



# Jurnal Civic Education:

## Media Kajian Pancasila dan Kewarganegaraan

<https://ejurnal.unima.ac.id/index.php/civic-edu/index>

2599-1833 (print)

2621-3567 (online)

### Evaluasi Implementasi Kebijakan Sertifikasi Kelaiklautan Kapal di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Bitung

Majumi Amelia Kerenafuk Mamuaja <sup>a,1\*</sup>, Jeane Elisabeth Langkai <sup>b,2</sup>

<sup>ab</sup> Universitas Negeri Manado, Program Studi Magister Administrasi Negara, Tomohon dan Indonesia

<sup>1\*</sup>majumi.amelia@gmail.com; <sup>2</sup>jeanelangkai@unima.co.id

\*korespondensi penulis

#### Informasi artikel

Sejarah artikel:  
Diterima : 2023-06-18  
Revisi : 2023-06-13  
Dipublikasikan : 2023-06-20

#### Kata kunci:

Evaluasi  
Implementasi  
Kebijakan Sertifikasi  
Kelaiklautan Kapal  
KSOP Bitung

#### ABSTRAK

Menindaklanjuti tuntutan terhadap kelaiklautan kapal yang dijelaskan dalam UU pelayaran, maka Menteri Perhubungan Laut menerbitkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 110 Tahun 2016 Tentang Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal. Faktor penyebab kecelakaan kapal laut adalah tidak terpenuhinya persyaratan standar keselamatan kapal dan kelaiklaut kapal tersebut sesuai dengan ketentuan perundangan-undangan dan peraturan pemerintah atau kebijakan yang telah ditetapkan. Penelitian ini bertujuan untuk mengungkap implementasi kebijakan sertifikasi kelaiklautan kapal dan faktor penentu implementasi kebijakan sertifikasi kelaiklautan kapal. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan menggunakan observasi dan wawancara sebagai metode pengumpulan data. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa implementasi kebijakan sertifikasi kelaiklautan kapal berdasarkan fokus yang diteliti adalah ukuran dan tujuan kebijakan, SDM, komitmen KSOP, aparat PKKK, KSOP berhubungan baik dengan operator kapal, dan kendala mendapatkan sertifikat laiklaut. Faktor penentu implementasi kebijakan sertifikasi kelaiklautan kapal, adalah sikap implementor, komunikasi dan koordinasi antar agen, dan sumber dana.

#### Keywords:

Evaluation  
Implementation  
Certification Policy  
Ship Seaworthiness  
KSOP Bitung

#### ABSTRACT

Following up on demands for the seaworthiness of ships described in the shipping law, the Minister of Sea Transportation issued a Minister of Transportation Regulation Number PM 110 of 2016 concerning Ship Safety Inspector Officers. Factors causing ship accidents are the non-fulfillment of ship safety and seaworthiness standard requirements in accordance with statutory provisions and government regulations or policies that have been stipulated. This study aims to reveal the implementation of the ship's seaworthiness certification policy and the determinants of the implementation of the ship's seaworthiness certification policy. This study used qualitative methods using observation and interviews as data collection methods. The results of this study indicate that the implementation of the ship's seaworthiness certification policy based on the focus studied is the size and objectives of the policy, human resources, KSOP commitment, PPKK officials, KSOP have a good relationship with ship operators, and obstacles to obtaining a seaworthiness certificate. The determinants of the implementation of ship seaworthiness certification policies are the attitude of the implementer, communication and coordination between agents, and sources of funds.

## Pendahuluan

Kapal Laut sebagai moda transportasi laut memiliki peran sangat strategis yang sama pentingnya dengan moda transportasi darat dan udara untuk tidak hanya memperlancar perekonomian tetapi juga untuk memperkokoh persatuan dan kesatuan bangsa. Apalagi Indonesia merupakan negara kepulauan dengan 2/3 wilayahnya merupakan wilayah laut/perairan, sehingga transportasi laut memegang peranan penting dan posisi strategis dalam memobilisasi manusia dan barang maupun jasa ke seluruh pelosok tanah air dengan tetap mempertimbangkan tingkat keselamatan dan keamanan sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Basri (Faisal, 2009) menyatakan bahwa peran strategis sistem transportasi laut jika diselenggarakan dengan efektif dan efisien, maka pulau-pulau yang membentang bagaikan zamrud di khatulistiwa akan saling terhubung, pergerakan barang akan lancar, pertukaran hasil produksi antar pulau berdasarkan keunggulan komparatif setiap daerah akan meningkatkan kemakmuran seluruh rakyat, serta dapat mengatasi keterisolasian karena letak geografisnya.

