

Analisis Pelaksanaan Kebijakan Pengawasan Keselamatan Pelayaran Oleh Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai Di Daerah Lingkungan Kepentingan Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Soasio Kota Tidore Kepulauan

Surawan¹ Ilfan Baharuddin² Yusuf Kamis³

Program Studi Administrasi Negara, Universitas Nuku^{1,2,3}

surawan711@outlook.com¹, evan.bdr90@gmail.com², yusufkamis270170@gmail.com³

Informasi Artikel

Kata Kunci:

Implementasi
Pengawasan
Keselamatan Pelayaran.

ABSTRAK

Mayoritas wilayah Indonesia dibatasi oleh perairan pada fitur geografisnya. Kondisi ini membentuk korelasi antar wilayah dalam hal pergerakan manusia dan distribusi produk melalui jalur kargo laut. Masalah yang terkait dengan keadaan ini adalah insiden kecelakaan maritim yang berulang yang mengakibatkan kematian awak kapal atau penumpang. Pembentukan Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) oleh pemerintah untuk menjamin keamanan dan keselamatan pelayaran sesuai dengan UU No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. penelitian ini bertujuan untuk mengetahui sejauh mana KPLP telah mengimplementasikan kebijakan pengawasan keselamatan pelayaran di daerah lingkungan kepentingan (DLKp) Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Soa Sio Kota Tidore Kepulauan, Dengan menggunakan pendekatan deskriptif, penelitian kualitatif menjadi metode investigasi. Berbagai metode pengumpulan data dilakukan, termasuk observasi, wawancara, dan analisis dokumen. Proses analisis data meliputi beberapa tahap, termasuk reduksi dan penyaringan data, penyajian data, verifikasi, dan penarikan kesimpulan. Untuk memastikan keabsahan data, digunakan metode triangulasi. Temuan akhir dari penelitian ini: Pertama, pelaksanaan kebijakan pengawasan keselamatan pelayaran oleh KPLP di daerah lingkungan kepentingan (DLKp) Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Soa Sio Kota Tidore Kepulauan sudah cukup baik, meskipun belum optimal. Ada beberapa kekurangan yang perlu diperbaiki untuk mengurangi risiko kecelakaan. Implementasi kebijakan pengawasan keselamatan pelayaran oleh KPLP terhambat oleh dua faktor: kurangnya pemahaman personil terhadap uraian tugas dan kerangka hukum yang mengatur pelaksanaan tanggung jawab. Selain itu, kurangnya pemahaman para pelaksana dan pengguna jasa transportasi laut tentang elemen-elemen penting dalam pengawasan keselamatan pelayaran oleh petugas KPLP berkontribusi pada pendekatan yang bandel dan lalai dalam operasi pelayaran, yang dibuktikan dengan minimnya kepatuhan mereka. Hal ini mempengaruhi kerentanan terhadap bencana yang mungkin terjadi selama pelayaran.

© This work is licensed under a Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International License.

Penulis Korespondensi:

Surawan
Program Studi Ilmu Administrasi Negara
Universitas Nuku
Jalan Sultan Mansyur, Kota Tidore Kepulauan, Indonesia
Email: surawan711@outlook.com

1. PENDAHULUAN

Indonesia sebagai negara kepulauan, sebagian besar wilayahnya terdiri dari perairan. Menurut data dari Badan Pusat Statistik (2023), Indonesia menempati urutan keenam di dunia dalam hal jumlah pulau, dengan total 17.504 pulau. Kedaulatan Indonesia atas seluruh wilayah lautnya telah diratifikasi oleh Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut dengan pengesahan UU No. 17 Tahun 1985.

Keamanan dan keselamatan pelayaran merupakan hal yang sangat penting. Pemerintah ditugaskan untuk menegakkan hukum yang berkaitan dengan pencegahan bencana maritim dan ancaman pelanggaran peraturan penggunaan air. Kewajiban pemerintah ini dilakukan melalui pengembangan dan pelaksanaan kebijakan yang berkaitan dengan pengawasan maritim. Pengawasan ini dimaksudkan untuk memastikan keamanan dan keselamatan pelayaran secara efisien dan efektif. Pengawasan tersebut mempertimbangkan berbagai faktor, salah satunya adalah kelayakan pelayaran. Kelayakan ini meliputi sistem navigasi sebagai prasarana, kapal sebagai sarana, dan sumber daya manusia yang terkait. Untuk mencapai tujuan tersebut, maka penegakan peraturan peralangan dan kelaiklautan pelayaran menjadi salah satu komponennya (Hidayani, 2017).

