

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Negara adalah suatu organisasi yang didalamnya terdapat rakyat, wilayah kekuasaan yang permanen, dan pemerintahan yang berdaulat. Dalam arti luas negara merupakan sosial (masyarakat) yang diatur secara konstitusional untuk mewujudkan kepentingan bersama didalam negara itu sendiri (Negara Kesatuan Republik Indonesia).

Aristoteles mengemukakan negara adalah perskutuan daripada keluarga dan desa guna memperoleh hidup yang sebaik-baiknya. Negara yang dimaksud adalah negara hukum yang di dalamnya terdapat sejumlah warga negara yang ikut serta dalam permusyawaratan negara (dalam Huda, 2012;8)

Negara sebagai organisasi memiliki kewenangan untuk membuat rakyatnya tentram, aman, teratur dan terkendali. Selain itu negara juga memiliki tanggung jawab atas pemberian perlindungan terhadap setiap warga negara melalui salah satu tujuan negara yaitu untuk memajukan kesejahteraan umum, yang terdapat dalam bait pancasila sebagai ideologi bangsa bangsa, negara Indonesia.

Maju mundurnya suatu negara atau suatu bangsa amat bergantung pada baik buruknya sistem administrasi dinegara itu sendiri. Sebuah bangsa yang berkeinginan untuk maju, maka semestinya mampu untuk membangun sistem administrasi yang baik yang mampu menjawab semua tantangan-tantangan

administrasi kedepan. Majunya suatu bangsa atau suatu negara pasti akan mengalami pasti akan mengalami suatu pembangunan yang pesat. Dengan seiringnya pembangunan suatu bangsa berbagai permasalahan pun bakal timbul.

Administrasi menurut Sondang (2014;4) administrasi ialah keseluruhan proses pelaksanaan dari keputusan-keputusan yang telah diambil dan diselenggarakan oleh dua orang atau lebih untuk mencapai tujuan yang telah disepakati sebelumnya.

Untuk mewujudkan suatu organisasi yang baik secara efektif dan agar organisasi bisa berjalan secara efisien sebagai mana yang sudah digariskan, maka diperlukan proses administrasi yang baik pula sesuai dengan kaidah-kaidah organisasi yang baik. Karena satu organisasi bisa dikatakan berhasil dilihat dari keberhasilan administrasi organisasi tersebut. Hal ini berkaitan dengan proses dalam kegiatan administrasi maupun pada administrator itu sendiri.

Dalam rangka pencapaian tujuan dalam suatu organisasi manajemen merupakan salah satu alat dalam proses pencapaian tersebut. Manajemen yang baik akan membuat kinerja didalam proses aktifitas organisasi berjalan lurus mengikuti tujuan organisasi tersebut. Manajemen menurut Siswanto (2013;2) Manajemen adalah seni dan ilmu dalam perencanaan, pengorganisasian, pengarahan, pemotivasian, dan pengendalian terhadap orang dan mekanisme kerja untuk mencapai tujuan.

Wadah dari kegiatan proses aktifitas administrasi ini adalah organisasi sebagai tempat terselenggaranya segala kegiatan akan tujuan yang ingin dicapai.

Organisasi menurut Winardi (2011;15) organisasi adalah merupakan sebuah sistem yang berdiri dari aneka ragam elemen dan subsistem, diantara mana dan dimana terlihat bahwa masing-masing subsistem saling berinteraksi dalam upaya mencapai sasaran-sasaran atau tujuan-tujuan organisasi yang bersangkutan.

Transportasi merupakan hal yang sangat penting didalam kehidupan masyarakat. Berbagai macam bentuk transportasi yang ada, dan berbagai macam pula fungsi dan manfaat yang dapat digunakan dari transportasi tersebut. Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia dengan jumlah pulau yang ada di Indonesia lebih kurang 17.508 pulau. Sebagai penghubung antara pulau-pulau tersebut moda transportasi laut merupakan sarana akses paling utama dalam aktifitas kehidupan masyarakat kepulauan.

Kapal merupakan kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan tenaga mesin, tenaga angin atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan yang dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang dapat berpindah-pindah. Perkapalan merupakan segala sesuatu yang berkaitan dengan kelautan, pengukuran pendataan dan kebangsaan kapal. Pengawakan Kapal (nakhoda dan anak buah kapal) beserta muatan kapal.