Menurut PERMEN Perhubungan Nomor KM.49 Tahun 2005 Tentang Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) (M. Perhubungan, 2005), bahwa Sistem Transportasi Nasional (sistranas) merupakan tatanan transportasi yang terorganisir secara kesisteman untuk dijadikan sebagai pedoman dan landasan dalam perencanaan, pembangunan, penyelenggaraan transportasi guna mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang efektif dan efisien. Selanjutnya dijelaskan bahwa perwujudan sistem transportasi nasional yang efektif dan efisien menghadapi berbagai tantangan, peluang dan kendala sehubungan dengan adanya perubahan lingkungan yang dinamis seperti otonomi daerah, globalisasi ekonomi, perubahan perilaku permintaan jasa transportasi, kondisi politik, perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, kepedulian pada kelestarian lingkungan hidup serta keterbatasan sumber daya manusia. Untuk menghadapi kondisi tersebut, sistem transportasi nasional perlu terus ditata dan disempurnakan dengan dukungan sumber daya manusia yang berkualitas, sehingga terwujud keadilan pelayanan dan keterpaduan antar dan intra moda transportasi, dalam rangka memenuhi kebutuhan pembangunan, tuntutan masyarakat serta perdagangan nasional dan intranasional dengan memperhatikan kehandalan serta kelaikan sarana dan prasarana transportasi.

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) dalam laporan tentang capaian kinerja KNKT Tahun 2021 menjelaskan bahwa sepanjang tahun 2021, tercatat bahwa moda pelayaran menyumbang angka terbesar kecelakaan transportasi yang diinvestigasi oleh KNKT, Investigasi kecelakaan untuk moda pelayaran berjumlah 19 kasus, angka ini meningkat apabila dibandingkan dari tahun sebelumnya (2020) yang hanya 12 kasus. Meskipun data tersebut hanya memberikan informasi tentang data kecelakaan transportasi laut yang diinvestigasi oleh KNKT, namun dapat dipastikan bahwa jumlah kecelakaan transportasi laut kurun waktu itu adalah lebih besar dari laporan KNKT tersebut

Menindaklanjuti tuntutan terhadap kelaiklautan kapal yang dijelaskan dalam UU pelayaran, maka Menteri Perhubungan Laut menerbitkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 110 Tahun 2016 Tentang Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal. Di dalam Peraturan Menteri Perhubungan ini dijelaskan, antara lain, pada pasal 4 tentang Kualifikasi Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal, yaitu digolongkan kedalam 3 (tiga) kualifikasi yaitu (1) Asisten Marine Inspector setingkat dalam jabatan fungsional ahli muda, (2) Marine Inspector setingkat dalam jabatan fungsional ahli madya, dan (3) Senior Marine Inspector setingkat dalam jabatan fungsional ahli utama. Pada pasal 5 dijelaskan peran dan tugas Pejabat Pemeriksa Keselamatan kapal tersebut. Disamping itu, menteri perhubungan menerbitkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 57 TAHUN 2021 Tentang Tatacara Pemeriksaan, Pengujian, Dan sertifikasi Keselamatan Kapal, dimana pada pasal 4 dijelaskan tentang Pemeriksaan Keselamatan Kapal berupa: (a) Pemeriksaan Keselamatan Kapal Penumpang; dan (b). Pemeriksaan Keselamatan Kapal Barang. Pemeriksaan

Keselamatan Kapal memperhatikan aspek keselamatan yang meliputi: (a) Pemeriksaan bangunan Kapal, permesinan, dan peralatan, (b) Pemeriksaan peralatan keselamatan dan perlengkapan lainnya, dan (c) Pemeriksaan instalasi radio (K. Perhubungan, 2014).

Selanjutnya dalam kaitannya dengan Penguji Keahlian Pelaut dan Pelaksana Ujian Keahlian Pelaut, Direktur Jenderal Perhubungan Laut telah menerbitkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No HK.103/2/19/ DJPL-16 tentang Perubahan Atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK.103 /2/16/ DJPL-1 3 tentang Pembentukan Dewan Penguji Keahlian Pelaut dan Pelaksana Ujian Keahlian Pelaut. Pada pasal 1 dijelaskan susunan dewan penguji keahlian pelaut dan susunan pelaksana ujian keahlian pelaut, sedangkan pada pasal 2 dijelaskan masa jabatan mereka masing-masing dan pada pasal 6 menjelaskan tugas dan tanggungjawabnya (Indonesia, n.d.).

Penyelenggaraan Kelaiklautan Kapal wajib dilaksanakan UPT-UPT dengan baik untuk mewujudkan dan memastikan keselamatan pelayaran di wilayahnya. Penyelenggaraan kelaiklautan kapal harus dijadikan prioritas dan harus diimplementasikan lebih baik oleh Unit Penyelenggara Teknis (UPT) di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Kelaiklautan kapal sebagai komponen persyaratan paling penting yang harus terpenuhi di kapal sebelum diberikannya Surat Persetujuan Berlayar (SPB) untuk mewujudkan keselamatan pelayaran, sebab faktor keselamatan pelayaran merupakan unsur paling utama yang tidak dapat ditawar lagi dalam menjamin keamanan dan keselamatan pelayaran (zero accident).

