar suatu kebijakan tidak bertentangan dengan masyarakat apalagi sampai merugikan masyarakat. Implementasi kebijakan pada prinsipnya merupakan cara agar sebuah kebijakan dapat mencapai tujuannya.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM 82 Tahun 2014 Tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar, yang dimaksud dengan Surat Persetujuan Berlayar adalah dokumen Negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar. Melihat dari pengertian tersebut maka Syahbandar memiliki kewenangan untuk menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar. Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 219 ayat 1 menerangkan bahwa setiap kapal yang berlayar wajib memiliki surat persetujuan berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar. Menurut PM 82 Tahun 2014 fungsi dari Surat Persetujuan Berlayar (SPB) merupakan suatu proses pengawasan yang dilakukan oleh Syahbandar terhadap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan untuk memastikan bahwa kapal,

awak kapal, dan muatannya secara teknis dan administratif telah memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim.

Hambatan Dan Upaya yang Dilakukan dalam Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) Pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe

Hasil penelitian dan pembahasan pada Bab II (teori) serta pendapat para informan yang menyatakan bahwa hambatan dalam Implementasi Kebijakan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe adalah kurangnya pemahaman pemohon dan sosialisasi terhadap prosedur Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Dalam penerapan kebijakan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe, prosedur yang diterapkan sudah tertuang secara jelas dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM 82 Tahun 2014 Tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar dan Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Ketidakhahaman pengguna jasa dan kurangnya sosialisasi dari petugas membuat pengguna jasa harus berhadapan dengan ketidakpastian waktu Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB), dikarenakan ada syarat administrasi dan syarat teknis yang belum terpenuhi.

Kendala lainnya yaitu prosedur pelayanan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) masih manual dan terbatasnya petugas di lapangan. Jadwal kapal yang tidak menentu dengan jam kerja petugas Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe dan terbatasnya jumlah aparat yang bertugas, khususnya yang bertugas di pemeriksaan cek fisik kapal karena pada proses inilah pengguna jasa sering mengalami keterlambatan waktu yang dikarenakan petugas yang ada sangat terbatas. Sehingga membuat ketidakpastian waktu dalam penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB), dan juga pelayanan yang belum online dan belum menerapkan pelayanan satu pintu sangat rentan terhadap indikasi biaya lebih yang dikeluarkan pengguna jasa yang akan mengurus Surat Persetujuan Berlayar tersebut, diluar ketentuan yang berlaku.

Adanya suatu kebijakan/peraturan baik itu dari pemerintah pusat atau pemerintah daerah, tidak akan tercapai apabila tidak ada kerjasama antara pemerintah dengan masyarakat/pengguna jasa. Misalnya Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM 82 Tahun 2014 Tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar dan Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Ini merupakan peraturan yang mengatur supaya adanya kemudahan masyarakat atau pengguna jasa untuk memahami prosedur penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB).

Berkaitan dengan kendala tersebut Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe akan terus berupaya melakukan sosialisasi kepada pengguna jasa agar dapat memahami proses penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB), sehingga pengguna jasa dapat memahami alur proses dalam pembuatan Surat

Persetujuan Berlayar (SPB). Dan juga menambah jumlah aparat yang bertugas, khususnya yang bertugas di pemeriksaan cek fisik kapal karena pada proses inilah pengguna jasa sering mengalami keterlambatan waktu yang dikarenakan petugas yang ada sangat terbatas dan meningkatkan kompetensi dan kualitas Sumber Daya Manusia (SDM) pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe.

SIMPULAN

Bedasarkan hasil penelitian dan pembahasan pada bab-bab sebelumnya serta pendapat informan, maka pada bab ini diambil kesimpulan sebagai berikut: (1) Implementasi Kebijakan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe sudah sesuai aturan yang berlaku namun masih terdapat beberapa kendala dalam pelaksanaannya. Pelayanan pembuatan SPB diselesaikan kurang lebih dalam waktu 3 jam setelah persyaratan diterima secara lengkap, bilamana permohonan tidak lengkap akan ditolak. Sejauh ini Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe sudah menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar yang diterbitkan selama tahun 2020 sebanyak 415 SPB dengan jumlah isi kotor : 3.339.619 GT; (2) Hambatan dalam Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) Pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe adalah kurangnya pemahaman pemohon terhadap prosedur Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Dalam penerapan kebijakan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe, prosedur yang diterapkan sudah tertuang secara jelas dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM 82 Tahun 2014 Tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar dan Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Ketidakhahaman pengguna jasa dan kurangnya sosialisasi dari petugas membuat pengguna jasa harus berhadapan dengan ketidakpastian waktu Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB), dikarenakan ada syarat administrasi dan syarat teknis yang belum terpenuhi. Prosedur pelayanan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) masih manual dan terbatasnya petugas di lapangan. Jadwal kapal yang tidak menentu dengan jam kerja petugas Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe dan terbatasnya jumlah aparat yang bertugas, khususnya yang bertugas di pemeriksaan cek fisik kapal karena pada proses inilah pengguna jasa sering mengalami keterlambatan waktu yang dikarenakan petugas yang ada sangat terbatas. Sehingga membuat ketidakpastian waktu dalam penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB), dan juga pelayanan yang belum online dan belum menerapkan pelayanan satu pintu sangat rentan terhadap indikasi biaya lebih yang dikeluarkan pengguna jasa yang akan mengurus Surat Persetujuan Berlayar tersebut, diluar ketentuan yang berlaku; (3) Upaya yang dilakukan dalam Penerbitan Surat Persetujuan