Pelabuhan berkaitan erat dengan kegiatan-kegiatan transportasi laut baik itu kegiatan bongkar muat barang, penumpang, maupun tempat bersandarnya kapal-kapal mulai dari kapal besar sampai kapal nelayan sekalipun. Pelabuhan juga dapat diartikan sebagai sesuatu yang berhubungan atau berkaitan dengan

segala kegiatan penyelenggaraan pelabuhan serta kegiatan yang lain untuk melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran pelabuhan tersebut. Termasuk untuk kelancaran arus lalu lintas kapal, para penumpang dan barang, keselamatan disaat berlayar, Mendorong peningkatan perekonomian nasional dan suatu daerah serta tidak kalah pentingnya adalah keamanan dan ketertiban pelabuhan itu sendiri. Pelabuhan juga merupakan suatu pintu gerbang untuk masuk ke suatu daerah tertentu dan sebagai prasarana penghubung antar daerah, antar pulau, bahkan antar negara. Menurut Triatmodjo, 2009 (dalam Wikipedia).

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlanuh, naik turun penumpang atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat pemindahan intra dan antar moda transportasi.

Pelayaran ialah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan di lingkungan maritim (menurut UU No. 17 Tahun 2008)

Berdasarkan penjelasan umum dari UU No. 17 Tahun 2008, berkat rahmat Tuhan Yang Maha Esa, Negara Kesatuan Republik Indonesia telah dianugerahi sebagai negara kepulauan yang terdiri atas beribu pulau, sepanjang garis khatulistiwa, di antara dua benua dan dua samudera sehingga mempunyai posisi dan peranan penting dan strategis dalam hubungan antar bangsa. Posisi strategis

Negara Kesatuan Republik Indonesia harus dimanfaatkan secara maksimal sebagai modal dasar pembangunan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 untuk mewujudkan Indonesia yang aman, damai, adil, dan demokratis, serta meningkatkan kesejahteraan rakyat. Dalam rangka pelaksanaan pembangunan nasional dan perwujudan Wawasan Nusantara, perlu disusun sistem transportasi nasional yang efektif dan efisien, meningkatkan mobilitas manusia, barang, dan jasa, membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis, serta mendukung pengembangan wilayah dan lebih memantapkan perkembangan kehidupan bermasyarakat, turut mendukung keamanan, peningkatan hubungan internasional.

Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar diatur dalam UU No. 17 Tahun 2008 Pasal 219 diterangkan bahwa setiap kapal yang berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar. Oleh karena itu untuk mendapatkan SPB (Surat Persetujuan Berlayar) kapal harus memenuhi standart-standar ketentuan dalam berlayar maupun navigasi diterangkan dalam UU No. 17 Tahun 2008 Pasal 217 seperti; 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 dan manajemen keamanan kapal.

Sebagai warga negara Indonesia yang baik, semestinya setiap warga negara harus patuh dan tunduk terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia. Apabila peraturan itu dilanggar maka wajib diberikan

tindakan pengakuan hukum kepada yang melanggar aturan tersebut. Sama halnya pada peraturan UU No. 17 Tahun 2008 Pasal 219 berkaitan dengan SPB, setiap kapal yang berlayar dari satu dermaga ke dermaga lainnya wajib memiliki SPB yang dilaporkan pada pihak kantor Penyelenggara Pelabuhan tersebut dan SPB tersebut hanya berlaku untuk 1 x 24 jam. Jika kapal yang berlayar tanpa memiliki izin SPB, pelayaran tersebut dinyatakan pelayaran ilegal, maka wajib dilakukan penegakan hukum.

Kabupaten Lingga, Kecamatan Singkep merupakan jalur perlintasan kapal-kapal yang berlayar dari pulau Jawa ke pulau Sumatera seperti, Aceh, Medan, Pekanbaru, Batam maupun jalur luar negeri seperti Singapura, dan Malaysia. Karena merupakan jalur perlintasan, pelabuhan yang ada di Kecamatan Singkep juga sering dijadikan tempat peresinggahan kapal-kapal tersebut. Banyak juga kapal-kapal nelayan yang besandar di pelabuhan yang ada di Kecamatan Singkep. Akan tetapi masih banyak kapal-kapal penumpang, barang, maupun kapal nelayan, yang berlayar dari pelabuhan tersebut berlayar secara ilegal, artinya mereka berlayar tanpa melapor kepada pihak syahbandar. Sehingga banyak kapal yang berlayar tanpa standar keselamatan pelayaran. Hal ini dapat mengancam keselamatan orang-orang yang melakukan pelayaran tersebut.