Untuk memastikan penerapan langkah-langkah keamanan dan keselamatan untuk transportasi laut, pemerintah telah membentuk Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai (KPLP), yang beroperasi di bawah pengawasan langsung Presiden dan beroperasi dari sudut pandang kelembagaan. Tanggung jawab, wewenang, dan aspek-aspek lain yang berkaitan dengan KPLP diatur dalam UU No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Sebagaimana diatur dalam undang-undang ini, KPLP mengemban peran penting sebagai pelaksana teknis kebijakan jaminan keselamatan pelayaran, khususnya melalui pengawasan dan pengaturan kegiatan maritim dan pencegahan bencana maritim.

Menurut Sasono (2012), Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) bertanggung jawab untuk memastikan keselamatan dan keamanan perdagangan dengan menjaga keamanan perairan pelabuhan dan pantai yang berdekatan. Departemen Perhubungan telah membentuk KPLP sebagai unit pelaksana teknis yang mengkhususkan diri dalam bantuan SAR (Search And Rescue), keamanan pelabuhan, perairan laut, dan pantai. KPLP bertanggung jawab atas pengawasan dan keamanan di pintu masuk dan keluar pelabuhan, pangkalan, dan dermaga, di samping area yang rawan pencurian dan aset-aset penting milik negara di lingkungan pelabuhan. Selain itu, bongkar muat kargo, hewan, penumpang, pengunjung asing, dan hewan di wilayah pelabuhan, perairan kota, perairan laut, dan pantai diatur dan diawasi oleh KPLP. Selain itu, KPLP juga bertugas melakukan pengawasan sarana bantu navigasi pelayaran, pencegahan pencemaran di laut, pengamanan kapal yang berlabuh/tambat, penyidikan terhadap pelanggaran, keamanan dan ketertiban di lingkungan pelabuhan, serta pemberian bantuan SAR.

KPLP bekerja sama dengan instansi terkait dan aparat keamanan untuk mencegah, menangkal, dan memberantas penyelundupan. Selain itu, Subhan (2011) menegaskan bahwa pembentukan Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai di Indonesia disahkan oleh undang-undang, khususnya LN. 1911 No. 399 (Polisi di Laut) dan LN. 1882 No. 115 (Scheepvaart Reglement). Sebelum pecahnya Perang Dunia II pada tahun 1942, Scheepvaart Ordonantie 1936 (Stb. 1936 No. 700), Peraturan Perkapalan 1936 pasal 4, dan Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim 1939 pasal 13 berlaku. Penjaga Laut dan Pantai didirikan dengan Dienst Van Scheepvaart (Armada Pemerintah) dan Marinir Pemerintah (Dinas Pelayaran) sebagai struktur organisasinya.

Kebijakan adalah serangkaian rencana program, kegiatan, tindakan, keputusan, dan sikap - baik untuk bertindak maupun tidak bertindak - yang dilakukan oleh pihak-pihak yang terlibat (aktor) dalam usaha untuk menyelesaikan masalah yang sedang dihadapi. Penetapan kebijakan merupakan faktor penentu yang sangat penting dalam keberhasilan organisasi (Iskandar, 2012)

Lebih lanjut, seperti yang dijelaskan oleh Thoaha (2012), kebijakan ini terdiri dari dua komponen berikut:

- a. Kebijakan merupakan fenomena sosial, bukan merupakan kejadian yang berdiri sendiri. Oleh karena itu, kebijakan merupakan produk dari pemerintah yang dikembangkan sebagai respon terhadap setiap kejadian sosial. Kejadian ini berkembang sebagai hasil dari aktivitas kehidupan sosial; bukan merupakan kejadian yang otonom, asing, atau terisolasi dari masyarakat.
- b. Jika terjadi suatu kejadian, kebijakan diformulasikan sebagai reaksi, baik untuk mendorong kerjasama di antara pihak-pihak yang berkonflik maupun untuk mendorong tindakan bersama di antara mereka yang diperlakukan secara tidak rasional dalam kaitannya dengan upaya kolektif.