Berlayar (SPB) Pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe adalah berupaya akan terus melakukan sosialisasi kepada pengguna jasa agar dapat memahami proses penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Dan juga menambah jumlah aparat yang bertugas, khususnya yang bertugas di pemeriksaan cek fisik kapal karena pada proses inilah pengguna jasa sering mengalami keterlambatan waktu yang dikarenakan petugas yang ada sangat terbatas dan meningkatkan kompetensi dan kualitas Sumber Daya Manusia (SDM) pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe; (4) Pelaksanaan tugas Syahbandar dalam penerbitan surat persetujuan berlayar (SPB) sebaiknya beralih kesistem online, agar indikasi terjadinya pungli bisa terhindarkan, namun harus diikuti dengan sosialisai yang giat karena tentunya sistem online yang nantinya akan dilaksanakan akan membingungkan para pengguna jasa dengan sosialisai yang diberikan tentunya akan mempermudah bagi pengguna jasa; (5) Menambah jumlah aparat yang bertugas, khususnya yang bertugas di pemeriksaan cek fisik kapal karena pada proses inilah pengguna jasa sering mengalami keterlambatan waktu yang dikarenakan petugas yang ada sangat terbatas dan meningkatkan kompetensi dan kualitas Sumber Daya Manusia (SDM) pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe.

DAFTAR PUSTAKA

- Ainur, Ahmad. 2010. Reformasi Pelayanan Publik. Averroes Press. Malang.
- Arikunto, Suharsimi. 2013. Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik. Jakarta: Rineka Cipta.
- Abbas and Syahrudin Nawi et al. 2021. *A Legal Review of Sailing Approval Letter: Systems and Procedures*. JALREV Volume 3 Issue 01 ISSN: 2656-0461.
- Azzahro dan Rubiyanto. 2019. *Upaya Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Tanjung Pinang Dalam Peningkatan Pelayanan Penerbitansurat Persetujuan Berlayar*.
- Bharata, Adya. 2016. Dasar-dasar Pelayanan Prima. Elex Media Komputindo. Jakarta.
- Broto Priyono, et.al. 2020. *Sailing Approval Letter*. Inland Waterways Journal (IWJ) Volume 2 No. 1 ISSN 2723-3642.
- Dwiyanto, Agus. 2014. Mewujudkan Good Governance Melalui Pelayanan Publik. Gadjad Mada University Press. Yogyakarta.
- Istianto, Bambang. 2011. Manajemen Pemerintahan dalam Perspektif Pelayanan Publik. Jakarta : Mitra Wacana Media.
- Moenir, A.S. 2016. Manajemen Pelayanan Umum di Indonesia. PT. Bumi Aksara. Jakarta.
- Mulyadi, Deddy. 2015. Study Kebijakan Publik dan Pelayanan Publik. Bandung: Alfabeta.

Mandala dan kawan-kawan. 2016. *Implementasi Kebijakan Tentang Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) (Studi Kasus di Kantor Syahbandar Dan Otoritas Pelabuhan Kijang)*.

Nugroho, Riant. 2011. *Public Policy: Dinamika Kebijakan, Analisa Kebijakan, Manajemen Kebijakan*. Jakarta: PT. Alex Media Komputindo.

Pasolong, Harbani. 2013. *Metode Penelitian Administrasi Publik*. Bandung : Alfabeta.

Ratminto dan Atik Septi Winarsih. 2012. *Manajemen Pelayanan*. Pustaka Belajar. Yogyakarta.

Ramdhani, A. R. M. A. (2016). *Konsep Umum Pelaksanaan Kebijakan Publik*. Jurnal Publik. Ramdhani, A. R. M. A. (2016). *Konsep Umum Pelaksanaan Kebijakan Publik*. *Jurnal Publik*.

Subarsono. 2006. *Analisis Kebijakan Publik: Konsep, Teori, dan Aplikasi*. Yogyakarta : Pustaka Pelajar.

Sugiyono. 2012. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&B*. Bandung : Alfabeta

Suharno, 2013. *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*. Yogyakarta : Ombak.

Sulistio, E.B. 2012. *Buku Ajar Studi Kebijakan Publik*. Bandar Lampung : Lembaga Penelitian Universitas Lampung.

Surjadi. 2012. *Manajemen Otonomi Daerah: Membangun daerah Berdasar Paradigma Baru*. Semarang: CLOGAPPS Diponegoro University.

Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang *Pelayaran* Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM 82 Tahun 2014 Tentang *Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar*.

Winarno, Budi. 2014. *Teori dan Proses Kebijakan Publik*. Yogyakarta : Media Presindo.