Seharusnya tindakan melawan hukum harus ditindak lanjuti oleh Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Dabo Singkep, pelaksanaan dan pengawasan terhadap UU No.17 Tahun 2008 terlaksana dengan baik. Ini akan dapat memberi dampak kenyamanan bagi masyarakat baik penumpang, Awak Kapal, maupun nelayan yang sedang berlayar.

Pada dasarnya setiap kapal yang berlayar hendaknya memiliki izin untuk berlayar yang dibuktikan dengan SPB (Surat Persetujuan Berayar) guna menjamin keselamatan dalam berlayar sebagaimana telah diatur dalam UU No. 17 Tahun 2008 Pasal 219 tentang Surat Persetujuan Berlayar.

Dijelasakan lebih lanjut dalam UU No. 17 Tahun 2008 Pasal 213 bahwa :

1. Pemilik, Operator Kapal, atau Nakhoda wajib memberitahukan kedatangan kapalnya di pelabuhan kepada Syahbandar.
2. Setiap kapal yang memasuki pelabuhan wajib menyerahkan surat, dokumen, dan warta kapal kepada Syahbandar seketika pada saat kapal tiba di pelabuhan untuk dilakukan pemeriksaan.

Ada pun sanksi yang dikeluarkan atau sebagai wewenang dari syahbandar bagi pelanggal terkait Surat Perstujuan Berlayar berupa sanksi administratif. Sanksi administratif sesuai dengan UU No. 17 Tahun 2008 Pasal 225 seabai berikut:

1. Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 213 ayat (1) atau ayat (2), Pasal 214, atau Pasal 215 dikenakan sanksi administratif, berupa:
 - a. peringatan;
 - b. pembekuan izin atau pembekuan sertifikat; atau
 - c. pencabutan izin.
2. Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan prosedur pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Dan ditindak lanjuti dengan penekakan hukum oleh pihak yang berwajib (Kepolisian RI) jika merupakan pelanggaran berat. Sampai saat ini berdasarkan penjelasan dari salah satu petugas atau pegawai kesyabandara Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Dabo Singkep bahwa pihak Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Dabo Singkep selama kurun waktu 5 tahun terakhir, belum ada sanksi yang diberikan yang diberikan oleh pelanggal hal ini dikarenakan Kator Unit

Penyelenggara Pelabuhan Dabo Singkep belum pernah mendapati penggaran terkait penerbitan Surat Perstujuan Berlayar. Sererta tidak ada juga catatan kecelakaan laut untuk kapal dalam pelayarannya yang diterbitkan izin berlayarnya oleh Kantor Unit penyelenggara Pelabuhan Dabo Singkep.

Akan tetapi penulis menganggap ragu dengan tidak adanya cacatan pelanggaran terkait penerbitan Surat Perstujuan Berlayar oleh Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Dabo Singkep. Hal ini bisa saja terjadi penggaran akan tetapi tidak ditindak lanjuti oleh pihak Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Dabo Singkep.

Adapun tugas dan fungsi dari Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan yang di atur berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM 62 Tahun 2010 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan ialah sebagai berikut:

Tugas Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan

Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan mempunyai tugas melaksanakan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran pada pelabuhan, serta penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan yang belum diusahakan secara komersial.

Fungsi Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2, Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan menyelenggarakan fungsi sebagai berikut:

1. Penyiapan bahan penyusunan rencana induk pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) pelabuhan;
2. Penyediaan dan pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran, dan sarana bantu navigasi pelayaran;

3. Penjaminan kelancaran arus barang, penumpang dan hewan;
4. Penyediaan dan atau pelayan jasa pelabuhan
5. Pengaturan, pengendalian, dan pengawasan usaha jasa terkait dengan kepelabuhanan dan angkutan di perairan;
6. Penyediaan fasilitas pelabuhan dan jasa pemanduan dan penundaan;
7. Penjaminan keaman dan ketertiban pelabuhan
8. Pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan
9. Penyiapan bahan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran; dan pengelolaan urusan tata usaha, kepegawaian, keuangan, hukum dan hubungan masyarakat.