Dalam mengkaji implementasi kebijakan, kita dapat merujuk pada model implementasi kebijakan yang dikembangkan oleh George Edward III. Model ini menyatakan bahwa keberhasilan atau kegagalan implementasi kebijakan ditentukan oleh empat faktor yang berbeda, yaitu sebagai berikut:

- a. Aspek komunikasi, khususnya proses di mana para pembuat kebijakan dan para pelaksana saling bertukar informasi kebijakan untuk memastikan bahwa tujuan dan sasaran kebijakan yang diinginkan dapat tercapai. Komunikasi yang efektif secara signifikan berdampak pada keberhasilan pencapaian tujuan implementasi. Implementasi akan lebih efektif jika para pengambil keputusan sadar akan tanggung jawab mereka. Komunikasi yang efektif sangat penting bagi para pengambil keputusan untuk memahami tanggung jawab mereka dan memastikan bahwa setiap keputusan kebijakan dan peraturan sampai ke pelaksana yang tepat (Dunn, 2013)
- b. Meskipun komunikasi yang eksplisit dan konsisten, kelangkaan sumber daya dapat menghambat implementasi kebijakan, menurut aspek Sumber Daya. Dunn (2013) menguraikan metrik yang digunakan untuk mengevaluasi pengaruh sumber daya terhadap implementasi kebijakan. Pertama-tama, keberhasilan implementasi kebijakan sangat bergantung pada kualitas sumber daya manusia yang dimiliki. Anggaran, materi, dan sumber daya lainnya memang penting, tetapi tidak akan berarti jika sumber daya manusia yang bertanggung jawab tidak memiliki profesionalisme dan kompetensi. Kedua, implementasi kebijakan akan gagal meskipun implementornya memiliki staf yang cukup dan kompeten, tanpa adanya fasilitas pendukung seperti sarana dan prasarana.
- c. Aspek disposisi, yaitu kualitas dan sifat-sifat yang dimiliki oleh implementor, antara lain integritas, dedikasi, dan demokratis. Dalam konteks implementasi kebijakan, sikap dari para implementor sangatlah penting.
- d. Seperti yang telah dijelaskan dalam Struktur Birokrasi, salah satu faktor penentu keberhasilan implementasi kebijakan adalah peran birokrasi sebagai pelaksana kebijakan. Salah satu cara di mana birokrasi harus mampu memfasilitasi implementasi kebijakan yang telah ditetapkan secara politis adalah melalui koordinasi yang efektif.

Kota Tidore Kepulauan meliputi wilayah pelabuhan Trikora dan Goto, khususnya di dalam Daerah Lingkungan Kerja (DLKp) Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Soa Sio Kota Tidore Kepulauan. Volume lalu lintas perdagangan antar pulau relatif tinggi pada saat pelayaran armada kapal cepat dari Pelabuhan Goto ke Pelabuhan Sofifi dan sebaliknya. Berdasarkan wawancara awal (pra-penelitian), faktor alam seperti cuaca laut yang tidak menentu (musim-musim tertentu memiliki kondisi laut yang berombak besar) dan faktor perilaku manusia (operator armada, pengemudi, ABK, kapal cepat, pengangkutan penumpang dan barang yang melebihi kapasitas) dapat menyebabkan kerentanan kapal terhadap kecelakaan laut. Hal ini menggambarkan kecenderungan pelaksanaan pengawasan yang tidak berfungsi dengan baik. Sehubungan dengan kecenderungan ini, potensi faktor-faktor penghambat yang dapat menghambat pelaksanaan pengawasan yang mulus juga dievaluasi.

Pelayaran mencakup semua aspek operasi pelabuhan, transportasi laut, dan keamanan. Karena banyaknya bahaya yang ada di laut, keselamatan dan keamanan pelayaran menjadi hal yang sangat penting (Sasono, 2012). Pengawasan, seperti yang didefinisikan oleh Efendi dan Freddy (2017), adalah proses di mana seorang individu, kelompok, atau organisasi menentukan, atau lebih tepatnya, dengan sengaja mempengaruhi perilaku individu, kelompok, atau organisasi lain. Lebih lanjut, Prativi (2018) menyatakan bahwa pengawasan terdiri dari tiga komponen mendasar: infrastruktur, protokol, dan sarana. Pengawasan dijalankan melalui tahapan-tahapan berikut ini:

1. Perencanaan strategis. Selama fase perencanaan, organisasi menetapkan tujuan yang diinginkan
2. Tindakan pemrograman. Pemrograman mencakup persiapan program untuk mencapai tujuan yang diinginkan; verifikasi hasil mengikuti.
3. Tahap verifikasi hasil menilai apakah setiap unit bisnis telah mencapai tujuan yang diinginkan atau tidak,
4. Mengubah analisis. Tahap perubahan analisis memfasilitasi transisi dari tujuan yang ingin dicapai ke hasil yang dinilai.
5. Pelaksanaan tindakan korektif yang efektif. Pada tahap pelaksanaan tindakan korektif, upaya entitas bisnis dioptimalkan untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

Berdasarkan konteks yang telah disebutkan di atas, studi ini akan berfokus pada isu-isu utama berikut ini:

1. Sejauh mana penegakan kebijakan pengawasan keselamatan pelayaran di daerah lingkungan kepentingan (DLKp) Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Soa Sio di Kota Tidore Kepulauan oleh KPLP sesuai dengan isu-isu yang telah disebutkan di atas?
2. Faktor-faktor apa saja yang menghambat efektifitas pelaksanaan kebijakan pengawasan keselamatan pelayaran oleh KPLP di daerah lingkungan kepentingan (DLKp) Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Soa Sio Kota Tidore Kepulauan?

2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilaksanakan secara mendalam selama 2 bulan di Wilayah Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Soa Sio Kota Tidore Kepulauan. Penelitian ini menggunakan desain penelitian kualitatif deskriptif yang bertujuan menggambarkan tentang penegakan kebijakan pengawasan keselamatan pelayaran di daerah lingkungan kepentingan (DLKp) Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Soa Sio di Kota Tidore Kepulauan oleh KPLP. Dengan memanfaatkan informasi faktual atau keadaan yang ada sebagai bahan acuan pemecahan masalah alamiah dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa pada suatu konteks khusus yang alamiah.

Ruang lingkup penelitian ini dibatasi untuk meneliti sejauh mana kebijakan pengawasan keselamatan pelayaran diimplementasikan oleh KPLP di daerah lingkungan kerja (DLKp) Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas II Soa Sio Kota Tidore Kepulauan. Hal ini menyimpang dari rumusan masalah yang telah diuraikan. Evaluasi implementasi kebijakan peran atau fungsi ini dilakukan sesuai dengan model implementasi kebijakan George Edward III, yang melihat empat aspek yaitu komunikasi, struktur birokrasi, sumber daya, dan disposisi. Untuk sementara, faktor penghambat/kegagalan akan dianalisis dengan menggunakan model Merille Gerindle, yang terdiri dari dua komponen, yaitu komponen lingkungan kebijakan dan komponen pemahaman isi kebijakan.

Pengumpulan data melalui observasi (pengamatan), khususnya melalui pengamatan langsung terhadap beragam aktivitas di Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Soa Sio Kota Tidore Kepulauan. Tujuan dari upaya ini adalah untuk melengkapi data primer dan sekunder yang telah dikumpulkan sebelumnya. Informan yang dipilih secara sengaja oleh peneliti (*purposive sampling*). Individu yang memberikan informasi dalam hal ini adalah pegawai Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Soa Sio Kota Tidore Kepulauan dan Kepala Kantor tersebut.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Pelaksanaan Peran KPLP Dalam Pengawasan Keselamatan Pelayaran di DLKp Kantor UPP Kelas II Soa Sio Kota Tidore Kepulauan

Dalam melihat evaluasi implementasi kebijakan peran atau fungsi, model implementasi kebijakan yang dikembangkan oleh George Edaward III menjadi acuan. Model ini mengkaji implementasi kebijakan dari empat perspektif yang berbeda: komunikasi, struktur birokrasi, sumber daya, dan disposisi. Penjelasan mengenai interpretasi data dengan menggunakan indikator-indikator dari masing-masing perspektif tersebut disajikan di bawah ini:

a. Aspek Komunikasi

Pengawasan keselamatan pelayaran adalah prosedur operasional yang mengimplementasikan tindakan-tindakan untuk memfasilitasi pencapaian hasil yang diharapkan sesuai dengan tolok ukur kinerja yang telah ditetapkan sebelumnya. Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) diberi tanggung jawab untuk mengawasi kepatuhan terhadap ketentuan peraturan yang berkaitan dengan persyaratan kelaiklautan kapal dalam hal ini. Tanggung jawab KPLP termasuk mengawasi keselamatan kapal; kerangka hukum yang mengatur pelaksanaan tugas-tugas ini diatur dalam UU No. 17 tahun 2008, yang berkaitan dengan pelayaran.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa petugas KPLP memiliki pemahaman yang kuat tentang tanggung jawab utama mereka. Meskipun pelaksanaan tanggung jawab telah sesuai dengan Prosedur Operasi Standar (SOP), ada beberapa personil yang memerlukan pengembangan lebih lanjut dari keterampilan mereka. Peningkatan kinerja dapat dicapai melalui penambahan personil, pendidikan, dan pelatihan.