Berdasarkan survey diperoleh data kecelakaan kapal di wilayah Kantor Kesyabandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Bitung selang 4 tahun terakhir (2019 – September 2022) sebanyak 7 kecelakaan kapal laut. Sementara itu, Agus (2021) dalam artikelnya yang berjudul “Studi Kecelakaan Kapal di Indonesia Dari Tahun 2013-2019 Berdasarkan Data Investigasi Komite Nasional Keselamatan Transportasi menemukan bahwa Kecelakaan kapal yang diinvestigasi berdasarkan PP Nomor 62 Tahun 2013 meliputi kapal tenggelam, terbakar, tubrukan, dan kandas yang mana kriteria kapal yang wajib diinvestigasi oleh KNKT adalah kecelakaan kapal dengan bobot di atas 100 Gross Tonnage untuk jenis kapal penumpang, kapal penyeberangan, serta kapal ikan dan kecelakaan kapal dengan bobot di atas 500 Gross Tonnage (GT) untuk jenis kapal barang dan tangki. Diperoleh data tentang kasus kejadian kecelakaan kapal laut di Indonesia selama kurun waktu 2013-2019 yang telah selesai diinvestigasi terdapat 120 kejadian kecelakaan yang menyebabkan jatuhnya korban jiwa sebanyak 513 korban meninggal, 726 korban yang luka, dan 701 korban hilang. Jumlah kecelakaan tersebut dikategorikan menjadi 5 (lima) kategori jenis kecelakaan yaitu kapal tenggelam/ledakan, tubrukan, kandas, dan lain-lain seperti kerusakan konstruksi, permesinan, tidak beroperasinya peralatan navigasi, kapal tidak dalam kondisi normal (terbalik/miring/bocor) atau kesalahan kerja yang berakibat meninggalnya seseorang di atas kapal.

Berdasarkan data yang diuraikan di atas diperoleh informasi bahwa faktor penyebab kecelakaan kapal laut adalah tidak terpenuhinya persyaratan standar keselamatan kapal dan kelaiklaut kapal tersebut sesuai dengan ketentuan perundangan-undangan dan peraturan pemerintah atau kebijakan yang telah ditetapkan. Menurut UU Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, bahwa Keselamatan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian. Sedangkan 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.

## Metode

Penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian kualitatif yang digunakan untuk mendapatkan gambaran keseluruhan obyek penelitian secara akurat (Arikunto, 2010) dan menginterpretasi apa yang ada (bisa mengenai kondisi atau hubungan yang ada, pendapat yang sedang tumbuh, proses yang sedang berlangsung, akibat atau efek yang terjadi atau kecenderungan yang tengah berkembang), serta pelaksanaannya tidak terbatas hanya sampai pada pengumpulan dan penyusunan data, tetapi meliputi pengkajian, analisis dan mendeskripsikan data tersebut. Mengacu pada metode penelitian kualitatif, maka instrumen kunci (key instrument) penelitian ini adalah peneliti sendiri. Peneliti yang akan menjaring data melalui teknik wawancara, observasi dan dokumentasi. Pengabsahan data dilakukan melalui uji, credibility (validitas internal), transferability (validitas eksternal), dependability (realibilitas), dan confirmability, (obyektivitas) (Sugiyono, 2010).

## Hasil dan Pembahasan

### 1. Evaluasi implementasi kebijakan Sertifikasi Kelaiklautan Kapal di KSOP Bitung

Pada penelitian ini dianalisis dan dijelaskan tentang evaluasi implementasi kebijakan sertifikasi kelaiklautan kapal, khususnya kapal dibawah 500 GT yang diberlakukan aturan Non Convention Vessel Standard (NCVS) atau Standar untuk kapal yang tidak masuk konvensi dengan fokus penelitian, yaitu sebagai berikut:

#### a. Ukuran dan Standar kebijakan

Hasil penelitian ini mengungkapkan bahwa kebijakan ini adalah suatu kebijakan yang ditetapkan sebagai respons atau menjawab kebutuhan masyarakat atas keamanan dan keselamatan, dalam aktivitas transportasi laut mengingat semakin tingginya/ramainya aktivitas masyarakat terutama antar pulau yang menggunakan moda transportasi laut ini. Disamping itu, bahwa ukuran dan standar yang akan menjadi keberhasilan kebijakan ini adalah terwujudnya keamanan dan keselamatan pengguna moda transportasi kapal laut, baik terhadap jiwanya maupun harta bendanya serta menghindari terjadinya kecelakaan yang diakibatkan oleh ketidaklayakan beroperasinya moda transportasi itu.

Hasil wawancara dengan NN sebagai Kepala Seksi Keselamatan Berlayar, Pengamanan Dan Patroli tentang ukuran atau ruang lingkup kebijakan kelaiklautan kapal, terungkap sebagai berikut:

*Dengan ditetapkannya kebijakan sertifikasi kelaiklautan kapal, pemerintah memberikan keyakinan atau jaminan bahwa kapal laut tersebut memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan beroperasi atau berlayar, sebab sertifikasi kelaiklautan kapal ini hanya diberikan jika telah dilakukan pemeriksaan dan pengujian oleh tenaga yang profesional (marine inspector) terhadap berbagai aspek berkaitan dengan kelayakan kapal itu beroperasi, seperti material, konstruksi, bangunan kapal, permesinan, dan berbagai perlengkapan lainnya serta pencegahan pencemaran perairan, pengawakan, status hukum kapal dan lainnya.*