Adapun standar operasional prosedur dalam penerbitan Surat Perstujuan Berlayar berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. KM.01 Tahun 2010 adalah sebagai berikut:

Syarat pengusan Surat Perstujuan Berlayar

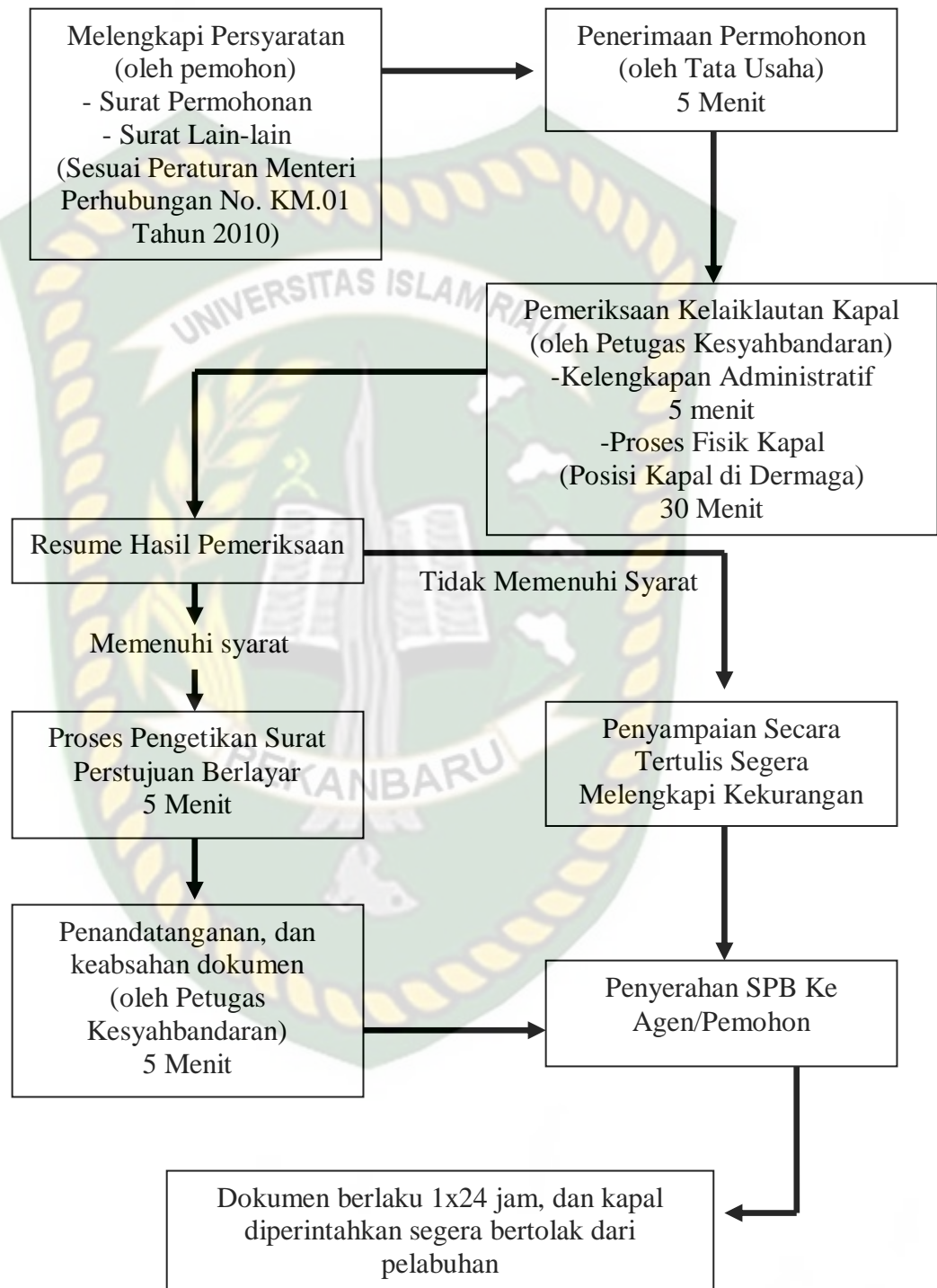
1. Untuk memperoleh Surat Perstujuan Berlayar (*Port Clearance*), Pemilik atau Operator Kapal mengajukan permohonan secara tertulis kepada Syahbandar dengan menggunakan format sebagaimana contoh Lampiran I pada KM. 01 Tahun 2010 ; dengan melampirkan :
 - a. Surat Pernyataan kesiapan kapal berangkat dari Nakhoda (Master Sailing Declaration) Sebagaimana format pada lampiran II pada KM. 01 Tahun 2010 ; dan
 - b. Dokumen muatan serta bukti-bukti pemenuhan kewajiban kapal lainnya.
2. Bukti pemenuhan kewajiban lainnya sebagaimana dimaksud pada Point (1) b, Meliputi :
 - a. Bukti pembayaran jasa kepelabuhanan.
 - b. Bukti Pembayaran Jasa Kenavigasian.
 - c. Bukti Pembayaran Penerimaan Uang Perkapalan.
 - d. Perstujuan (*Clearance*) Bea dan Cukai.
 - e. Perstujuan (*Clearance*) Imigrasi.
 - f. Perstujuan (*Clearance*) Karantina Kesehatan ; dan / atau
 - g. Perstujuan (*Clearance*) Karantina hewan dan tumbuhan.
3. Berkas permohonan penerbitan Surat Perstujuan Berlayar (*Port Clearance*) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) 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).
4. Penyerahan permohonan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan dengan cara:
 - a. menyerahkan ke loket pelayanan satu atap pada Kantor Syahbandar; atau