Selain itu, komunikasi yang efektif merupakan komponen penting dalam menjalankan tugas pengawasan keselamatan. Dalam upaya mengurangi terjadinya kecelakaan laut, petugas KPLP sering memberikan pengarahan kepada penumpang kapal feri. Namun demikian, sebagian petugas kurang memahami dasar hukum pelaksanaan tanggung jawab KPLP dan terkadang kurang tegas dalam menegur penumpang yang tidak mematuhi peraturan (misalnya, naik ke kapal tanpa menempati kursi penumpang).

b. Aspek Struktur Birokrasi

Landasan normatif pelaksanaan tugas secara umum ditetapkan dalam UU No. 17 tahun 2008, khususnya pasal 1 ayat 56. Lebih lanjut, hal tersebut menyinggung peraturan menteri yang mengatur struktur dan protokol operasional Kantor UPP. SOP ini memberikan rincian yang komprehensif mengenai pelaksanaan tugas secara praktis, termasuk mekanisme pelaksanaan tugas dan pembagian tugas. Hal ini dimaksudkan agar dapat dipahami dan dilaksanakan secara rutin oleh seluruh personil di posisi masing-masing, sehingga dapat berkontribusi dalam mewujudkan visi pelayanan Kantor UPP.

Implementasi kebijakan pengawasan keselamatan dengan memberikan peran dan tanggung jawab kepada setiap anggota staf KPLP dinilai berjalan dengan baik, karena sebagian besar personil mematuhi peraturan dan arahan atasan serta memahaminya. Namun demikian, selain keterbatasan anggaran dan fasilitas yang memerlukan peremajaan, terdapat personil yang potensinya belum dimanfaatkan secara maksimal. Hal ini termasuk kekurangan dalam hal kompetensi, seperti kurangnya kewaspadaan selama inspeksi kapal, yang memerlukan pelatihan atau instruksi.

Berdasarkan penjelasan di atas, dapat disimpulkan bahwa aspek struktur birokrasi telah berpengaruh dalam pengorganisasian pembagian tugas pada masing-masing departemen yang sesuai dengan peraturan yang menjadi landasan dalam penegakan kebijakan pengawasan. Namun demikian, kemampuan personil tertentu masih perlu ditingkatkan agar dapat melaksanakan tanggung jawabnya sesuai dengan standar operasional prosedur yang telah ditetapkan.

c. Aspek Sumber Daya

Efektivitas kebijakan pengawasan keselamatan pelayaran di Kantor KPLP UPP Kelas II Soa Sio dipengaruhi oleh berbagai pertimbangan yang terkait dengan sumber daya, seperti anggaran operasional, sumber daya manusia, dan sarana prasarana.

Dari sisi sumber daya manusia, personel KPLP belum memiliki kompetensi yang memadai dalam menjalankan tugasnya karena kurangnya keikutsertaan mereka dalam pelatihan-pelatihan yang bersifat spesifik di lapangan. Dari segi cakupan wilayah kerja secara numerik, dapat dikatakan masih sebanding dengan beban kerja. Akan tetapi, personilnya kurang berpengalaman. Untuk sementara, sehubungan dengan sumber daya fasilitas, meskipun ada beberapa yang ada, mereka tetap tidak mencukupi, dan yang ada tunduk pada kekurangan pemeliharaan, seperti peralatan selam.