Berdasarkan hasil wawancara dengan NN dapat diketahui bahwa kebijakan sertifikasi kelaiklautan kapal adalah kebijakan yang sangat penting untuk kepentingan dan kebutuhan pengguna moda transportasi laut berkenaan dengan jaminan keamanan dan keselamatan jiwa dan harta pengguna dan operator moda transportasi ini. Melalui kebijakan sertifikasi kelaiklautan kapal yang ditetapkan oleh pemerintah sebagai regulator, maka operator kapal laut wajib memenuhi semua persyaratan yang telah ditetapkan sebagai bukti yang memberikan keyakinan/jaminan bahwa kapal laut tersebut layak beroperasi.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM 65 Tahun 2009 tentang Standar Kapal Non Konvensi (Non Convention Vessel Standard) Berbendera Indonesia pada pasal 1

ayat 2 dijelaskan bahwa standar kapal non konvensional (non convention vessel standard) berbendera Indonesia terdiri dari: a. Konstruksi/Bangunan kapal dan stabilitas kapal; b. Perlengkapan; c. Peralatan; d. Permesinan dan perlistrikan; e. Garis muat; f. Pengukuran kapal; g. Pengawakan; h. Manajemen operasional (manajemen keselamatan dan keamanan kapal) dan perlindungan lingkungan maritim.

Sedangkan untuk Kapal Berbendera Indonesia di atas GT 500 (lima ratus gross tonnage) yang berlayar di perairan internasional (international voyage); atau kapal berbendera Indonesia yang berlayar di wilayah perairan Indonesia yang diatur dalam ketentuan internasional untuk Tatacara Pemeriksaan, Pengujian, dan Sertifikasi Keselamatan Kapal telah diatur pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM 57 Tahun 2021 tentang Tatacara Pemeriksaan, Pengujian, dan Sertifikasi Keselamatan Kapal. Pada pasal 3 dijelaskan bahwa setiap pengadaan, pembangunan, dan pengerjaan Kapal termasuk perlengkapannya, serta pengoperasian Kapal harus memenuhi persyaratan Keselamatan Kapal sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan ketentuan internasional. Persyaratan Keselamatan Kapal meliputi: a. material; b. konstruksi; c. bangunan; d. permesinan dan perlistrikan; e. stabilitas; f. tata susunan perlengkapan dan peralatan keselamatan dan pemadam kebakaran; g. elektronika kapal.

Pemahaman yang jelas atas ukuran dan standar kebijakan oleh implementor akan memberikan motivasi untuk melaksanakannya, sebab implementor memahami apa tujuan yang akan dicapai serta ukuran-ukuran keberhasilannya. Suatu ukuran dan standar tujuan kebijakan yang dipersepsi atau dipahami berbeda oleh pelaksananya akan mengalami kendala dalam pelaksanaannya. Van Meter dan Van Horn (Sudaryanto & Agustinus, 2006) mengemukakan bahwa pemahaman tentang maksud umum dari suatu standar dan tujuan kebijakan adalah penting. Implementasi kebijakan yang berhasil, bisa jadi gagal (frustated) ketika para pelaksana (officials), tidak sepenuhnya menyadari terhadap standar dan tujuan kebijakan.

#### b. Sumber Daya Kebijakan

Sumber daya kebijakan adalah segala sesuatu yang harus tersedia atau disediakan secara memadai agar kebijakan itu dapat dilaksanakan dengan baik, baik itu sumber daya manusia maupun sumber daya bukan manusia, seperti pembiayaannya (keuangan) dan peralatannya. Untuk mengetahui dan menganalisis bagaimanakah faktor sumber daya dalam mengimplementasi kebijakan sertifikasi kelaiklautan kapal, maka penulis mewawancarai NN sebagai Kepala Seksi Keselamatan Berlayar, Pengamanan dan Patroli dan dijelaskannya sebagai berikut.

*Khususnya ketersediaan SDM yang dibutuhkan untuk pelaksanaan kebijakan ini misalnya dalam kaitan dengan pemeriksaan dan penilikan rancang bangun kapal dan pengujian berbagai perlengkapan teknis, radio dan elektronika kapal masih memadai sehingga tidak mempengaruhi atau menghambat kecepatan waktu penyelesaiannya.*

Dapat dikatakan bahwa Sumber Daya Manusia (SDM) yang dibutuhkan untuk mengimplementasikan kebijakan sertifikasi kelaiklautan kapal telah mendukung dan memenuhi kebutuhan yang diperlukan. Artinya bahwa dari aspek sumber daya manusia, implementasi kebijakan ini tidak menjadi hambatan yang akan berpotensi kurang efektif dan efisien pelaksanaannya. Sedangkan untuk sumber dana masih menjadi kendala terutama bagi pemilik dan atau operator kapal mengingat terdapat peralatan yang pengadaannya membutuhkan dana yang besar.

Sedangkan untuk sumber daya manusia (SDM) telah tersedia dengan cukup memadai pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas II Bitung untuk mengimplementasi kebijakan ini. Dengan kata lain bahwa sumber daya aparat/petugas sertifikasi (Marine Inspector) tidak menjadi kendala baik dari aspek kualitas (kompetensi) maupun kuantitas (jumlah) untuk mengimplementasi kebijakan ini.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM 110 Tahun 2016 tentang Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal bahwa Pejabat pemeriksa keselamatan kapal digolongkan kedalam 3 (tiga) kualifikasi, yaitu: Asisten Marine Inspector setingkat dalam jabatan fungsional ahli muda, Marine Inspector setingkat dalam jabatan fungsional ahli madya, Senior Marine Inspector setingkat dalam jabatan fungsional ahli utama. Pejabat pemeriksa keselamatan kapal ini mempunyai kewenangan untuk melaksanakan pemeriksaan dan pengujian serta sertifikasi semua jenis kapal dengan semua ukuran yang berlayar di semua daerah pelayaran (DIAN, 2021).

c. Karakteristik Agen Pelaksana.

Sebagai institusi yang diberikan kewenangan dalam menjalankan tugas dan fungsinya, KSOP Kelas II Bitung harus bertanggungjawab terhadap keberhasilan implementasi kebijakan sertifikasi kelaiklautan kapal. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 36 Tahun 2012 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan, menjelaskan bahwa Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan mempunyai tugas melaksanakan pengawasan, dan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.

Hasil wawancara dengan NN sebagai Kepala Seksi Keselamatan Berlayar, Pengamanan dan Patroli tentang bagaimana karakteristik institusi atau Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) kelas II Bitung sebagai agen/ pelaksana kebijakan sertifikasi kelaiklautan kapal untuk menjaga citranya dalam menjalankan tugas, terungkap sebagai berikut:

*Secara terus menerus mengembangkan profesionalisme sumber daya manusia untuk mengikuti berbagai kemajuan dan perkembangan lingkungan yang sangat cepat. Karakteristik lembaga (KSOP) telah dirumuskan pada nilai atau budaya organisasi yang mengacu pada rencana strategis organisasi yang akan menuntun perilaku anggota organisasi.*

Berdasarkan hasil wawancara dengan NN ternyata institusi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) kelas II Bitung sebagai agen pelaksana kebijakan sertifikasi kelaiklautan kapal menjaga reputasi dan nama baiknya sehingga memberikan citra baik institusi/lembaga ini. Terciptanya citra baik ini akan memberikan kepercayaan terhadap institusi/lembaga lain atau agen pelaksana kebijakan sertifikasi kelaiklautan kapal melaksanakan kebijakan ini sesuai dengan hubungan tugas dan kewenangannya masing-masing. KSOP kelas II Bitung merumuskan nilai-nilai yang menjadi standar perilaku (budaya organisasi) seluruh anggota/pegawai dalam menjaga dan membangun citra baik organisasi.

Secara struktural, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP), telah melakukan reformasi struktur kelembagaannya dimana sebelumnya organisasi dan tatakerjanya di atur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 36 Tahun 2012, tentang Organisasi Dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan, diubah dan diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 76 Tahun 2018, tentang perubahan kedua Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 36 Tahun 2012 Organisasi Dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan yang menegaskan antara lain bahwa KSOP Bitung tergolong pada KSOP Kelas II bersama dengan 16 KSOP Kelas II di lokasi yang lain (terdapat 17 KSOP Kelas II).

Menurut Akib (Akib, 2010) bahwa suatu program akan berhasil dilaksanakan jika terdapat kesesuaian dari tiga unsur implementasi program. Pertama, kesesuaian antara program dengan pemanfaat, yaitu apa yang dibutuhkan oleh kelompok sasaran (pemanfaat).bersesuaian dengan apa yang ditawarkan oleh program. Kedua, kesesuaian antara program dengan organisasi pelaksana, yaitu kemampuan organisasi pelaksana bersesuaian dengan program itu. Ketiga,

kesesuaian antara kelompok pemanfaat dengan organisasi pelaksana, yaitu apa yang dapat dilakukan oleh kelompok sasaran program harus bersesuaian dengan syarat yang diputuskan organisasi untuk dapat memperoleh output program itu.

d. Sikap/Kecenderungan (disposition) para pelaksana

Tidak kalah pentingnya adalah aspek sikap (disposisi) pelaksana atau implementor dalam melaksanakan kebijakan sangat menentukan keberhasilan implementasi kebijakan tersebut. Sebab aspek sikap (disposisi) pelaksana ini akan berpengaruh terhadap kepedulian, kesungguhan, keseriusan, motivasi dan komitmennya untuk melaksanakan kebijakan itu sendiri.

Hasil wawancara dengan NN sebagai Kepala Seksi Keselamatan Berlayar, Pengamanan Dan Patroli mengenai bagaimanakah sikapnya terhadap kebijakan sertifikasi kelalautan kapal terungkap sebagai berikut:

*Pemenuhan persyaratan kelaiklautan kapal untuk memenuhi sertifikasi kapal di Pelabuhan Bitung pada dasarnya sudah terpenuhi, meskipun pada awalnya ketika para petugas dalam hal ini PPKK melaksanakan pemeriksaan, mereka masih menemukan ada peralatan yang tidak tersedia atau sudah kadaluarsa atau sudah rusak, sehingga ini menjadi catatan dalam hasil pemeriksaan, atau dikenal dengan NC (Non Conformities), untuk NC ada yang Berat (Mayor) dan ada yang Ringan (Minor), tapi ada juga dokumen kapal yang sudah tidak sesuai dengan ketentuan. Nah, semua temuan ini baik Mayor maupun Minor, harus di tindaklanjuti (di closing) sebelum dapat di buat sertifikat sesuai peruntukannya.*

Ternyata sertifikat kelaiklautan kapal hanya diberikan bilamana semua persyaratan telah terpenuhi. Terhadap persyaratan yang belum dan tidak memenuhi kriterianya diberikan catatan atau NC (Non Conformities) untuk dilengkapi agar ditindaklanjuti guna memperoleh pengesahan sertifikat kelaiklautan kapal tersebut.

Sikap (disposisi) petugas PPKK yang kurang simpatik akan berdampak kurang baik kepada pemilik dan operator kapal untuk mematuhi atau menjalankan aturan atau kebijakan ini. Selanjutnya, sikap demikian juga tidak bisa dihindari akan menjadi preseden buruk bagi aparat/anggota maupun institusi kepolisian yang pada gilirannya menjadi citra buruk mereka. Kemudian dengan citra buruk yang diberikan oleh masyarakat akan mempengaruhi kepercayaan masyarakat terhadap petugas PPKK baik secara individu maupun secara institusional melaksanakan tugas dan fungsinya termasuk melaksanakan kebijakan sertifikasi kelaiklautan kapal.

Perubahan dan perbaikan sikap (disposisi) petugas PPKK dalam mewujudkan citranya yang lebih baik dimata pemilik dan operator kapal akan berpengaruh positif terhadap kepercayaan mereka kepada petugas PPKK dalam menjalankan tugas dan fungsinya yaitu melaksanakan kebijakan sertifikasi kelaiklautan kapal.

e. Komunikasi antar Organisasi Terkait

Suatu kebijakan publik, apalagi kebijakan publik yang berskala besar, melibatkan banyak unsur atau instansi/organisasi dalam mengimplementasikannya. Unsur atau organisasi tersebut harus bersama-sama melaksanakan tugas dan kewenangannya secara terinterelasi dan terkoordinasi dengan baik satu dengan lainnya, sehingga terjadi sinergisitas yang baik. Interelasi dan koordinasi seperti ini akan tercipta melalui komunikasi yang baik dan intens antar satu unsur atau organisasi dengan unsur atau organisasi yang lainnya, termasuk unsur atau organisasi yang menjadi sasaran kebijakan itu sendiri.

Berdasarkan wawancara dengan informan NN sebagai Kepala Seksi Keselamatan Berlayar, Pengamanan Dan Patroli mengenai komunikasi dengan organisasi terkait dalam melaksanakan kebijakan sertifikasi kelaiklautan terungkap sebagai berikut:

*Komunikasi dengan organisasi terkait adalah mutlak dibangun dan dipelihara dengan baik serta terencana, terutama dengan operator dan pemilik kapal serta nakhoda dan anak buah kapal (ABK), sebab tanpa hubungan dan kerjasama yang baik dengan mereka maka kebijakan ini sukar dapat dilaksanakan sesuai yang diharapkan. Sebab merekalah yang akan bertanggungjawab dan dimintakan berbagai persyaratan yang harus dipenuhi/dilengkapi agar sertifikat kelaiklautan kapal dapat diberikan.*

Berdasarkan informasi dari NN ternyata faktor komunikasi dalam pelaksanaan kebijakan sertifikasi kelaiklautan kapal dilakukan secara terencana oleh KSOP dengan berbagai organisasi terutama pemilik atau operator kapal, nakoda dan Anak Buah Kapal (ABK) dengan cara melakukan rapat bersama, surat-menyurat dan kunjungan langsung ke operator dan awak kapal. Komunikasi juga dilakukan dengan KPLP dan POLAIR dalam kaitannya dengan aspek pengawasan dan penindakan atas pelanggaran dan dengan, Kesehatan Pelabuhan dan Basarnas bila terjadi kecelakaan kapal.

Hafsah (Hafsah, 2000) mengemukakan mengenai manfaat yang dapat diperoleh dalam kemitraan, beberapa diantaranya yaitu: kemitraan dapat meningkatkan produktivitas organisasi; , Kemitraan dapat membantu organisasi mencapai tujuan dengan lebih efisien, kemitraan mengurangi beban risiko yang ditanggung oleh organisasi dengan membaginya, kemitraan memberikan dampak sosial yang besar.

#### f. Lingkungan Ekonomi, Sosial dan Politik

Kebijakan sertifikasi kelaiklautan kapal, akan dapat diimplementasi dengan baik ketika mempertimbangkan dan disupport oleh situasi dan kondisi ekonomi, sosial, dan politik yang kondusif. Berdasarkan hasil wawancara dengan NN mengenai bagaimakah pendapatnya tentang implementasi kebijakan sertifikasi kelaiklautan kapal dalam kaitannya dengan aspek ekonomi, sosial, dan politik, teungkap sebagai berikut:

*Memang kalau kita cermati bahwa pemenuhan atas berbagai persyaratan untuk mendapatkan sertifikat kelaiklautan kapal akan membutuhkan pembiayaan yang tidak sedikit. Pembiayaan yang dimaksud bukan untuk kepentingan administrasinya, tetapi untuk kepentingan pengangadaan sarana dan peralatan yang dibutuhkan untuk memenuhi persyaratan guna penerbitan atau dikeluarkannya sertifikat kelaiklautan.*

Informasi yang diungkap NN menjelaskan bahwa aspek atau kondisi ekonomi menjadi aspek yang sangat mempengaruhi implementasi kebijakan sertifikasi kelaiklautan kapal. Artinya bahwa pemilik dan operator kapal laut mengalami kendala dalam pemenuhan sarana dan perlengkapan kapal yang dipersyaratkan yang pengangadaannya membutuhkan biaya yang cukup besar.

## **2. Faktor determinan terhadap evaluasi implementasi kebijakan Sertifikasi Kelaiklautan Kapal di KSOP Bitung**

Hasil penelitian ini mengidentifikasi terdapat 3 (tiga) faktor determinan implementasi kebijakan sertifikasi kelaiklautan kapal, yaitu sikap (implementor), komunikasi dan koordinasi antar agen .dan sumber dana.

### a. Sikap petugas dan pemilik dan operator kapal (implementor)

Ditetapkannya faktor sikap petugas dan pemilik dan operator kapal (implementor) sebagai faktor determinan atau penentu terhadap implementasi kebijakan didasarkan kepada pertimbangan bahwa faktor sikap ini yang menentukan mereka melakukan atau tidak melakukan kegiatan (implementasi kebijakan) yang seharusnya dilaksanakan. Artinya mereka yang bersikap positif terhadap kebijakan yang akan diimplementasi akan melaksanakannya dengan sungguh-sungguh dan motivasi serta komitmen yang tinggi, berbeda dengan mereka yang bersikap negatif dapat dipastikan akan acuh tak acuh bahkan tidak melaksanakan.



Hasil penelitian ini mengungkap masih belum terbentuk komitmen yang tinggi khususnya terhadap pemilik dan operator kapal dalam melakukan pemenuhan atas persyaratan kelaiklautan kapal secara konsisten. Sikap demikian akan memberikan kesan atau citra (image) yang kurang baik (buruk) dan ketidakpercayaan (distrust) dari masyarakat (pengguna kapal laut) dalam menjamin keamanan dan keselamatan mereka. Menurut Kotler (Kumar, Scheer, & Kotler, 2000) *image is the sum of belief, idea, and impression that a person hold regarding an object. People's attitude and actions toward an object are highly conditioned by object's images.*

Oleh karena itu petugas sertifikasi harus membangun dan menjaga citra yang baik, dengan melakukan pemeriksaan dan pengujian terhadap seluruh persyaratan penerbitan sertifikat kelaiklautan kapal secara profesional, tegas dan konsisten, sedangkan pemilik dan operator kapal dengan kesadaran yang tinggi bersedia memenuhi semua persyaratan yang telah ditetapkan atau dimintakan untuk dipenuhi sesuai rekomendasi atas temuan hasil pemeriksaan dan pengujian yang telah dilakukan oleh petugas (PPKK) yaitu Marine Inspector.

#### b. Komunikasi dan Koordinasi

Ditetapkannya faktor komunikasi dan koordinasi sebagai faktor determinan atau penentu terhadap implementasi kebijakan didasarkan kepada pertimbangan bahwa implementasi kebijakan sertifikasi kelaiklautan kapal melibatkan berbagai unsur atau instansi seperti pemilik, agen dan operator kapal, serta nakoda kapal yang harus bekerja sama secara sinkron dan teratur kearah tujuan bersama. KSOP tidak akan dapat mengimplementasikan kebijakan ini dengan baik jika dilakukan tanpa komunikasi dan koordinasi dengan organisasi lain secara harmonis dan terpadu.

Dengan demikian koordinasi bermafaat untuk mengikat, menyatukan, dan menyelaraskan semua aktivitas yang dilakukan dalam suatu kerjasama (organisasi). Menurut Handoko (Suryaadmaja, Handoko, & Winardi, 2017) tujuan dan manfaat dari koordinasi adalah: 1) Untuk mewujudkan KISS (koordinasi, integrasi, sinkronisasi, dan simplikasi) agar tujuan organisasi tercapai secara efektif dan efisien. 2) Memecahkan konflik kepentingan berbagai pihak yang terkait. 3) Agar manajer mampu mengintegrasikan dan mensinkronkan pelaksanaan tugas-tugasnya dengan stakeholders yang saling bergantung, semakin besar ketergantungan dari unit-unit, semakin besar pula kebutuhan pengkoordinasian. 4) Agar manajer mampu mengintegrasikan kegiatan fungsional dan tujuan-tujuan dari unit organisasi yang terpisah-pisah untuk mencapai tujuan bersama dengan sumberdaya yang terbatas secara efektif dan efisien. 5) Adanya pembagian kerja dimana semakin besar pembagian kerja, semakin diperlukan pengkoordinasian/penyerasian sehingga tidak terjadi duplikasi atau tumpang tindih pekerjaan yang menyebabkan pemborosan. 6) Untuk mengembangkan dan memelihara hubungan yang baik dan harmonis di antara kegiatan-kegiatan, baik fisik maupun nonfisik dengan para stakeholder. 7) Untuk memperlancar pelaksanaan tugas dalam rangka mencapai tujuan organisasi dengan sumberdaya yang terbatas. 8) Mencegah terjadinya konflik internal dan eksternal organisasi yang kontra produktif. 9) Mencegah terjadinya kekosongan ruang dan waktu, serta persaingan yang tidak sehat.

#### c. Sumber dana

Pendapatan yang diperoleh oleh operator kapal berasal dari sewa muatan dan tiket penumpang, sehingga semakin banyak daya tampung (muatan) kapal semakin besar pendapatan yang diterima dari sewa dan tiketnya. Bagi kapal yang berukuran (tonnage) yang kecil, sebagaimana fokus penelitian ini, dapat dipastikan pendapatan yang akan diterima juga tidak begitu besar bila dikurangi dengan biaya operasionalnya. Dalam kondisi seperti inilah sehingga pemilik atau operator kapal mengeluh bilamana dimintakan untuk mengadakan peralatan dan perlengkapan keselamatan kapal.

## Simpulan

Berdasarkan uraian di atas maka dapat disimpulkan bahwa implementasi kebijakan sertifikasi kelaiklautan kapal berdasarkan fokus yang diteliti adalah ukuran dan tujuan kebijakan, SDM, komitmen KSOP, aparat PKKK, KSOP berhubungan baik dengan operator kapal, dan kendala mendapatkan sertifikat laiklaut. Faktor penentu implementasi kebijakan sertifikasi kelaiklautan kapal, adalah sikap implementor, komunikasi dan koordinasi antar agen, dan sumber dana.

## Ucapan Terima Kasih

Terimakasih saya ucapkan kepada keluarga yang selalu mendukung saya secara materil dan moril hingga saya bisa sampai pada tahap penulisan artikel ini. Kemudian juga terimakasih kepada dosen pembimbing 1 dan pembimbing 2 yang telah memberikan ilmu serta arahan-arahan yang sangat bermanfaat bagi saya serta semua pihak yang telah ikut memberikan bantuan langsung maupun tidak langsung dalam penulisan artikel ini. Semoga artikel ini bisa bermanfaat untuk kemajuan ilmu pengetahuan umumnya dan khususnya disiplin keilmuan administrasi negara.

## Referensi

- Akib, H. (2010). Implementasi kebijakan: apa, mengapa, dan bagaimana. *Jurnal Administrasi Publik*, 1(1), 1–11.
- Arikunto, S. (2010). Metode penelitian. *Jakarta: Rineka Cipta*.
- Baker, M. A., Witherdin, R., Hetherington, L., Cunningham-Smith, K., & Aitken, R. J. (2005). Identification of post-translational modifications that occur during sperm maturation using difference in two-dimensional gel electrophoresis. *Proteomics*, 5(4), 1003–1012.
- DIAN, E. K. A. P. (2021). PERAN MARINE INSPECTOR PADA KANTOR UNIT PENYELENGGARA PELABUHAN KELAS II GILIMANUK TERHADAP KELAIKLAUTAN KAPAL. *KARYA TULIS*.
- Faisal, B. (2009). *Ironisnya, Transportasi Laut Kita Sangat Parah*. Kompasiana. <http://ekonomi.kompasiana.com/2009/11/10/>(diakses 10 desember ....
- Hafsah, H. (2000). *Studi Efektivitas Penyaluran Kredit Usaha Tani Perbandingan antara Pola Khusus (Executing) dan Pola Umum (Channeling)(Kasus di Wilayah BRI Cabang Karawang)*.
- Indonesia, R. (n.d.). *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No. HK. 205/8/13DJPL/2019 tentang Pedoman Teknis Kriteria Penempatan Kapal Negara ....*
- Kumar, N., Scheer, L., & Kotler, P. (2000). From market driven to market driving. *European Management Journal*, 18(2), 129–142.
- Perhubungan, K. (2014). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 13 Tahun 2014. *Kementerian Perhubungan Republik Indonesia*.
- Perhubungan, M. (2005). KM. 49 Tahun 2005, tentang. In *Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS)*. Jakarta.
- Pramono, J. (2011). PELAYANAN PUBLIK SEBAGAI ALTERNATIF VISI KEILMUAN. *Transformasi*, 14(21).
- Rahayu, S., Widodo, R. H., Van Noordwijk, M., Suryadi, I., & Verbist, B. (2009). *Monitoring air di daerah aliran sungai*. World Agroforestry Center, ICRAF Asia Tenggara.
- Sudaryanto, S., & Agustinus, E. T. S. (2006). Tekno Ekonomi Produksi Glasir Berbahan Baku Tufa Andesitik Palimanan. *RISSET Geologi Dan Pertambangan*, 16(1), 9–23.
- Sugiyono. (2010). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Suryaadmaja, F. O., Handoko, S., & Winardi, B. (2017). Evaluasi Koordinasi Setting Relay Proteksi OCR Pada Jaringan Tegangan Menengah 20 kV PT Apac Inti Corpora Semarang dengan ETAP 12.6. 0. *Transient: Jurnal Ilmiah Teknik Elektro*, 5(3), 279–286.