- b. mengirimkan secara elektronik (upload) melalui Inaportnet pada pelabuhan yang telah menerapkan *National Single Window* (NSW).

Penerbitan Surat Peretujuan Berlayar

1. Syahbandar mengeluarkan Surat Peretujuan Berlayar (*Port Clearance*) berdasarkan hasil kesimpulan atau resume pemenuhan persyaratan administratif dan teknis kelaiklautan kapal.
2. Dalam hal Syahbandar sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berhalangan, penandatanganan Surat Peretujuan Berlayar (*Port Clearance*) hanya dapat dilimpahkan kepada pejabat Syahbandar satu tingkat dibawahnya yang memiliki kompetensi dan kualifikasi di bidang kesyahbandaran.
3. Bentuk dan format serta isi Surat Peretujuan Berlayar (*Port Clearance*) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan sebagaimana tercantum dalam Lampiran VII Peraturan ini.
4. Surat Peretujuan Berlayar (*Port Clearance*) berlaku 24 (dua"puluh empat) jam dari waktu tolak yang ditetapkan dan hanya dapat digunakan untuk 1 (satu) kali pelayaran.
5. Surat Peretujuan Berlayar (*Port Clearance*) yang telah ditanda tangani oleh pejabat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7, segera diserahkan kepada pemilik atau operator kapal atau badan usaha yang ditunjuk mengageni kapal untuk diteruskan kepada Nakhoda kapal.
6. Setelah Surat Peretujuan Berlayar (*Port Clearance*) diterima di atas kapal, Nakhoda kapal wajib segera menggerakkan kapal untuk berlayar meninggalkan pelabuhan sesuai dengan waktu tolak yang telah ditetapkan.

Gambar I.2 : Tabel Alur Penerbitan Surat Perstujuan Berlayar



Sumber : Modifikasi Penulis, Berdasarkan Arsip Kantor Unit Penyenggara Pelabuhan Dabo Singkep, Tahun 2017

Setelah persyaratan permohonan telah dilengkapi dan pemohon telah melaporkan berkas permohonan yang diterima oleh Tata Usaha Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Dabo Singkep maka, selanjutnya dilakukan pemeriksaan oleh petugas kesyahbandaran atau dilakukan oleh petugas wilayah kerja terdekat.

Pemeriksaan yang dimaksud pada gambar di atas adalah, pemeriksaan administratif (berupa dokumen-dokumen kapal) dan pemeriksaan fisik.

1. Administratif (dokumen kapal)
 - a. Muatan
 - i. *Manifest* muatan
 - ii. *Manifest* barang
 - iii. Mutan dek
 - iv. Rencana muat
 - v. Draf kapal
 - vi. Stabilita kapal
 - vii. Berita
 - b. Kewajiban kapal lainnya
 - i. Bukti pembayaran jasa kepelabuhanan
 - ii. Bukti pembayaran jasa kenavigasian
 - iii. Bukti pembayaran jasa perkapalan
 - iv. Perstujuan Bea dan Cukai
 - v. Perstujuan Imigrasi
 - vi. Perstujuan karantina kesehatan
 - vii. Perstujuan karantina kesehatan hewan dan tumbuhan
 - c. Sertifikat
 - i. Suarat kebangsaan kapal
 - ii. Surat ukur
 - iii. Susunak perwira
 - iv. *Minimum safe*
 - v. Daftra ABK
 - vi. Setirfikat keselamatan kapal
 - vii. Dokumen
 - d. Dokumen lainnya
 - i. Buku kesehatan
 - ii. Surat pembebasan Tikus
 - iii. Surat pernyataan Nahkodatentang kedatangan kapal
 - iv. Ijin trayek
 - v. ILR sertifikat
 - vi. PMK sertifikat
 - vii. Jurnal Dek/Mesin

2. Fisik kapal

- a. Nuatis, teknis dan radio
 - i. Peralatan navigasi
 - ii. Peralatan radio komunikasi
 - iii. Alat alat keselamatan
 - iv. Alat-alat pemadam kebakaran
 - v. Pintu-pintu dan buka-bukaan
 - vi. Pemesinan dan kelistrikan
 - vii. *Oily water superator*
 - viii. *Oil dischenger monitoring*
- b. Pemuatan dan stabilitas
 - i. Batas maksimum garis muat
 - ii. Batas maksimum stabilitas kapal
 - iii. Penempatan muatan
 - iv. Lashing
- c. Pengawakan
 - i. Nahkoda
 - ii. Jumlah Perwira
 - iii. Jumlah
- d. Pemeriksaan tambahan kapal ro-ro passanger
 - i. Jumlah penumpang maksimum
 - ii. Jumlah penumpang diatas kapal
 - iii. Jumlah kendaraan maksimum
 - iv. Jumlah kendaraan diatas kapal
 - v. Penempatan dan leshing kendraan
 - vi. Penempatan barang berbahaya

Setelah dilakukan pemeriksaan baik administratif (dokumen kapal) dan fisik kapal selanjutnya di simpulkan sesuai dengan pemenuhan persyaratan tersebut. Jika kapal telah menuhi persyaratan baik administratif maupun fisik kapal dapat di setuju untuk diterbitkan SPB dan dilaksanakan kebernagkatan, jika tidak maka kapal di tunda keberangkatanya dan tidak dapat dizinikan berlayar. Kapalizinkan berlayar apabila kekurangannya telah dilengkapi.

Setelah dinyatakan laik dan lengkap, sesuai dengan hasil keputusan pengecakan kapal, Surat Perstujuan Berlayar di ketik dan ditandatangani oleh pejabat kesyahbandaran dan diberikan kepada operator kapal dan kapal siap diberngkatkan.

Semua lampiran bentuk dan format serta sistematika dan isi Surat Peretujuan Berlayar berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. KM.01 Tahun 2010 yang tertera di atas dilampirkan pada **Lampiran I : Bentuk sistematika dan format serta isi Surat Persetujuan Berlayar**

Berikut adapun data terkait PT/Maskapai Pelayaran dan kapal yang memiliki rute pelayaran tetap ke dan dari Dabo Singkep sebagai wewenang kerja dari Kantor Unit penyelenggara Pelabuhan Dabo Singkep dan terdaftar di Kantor Unit penyelenggara Pelabuhan Dabo Singkep adalah sebagai berikut:

Tabel I.1 : Tabel Jumlah Kapal Per PT/Maskapai Pelayaran yang beroperasi dalam otoritas Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Dabo Singkep

NO	Nama PT/Maskapai Pelayaran	Jumlah Kapal
1	2	3
1	PT. Pelnas Bahtera Bestari Sepping	5
2	PT. Angkutan Sungai Danau dan Penyebrangan (Persero)	1
3	PT. Pelnas Sinar Singkep	2
4	PT. Pelnas Bintang Krisma Lines	0
5	PT. Pelnas Rempang Sarana Bahari	1
6	PT. Pelnas Armada Samudera Persada	1
7	PT. Pelnas Prima Buana Gema Bahari	3
8	PT. Pelra Sulawesi Rio	3
9	PT. Pelra Bukit Raya Nusa	5
Jumlah		21

Sumber : Berdasarkan Arsip Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Dabo Singkep, Tahun 2017

Berikut nama-nama PT/Maskapai Pelayaran dan nama kapal yang beroperasi dalam otoritas Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Dabo Singkep terkait pada Tabel di atas adalah sebagai berikut:

1. PT. Pelnas Bahtera Bestari Sepping
 - MV. Superjet 19
 - MV. Superjet 15
 - MV. Superjet 7
 - MV. Marinas Exspres 8
 - MV. Sabang Marindo V
2. PT. Angkutan Sungai Danau dan Penyebrangan (Persero)
 - KMP. Sembilang
3. PT. Pelnas Sinar Singkep
 - TB. Kabut Jaya - TKG. Singkep Abadi
 - TKG. Pasir Kuning - TKG. Tanjung
4. PT. Pelnas Bintang Krisma Lines
5. PT. Pelnas Rempang Sarana Bahari
 - MV. Oceana 5
6. PT. Pelnas Armada Samudera Persada
 - TB. ASP
 - i. TKG. Persada
7. PT. Pelnas Prima Buana Gema Bahari
 - MV. Lintas Kepri
 - MV. Lingga Permai
 - MV. Arena 3
8. PT. Pelra Sulawesi Rio
 - KM. Sri Musdalifah
 - KM. Mitra Wilis 2
 - KM. Atia Mulia Sejahtera
9. PT. Pelra Bukit Raya Nusa
 - KM. Berkat
 - KM. Rahman Baru
 - KM. Sinar Budi
 - KM. Karya Baru 8
 - KM. Fitri Amelia

Kapal-kapal diatas adalah kapal yang berlayar dari dan ke tujuan Dabo Singkep dengan jenis beragam, seperti kapal penumpang dan angkutan barang. Namun karena keselamatan penumpang paling utama dan hal mutlak yang dipenuhi dalam pelayaran, oleh karena itu **Penulis membatasi penelitian ini terhadap kapal penumpang saja.**

Dalam hal ini pengawasan yang dilakukan terkait penerbitan Surat Perstujuan Berlayar adalah pengawasan internal dan eksternal. Pengawasan dilakukan oleh Kepala Kantor Unit penyelenggara pelabuhan Dabo Singkep. Dan adapun pihak yang diawasi adalah petugas kesyahbandaran selaku yang menerbitkan dan memproses Surat Perstujuan Berlayar, serta Agen atau PT/Maskapai Pelaran dan Nahkoda selaku pihak yang berkitan. Pengawasan internal terhadap petugas Kesyahbandaran dan pengawasan eksternal adalah pengawasan terhadap Agen. Hal ini dijelaskan lebih lanjut pada BAB II dalam studi kepustakaan Pengawasan.

Melihat dari kenyataan dilapangan Penulis beranggapan bahwa pengawasan dan pelaksanaan UU No. 17 Tahun 2008 Pasal 219 di Kecamatan Singkep, belum tidak terlaksana dengan baik. Hal ini dapat dilihat dari banyaknya permasalahan atau fenomena yang ada seperti:

1. Masih banyaknya kapal-kapal yang berlayar dari Pelabuhan Dabo Singkep seperti kapal angkutan barang yang tidak sesuai dengan standar pelayaran kapal tersebut berlayar melebihi batas maksimum muatan kapal dapat dilihat di ukuran ketinggian air dibawah lambung kapal,
2. Kapal-kapal penyeberangan antar pulau yang berangkat dari pelabuhan Dabo Singkep banyak yang tidak memiliki pengaman keselamatan penumpang seperti pelampung penumpang. Masalah masalah seperti ini tentunya mengancam keselamatan penumpang.

3. Kapal yang sudah kropos atau sudah tua dan bahan kapal sudah lapuk atau dimakan usia masih saja berlayar, meskipun samapai saat ini belum tercatat kecelakaan kapal yang ada Kantor UPP Dabo Singkep sebagai tanggung jawab Surat Perstujuan Berlayar, namun hal ini jika di biarkan terus beraktifitas tentu saja dapat membahayakan dan mengancam keselamatan keselamatan bagi penumpang, nahkoda dan awak kapal.
4. Manifes penumpang tidak sesuai dengan daftar manifes, contoh seperti 200 orang tercatat dalam manifes penumpang akan tetapi yang berada dalam kapal lebih dari 200 orang, hal ini juga dapat dilihat ketika arus mudik lebaran penumpang banyak yang tidak dapat tempat duduk serta penumpang banyak berada diatas kapal karena melebihi maximum penumpang. Seharusnya penumpang semua mendapatkan tempat duduk dimana jika jumlah penunpanng sesuai dengan batas maksimum mereka pasti mendapatkan tempat duduk, karena jumlah maksimum penumpang sesuai dengan jumlah kursi yang ada.

Untuk memperkuat fenomena yang dijabarkan diatas penulis melampirkan salah satu dokumentasi atau gambar terkait lemahnya pengawasan yang dilakukan oleh Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Dabo singkep dibawah ini. Ini merupakan kegiatan pelayaran Roro rute Jagoh (Dabo Singkep) – Penarik (Daik Lingga) dimana pelabuhan jagoh merupakan wilayah kerja dan wewenang Kantor Unit Penyelenggra Pelabuhan Dabo dalam menerbitkan Surat perstujuan Berlayar.

Gambar I.3 : Contoh lemahnya pengawasan oleh Kantor Unit Penyelenggarag Pelabuhan Dabo Singkep. KM Paray Rute Dabo – Daik, Penumpang Berlebih

Gambar 1



Gambar 2



Sumber : Dokumentasi Penulis, Tahun 2017

Pada gambar 1 diatas dapat dilihat dengan membeludaknya penumpang hingga banyak penumpang yang berdiri dan berdesakan penuh sampai keatas kapal. Seharusnya penumpang tidak diperbolehkan berdarah diruangan parkir kendaraan, serata penumpang tidak boleh berada berdiri di pinggir pagar kapal. Ini dikarena batas maksimum penumpang yang boleh di bawa telah melebihi batas maksimum. Pada gambar 2 seperti pada lingkaran merah juga dapat dilihat kapal KM Paray ini sudah kropos dan berkarat dibagian lambung kapal. Tentu saja hal

ini dapat mengakibatkan kebocoran dan dapat berakibat fatal. Seharusnya kapal ini dilakukan peremajaan dan tidak laya untuk kegiatan pelayaran. Dari gambar diatas hal ini tentu saja mengganggu kenyamanan penumpang terutama lagi mengancam keselamatan penumpang nahkoda dan awak kapal saat berlayar.

Namun aktifitas seperti ini masih saja berjalan sampai pada saat ini di Kecamatan Singkep. Seharusnya sebelum mendapatkan Surat persetujuan Berlaya Kapal tersebut terlebih dahulu dicek kelaik lautan berlayar sesuai dengan syarat pengajuan Surat Perstujuan Berlayar yang tertera diatas. Dari hal diatas Penulis melihat bahwa perlu adanya pengawasan yang kuat terhadap pelaksanaan UU No.17 Tahun 2008 Pasal 219 di Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Dabo Singkep dan bekerja sesuai tupoksinya masing-masing. Hal ini bertujuan agar terjaminnya keselamatan, kenyamanan penumpang, Awak Kapal, nelayan dan legal dalam berlayar.

Sehubungan dengan permasalahan atau fenomenan yang ada diatas Berdasarkan observasi dan pengamatan awal yang dilakukan oleh penulis, penulis melihat ada beberapa masalah yang terdapat di kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Dabo Singkep, Kecamatan Singkep Kabupaten Lingga yaitu;

1. Diduga kurangnya pengawasan terhadap kinerja pegawai di Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Dabo Singkep Kecamatan Singkep Kabupaten Lingga dalam penerbitan Surat Persetujuan Berlayar. Hal ini dapat di lihat dari banyaknya kapal-kapal yang berlayar tanpa satandar pelayaran yang seharusnya.

2. Diduga tidak adanya penindakan tegas atau pemberian sanksi terhadap kapal-kapal yang melanggar hukum, maupun petugas yang menjalankan tugasnya tidak sesuai dengan aturan yang berlaku terutama dalam batasan judul penulis yaitu UU 17 Tahun 2008 Pasal 219. Hal ini juga dapat dilihat dari masih banyak kapal-kapal tanpa memenuhi persyaratan berlayar namun tetap berlayar.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan dari latar belakang diatas serta fenomena atau gejala yang telah diuraikan, dapat dirumuskan masalah pokok terhadap objek penelitian ini yaitu: **“Bagaimana Pengawasan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar di Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Dabo Singkep, Kecamatan Singkep, Kabupaten Lingga?”**

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah:

- a. Untuk menganalisis dan mengetahui pengawasan terhadap penerbitan Surat Persetujuan Berlayar di Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Dabo Singkep, Kecamatan Singkep Kabupaten Lingga.
- b. Untuk menganalisis dan mengetahui bagaimana prosedur penerbitan Surat Persetujuan Berlayar oleh petugas Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Dabo Singkep, Kecamatan Singkep Kabupaten Lingga.

2. Kegunaan penelitian

Adapun hasil penelitian ini diharapkan dapat berguna sebagai:

- a. Secara teoritis penelitian ini merupakan salah satu bahan pengembangan ilmu pengetahuan dibidang Ilmu Administrasi berkaitan dengan arti sempit administrasi tentang penertiban administrasi.
- b. Secara praktis adalah menjadi bahan masukan bagi pemerintah dalam hal ini pihak syahbandar khususnya pimpinan maupun pegawai Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Dabo Singkep, Kecamatan Singkep Kabupaten Lingga terhadap penerbitan Surat Persetujuan Berlayar guna kenyamanan dan keamanan selama berlayar.
- c. Secara akademisi yaitu dapat sebagai referensi untuk mahasiswa lain dalam kalangan yang tertarik untuk melakukan kajian penelitian dimasa yang akan datang dengan kajian bidang ini.