Berdasarkan temuan penelitian yang berkaitan dengan pemeriksaan perbandingan data selama pengamatan kondisi, terbukti bahwa narasumber yang diwawancarai secara akurat menggambarkan keadaan sumber daya fasilitas. Hal ini mengindikasikan bahwa Kantor KPLP UUP Kelas II Soasio telah memberikan dukungan sumber daya untuk pelaksanaan pengawasan keselamatan laut, namun demikian, alokasi anggaran untuk pemeliharaan atau peremajaan fasilitas pendukung operasional masih diperlukan untuk memperbaiki kondisi tersebut.

d. Aspek Disposisi

Personel KPLP sangat berkomitmen dalam melakukan pengawasan pelayaran untuk menjamin keselamatan penumpang dan mencegah terjadinya kecelakaan pelayaran yang mengakibatkan kerugian bagi korban pengguna jasa angkutan laut, pengelola/ pengemudi, dan pemilik armada angkutan laut, namun demikian masih terdapat kekurangan pada kecakapan petugas yang beroperasi di lapangan.

Pengelola armada kapal cepat menilai dedikasi aparat KPLP terhadap pengawasan keselamatan sudah cukup baik. Hal ini didukung oleh fakta bahwa petugas secara konsisten hadir di wilayah kerja atau sekitar pelabuhan setiap hari, memberikan sosialisasi dan menegur pengelola armada speedboat agar tidak membebani armada dengan penumpang secara berlebihan, dan memandu penumpang untuk naik ke dalam kabin speedboat sekaligus mensosialisasikan peraturan larangan duduk di atas kapal. Namun demikian, hal ini tidak diwujudkan dalam sikap yang tegas terhadap para penumpang armada perahu cepat. Akibatnya, penumpang sering melakukan pelanggaran dengan menaiki armada dan kemudian menduduki kap kapal

1.2. Faktor-Faktor Kendala Dalam Pelaksanaan Pengawasan Keselamatan Pelayaran di DLKp Kantor UPP Kelas II Soa Sio Kota Tidore Kepulauan

Kajian mengenai hambatan yang dihadapi oleh KPLP dalam menjalankan tanggung jawabnya untuk mengawasi keselamatan pelayaran dilakukan dengan menggunakan model Merille Gerindle. Model ini berfokus pada dua faktor :

a. Faktor Pemahaman Isi Kebijakan (Pemahaman Personal KPLP Mengenai Tugas dan Fungsi)

Pemeriksaan subjek ini dilakukan melalui interpretasi data wawancara, yang dihubungkan dengan analisis elemen-elemen komunikasi yang telah diuraikan sebelumnya. Berdasarkan data wawancara, kesepuluh personil KPLP menyatakan bahwa mereka mengetahui tanggung jawab KPLP sebagai pengawas pelayaran kapal. Posisi ini mencakup pengawasan operasi pelayaran untuk memastikan keselamatan penumpang dan manajer armada, serta potensi kerugian material yang mungkin terjadi. Data wawancara juga menunjukkan bahwa di antara sepuluh informan yang disurvei, enam di antaranya menyatakan kurangnya pengetahuan yang komprehensif mengenai kerangka hukum yang mengatur pelaksanaan tanggung jawab KPLP.

Berdasarkan informasi yang dikumpulkan dari wawancara, dapat disimpulkan bahwa personil KPLP memiliki pengetahuan tentang kebijakan yang diuraikan dalam deskripsi tugas utama mereka yang berkaitan dengan pelaksanaan kebijakan pengawasan pelayaran. Namun demikian, sebagian personil tidak memiliki pemahaman yang komprehensif tentang ketentuan kebijakan yang berkaitan dengan kerangka hukum yang menjadi dasar pelaksanaan tanggung jawab pengawasan.

b. Faktor Lingkungan Kebijakan (Kondisi Wilayah Dan Respon Pengguna Layanan Pada Wilayah Kerja Pelaksanaan Tugas).

Cakupan yang berkaitan dengan beban yang terkait dengan daerah lingkungan kepentingan (DLKp) dapat dicapai dengan bantuan kapal patroli. Namun demikian, kemampuan untuk melaksanakan tugas sering kali dibatasi oleh kesiapan infrastruktur. Pembatasan bahan bakar dan kondisi mesin yang membutuhkan perawatan atau perbaikan adalah contohnya.

Sebagaimana ditunjukkan oleh Respon Pengguna Jasa di Wilayah Kerja Pelaksanaan Tugas dan temuan studi, KPLP menghadapi tantangan dalam melaksanakan kebijakan pengawasan keselamatan pelayaran, termasuk ketidakpatuhan terhadap rekomendasi petugas sesuai dengan ketentuan kelaiklautan pelayaran. Skenario di mana ketidakpahaman pengguna jasa angkutan laut terhadap pelaksanaan upaya petugas KPLP untuk memastikan setiap pelayaran berjalan dengan lancar dan aman dari musibah mengakibatkan respon yang kurang mendukung.

4. KESIMPULAN

Berdasarkan temuan-temuan investigasi, dapat disimpulkan bahwa, Secara keseluruhan, pelaksanaan kebijakan pengawasan keselamatan pelayaran oleh KPLP di Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Soa Sio Kota Tidore Kepulauan telah berjalan dengan baik sesuai dengan model implementasi yang terdiri dari empat aspek, yaitu sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi pelaksana kebijakan. Namun demikian, masih terdapat beberapa kekurangan dalam hal jumlah dan kualitas personil, penyediaan sarana dan prasarana pendukung operasional (seperti armada kapal patroli yang perlu diremajakan), dan alokasi anggaran yang lebih kondusif.

Implementasi kebijakan pengawasan keselamatan pelayaran oleh KPLP di daerah lingkungan kerja (DLKp) Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Soa Sio Kota Tidore Kepulauan terkendala oleh dua hal, yaitu pertama, ketidakmampuan personil KPLP dalam memahami isi kebijakan terkait dengan pembagian tugas, dan kedua, ketiadaan dasar hukum dalam pelaksanaan tugas. Meskipun para petugas memiliki dedikasi yang tinggi dalam melaksanakan kebijakan pengawasan, namun tidak adanya sikap yang tegas membuat pelaksanaan kebijakan pengawasan keselamatan pelayaran tidak berjalan dengan baik, sehingga menimbulkan kerentanan terhadap terjadinya kecelakaan pelayaran.

Selain itu, masih terdapat kekurangan dalam pemahaman para pelaksana pelayaran (khususnya para pengelola armada di sektor maritim) dan pengguna jasa transportasi laut mengenai pelaksanaan pengawasan keselamatan pelayaran oleh petugas KPLP. Akibatnya, dukungan dalam bentuk sikap patuh terhadap arahan petugas yang minim menjadi kurang, sehingga menimbulkan kecenderungan sikap keras kepala dan lalai saat melakukan pelayaran. Hal ini turut mempengaruhi kerentanan terjadinya kecelakaan saat pelayaran, terutama dalam kondisi cuaca buruk.

REFERENSI

- Badan Pusat Statistik (BPS). (2023). "Statistik Indonesia." Diakses dari <https://www.bps.go.id>. Pada Tanggal 3 Januari 2024.
- Dunn, W. N. (2013). *Pengantar Analisis Kebijakan Publik* (cetakan kelima). Yogyakarta: Gajah Mada Universitas Press
- Efendi, A'an, & Poernomo, F. (2017). *Hukum Administrasi*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Hidayani, Nur. (2017). "Urgensi Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan dan Keamanan Pelayaran Melalui Pembaharuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran", melalui www.wordpress.com, di akses pada 8 Februari 2024.
- Iskandar, A (2012) Kebijakan dan Implementasi Pemberdayaan Masyarakat Melalui Pabrik Garam. *Jurnal Sosial Humaniora*. Vol. 3 No. 1
- Jann, W., & Wegrich, K. 2007. *Theories of the Policy Cycle*. In F. Fischer, G. J. Miller, & M. S. Sidney, *Handbook of Public Policy Analysis Theory, Politics, and Methods* (pp. 43- 62). New York : CRC Press Taylor & Francis Group.
- Moleong, L. J. (2018). *Metodologi Penelitian Kualitatif* (Edisi revisi; Cetakan ketiga puluh delapan). Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Prativi, S. (2018). *Metodologi Dan Program Kerja Pengawasan*. Diambil dari Academia.edu: Pada Tanggal 3 Januari 2024.
- Sasono, Herman Budi. 2012. *Manajemen Pelabuhan & Realisasi Ekspor Impor*. Yogyakarta: CV Andi.
- Subhan, 2011. *Sistem Informasi Berbasis Web Pada Kapal Laut Di KPLP Belawan (Skripsi)* Program Studi Diploma III Teknik Informatika Departemen Matematika Fakultas Matematika Dan Ilmu Pengetahuan Alam Univesitas Sumatera Utara, Medan.
- Toha, M. (2012). *Birokrasi pemerintah dan kekuasaan di Indonesia*. Jakarta: Thafa Media.

Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention on the Law of the Sea* mengakui kedaulatan Indonesia atas seluruh wilayah lautnya.
Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran