

Analisis Upaya Pemerintah dalam Penerapan Pelayanan Kapal Melalui INAPORTNET (Studi: Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Lhokseumawe di Provinsi Aceh)

Iskandar¹, Nur Hafni², Muhammad Bin Abubakar³

^{1,2,3}Prodi Magister Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Malikussaleh

*Corresponding Author: muhammadbinabubakar@unimal.ac.id

Abstract

Shipping plays a crucial role in the efforts to achieve national objectives outlined in Pancasila and the Republic of Indonesia's 1945 Constitution. Naturally, the government plays a crucial role in ensuring that everything runs smoothly in an effort to realize this situation. through government agencies, specifically the Harbormaster Office and the Lhokseumawe Class IV Port Authority. This study aims to examine and demonstrate how the Inaportnet application's implementation of policies pertaining to shipping authorization management is carried out. The descriptive design of this study is combined with a qualitative research approach. A research approach known as qualitative research approaches the world as a whole through the lens of holistic, complex, dynamic, meaningful, and inductive reasoning. The Lhokseumawe Class IV Harbormaster and Port Authority Office has implemented the Policy for Issuing Sailing Approval Letters (SPB) in accordance with applicable regulations, but there are still a few obstacles in the way. The applicant's lack of comprehension of the procedures for issuing sailing approval letters (SPB) is one of the obstacles in issuing sailing approval letters (SPB) at Class IV Lhokseumawe Harbor Masters and Port Authority offices. IV Lhokseumawe is attempting to keep providing service users with information so that they can comprehend the procedure for issuing a Sailing Approval Letter (SPB). An online system should be used to carry out Syahbandar's responsibilities for issuing sailing approval letters (SPB), so that there are no signs of extortion

Keywords: Government, Implementation, Inaportnet, Kesyahbandaraan

Pendahuluan

Pemerintah mempunyai peran penting untuk menunjang kelancaran pelayaran. Melalui instansi pemerintah yaitu Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe. Pemerintah secara tidak langsung menangani kegiatan pelayaran di Kota Lhokseumawe. Hal ini selaras dengan bunyi Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 5 ayat (1) mengatakan bahwa pelayaran dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah. Salah satu kebijakan yang dilaksanakan oleh Pemerintah berdasarkan Pasal 2 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 adalah fungsi pengaturan, rencana dan prosedur yang meliputi norma, standar, pedoman, kinerja dan persyaratan, keamanan, keamanan pelayaran dan perizinan. Setiap Surat Persetujuan Berlayar mengharuskan Nakhoda Pelabuhan untuk menyetujui Pengguna atau Pemilik kapal jika kapal tersebut memenuhi beberapa persyaratan penting berdasarkan Pasal 117 Undang-Undang Republik Indonesia (No. 17 Tahun 2008) dan peraturan lainnya. diterbitkan untuk Syahbandar telah memperoleh sertifikat dari Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Biro Perkapalan Indonesia (BKI), yang merupakan badan khusus pengawasan angkutan laut (kapal) dan peralatan kelautan dalam pembangunan, bagi Nakhoda pelabuhan untuk menerbitkan dokumen. data. atau dokumen yang digunakan untuk angkutan laut untuk melakukan perjalanan. Dokumen ini sangat penting karena mempengaruhi kelancaran operasi kapal dan keselamatan kapal, nakhoda dan awak kapal. Selain reformasi birokrasi dan waktu, berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 8 Tahun 2022 tentang Tata Cara Pelayanan Kapal Melalui Inaportnet. Kepmen tersebut menjelaskan bahwa semua kapal wajib menggunakan aplikasi Inaportnet untuk mendapatkan pelayanan.

Kelebihan sistem Inaportnet yaitu mempercepat penyelesaian pelayanan kapal dan barang, meminimalisasi biaya yang diperlukan dalam penanganan pelayanan kapal dan barang, meningkatkan validitas dan akurasi data yang terkait dengan kegiatan pelayanan kapal dan barang, dan meningkatkan daya saing nasional dan mendorong masuknya investasi. Kelemahan sistem Inaportnet yaitu masalah teknis banyak dihadapi dalam hal penggunaan sistem online seperti tingginya frekuensi pengguna internet menyebabkan koneksi internet menjadi buruk, yang menyebabkan proses port clearance terhambat. Selain itu, dalam proses pemuatan (upload) dokumen-dokumen kapal ke dalam sistem Inaportnet, ukuran file dokumen-dokumen kapal seringkali cukup besar, sehingga waktu pemuatan (upload) dokumen-dokumen kapal tersebut ke dalam sistem Inaportnet lebih lama. Karena itu, petugas pun dipaksa untuk menyediakan waktu ekstra guna memperkecil ukuran-ukuran file yang telah dipindai (scan).

Berikut adalah data perusahaan yang terdaftar di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Lhokseumawe, Aceh.

Tabel 1.1
Data perusahaan yang terdaftar pada kantor Otoritas Pelabuhan Lhokseumawe di provinsi Aceh

No	Jenis Perusahaan	Jumlah Perusahaan
1	Perusahaan Angkutan Laut	17
2	Perusahaan Bongkar Muat	9
3	BUP / Perusahaan Pemanduan	4
4	Perusahaan Bongkar Muat	7
5	JPT	6
6	Terminal Untuk Kepentingan Sendiri	4
7	Perusahaan Bunker	2
8	Perusahaan Penyedia Jasa dan Barang Terkait Supplier Kebutuhan Kapal	1

Sumber : Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Lhokseumawe, Aceh

Berdasarkan data diatas terlihat bahwa ada 51 Perusahaan yang dilayani oleh kantor kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Lhokseumawe di Provinsi Aceh terkait dengan izin belayar dengan menggunakan Aplikasi Inapornet. Berdasarkan observasi awal yang penulis lakukan, terdapat beberapa sampel Perusahaan yang sering bermasalah seperti Tabel data dibawah ini :

Tabel 1.2
Perusahaan yang bermasalah terkait surat Persetujuan Belayar

No	Nama Perusahaan	Jenis Usaha
1	PT. Pelayaran Bahtera Adhiguna	Perusahaan Angkutan Laut
2	Pertamina (Persero)	Terminal Untuk Kepentingan Sendiri
3	Aceh Milenium	Perusahaan Bongkar Muat
4	PT.Sumatera Energy Trading	Perusahaan Bunker
5	PT. Cahaya Perdana Transalam	Perusahaan Bunker

Berdasarkan data tersebut terlihat beberapa perusahaan yang bermasalah dalam proses perizinan belayar melalui Inapornet, hal ini disebabkan tidak mengikuti standar operasional prosedur yang telah ditetapkan, Adapun Standar Operasional Prosedur Berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 8 Tahun 2022 yang harus di lewati.

Masalah pelayanan online yang dialami diantaranya pelayanan tidak sesuai dengan SOP yang seharusnya tiga puluh menit malah sampai berjam-jam, terlalu banyak mekanisme yang harus dilalui dalam aplikasi Inaportnet terhadap perizinan petugas sehingga apabila petugas tidak standby maka terhambat langkah selanjutnya dan kurangnya kesadaran dan tentu saja tanggung jawab petugas dalam menjalankan tugas pokoknya berdampak signifikan terhadap proses pelayanan, selain itu dari segi pengguna (*user*) mereka beranggapan bahwa perusahaannya sudah besar sehingga sering meremehkan beberapa adminstrasi yang diwajibkan pada Kebijakan belayar.

Landasan Teori

(Paragraph in one single space, 9pt font, Book Antiqua)

This Implementasi kebijakan adalah "Alat manajemen hukum yang memungkinkan berbagai pihak, organisasi, proses, dan teknik bekerja sama untuk mengimplementasikan kebijakan untuk mencapai efek atau tujuan yang diinginkan" (Winarmo, 2010). : 102). Berkenaan dengan persyaratan untuk implementasi penuh dari kebijakan pemerintah, Hogwood and Gun dalam Wahab (2011: 16), Theory of Implementation menyatakan:

- a. Tersedia waktu dan sumber daya yang cukup melaksanakan program
- b. Kombinasi sumber daya yang dibutuhkan benar-benar ada
- c. Kebijakan yang akan ditegakkan didasarkan pada kausalitas yang dapat diandalkan.
- d. Penyebab langsung, beberapa mata rantai
- e. Ketergantungan
- f. Pemahaman yang mendalam dan keselarasan tujuan
- g. Tugas diuraikan dan ditempatkan dalam urutan yang tepat
- h. Komunikasi dan koordinasi yang sempurna
- i. Siapa pun yang memiliki kekuatan otoritas dapat menuntut dan menerima kepatuhan penuh."

1. Menurut teori implementasi kebijakan Edward III yang dikutip oleh Winarno (2012: 26). Proses komunikasi politik membahas tiga isu utama: komunikasi, koherensi, dan kejelasan.

a. Faktor pertama yang mendukung implementasi kebijakan adalah ketundukan. Petugas pelaksana keputusan harus menyadari bahwa keputusan telah dibuat dan perintah untuk melaksanakannya telah dikeluarkan.

b. Faktor kedua yang mendukung implementasi Kebijakan adalah kejelasan. Artinya, petunjuk pelaksanaan kebijakan tidak hanya harus diterima oleh para pelaksana kebijakan, tetapi komunikasinya juga harus jelas.

c. Faktor ketiga yang mendukung implementasi kebijakan adalah konsistensi. Singkatnya, agar implementasi kebijakan efektif, perintah implementasi harus jelas secara konsisten.

2. Sumber daya utama untuk mendukung implementasi kebijakan

3. kecenderungan atau perilaku. Kecenderungan pelaksana memiliki implikasi penting bagi implementasi kebijakan

yang efektif. Jika pelaksana mahir dengan kebijakan tertentu (artinya mereka memiliki pengikut dalam hal ini), mereka lebih mungkin untuk mengimplementasikan kebijakan seperti yang dimaksudkan oleh pembuat keputusan awal.

4. Birokrasi. Birokrasi merupakan salah satu institusi yang paling umum baik dalam struktur pemerintahan maupun organisasi, bahkan secara kolektif sebagai pelaksana kebijakan.

Dalam mengimplementasikan suatu kebijakan selalu ada hambatan yang harus dihadapi dalam pengimplementasian kebijakan, menurut Caiden dalam Islamy (2004: 27) menyebutkan adanya beberapa faktor, yaitu :

a. Sulitnya memperoleh informasi yang cukup, kesulitan memperoleh informasi yang benar tentang persoalan yang dihadapi membuat pimpinan sulit untuk menentukan kebijakan yang sesuai dengan persoalan yang sedang dihadapi.

b. Bukti yang sulit disimpulkan, persoalan yang kompleks dihadapi menimbulkan kesulitan bagi pengambil kebijakan untuk menentukan sikap terhadap masalah.

c. Adanya berbagai macam kepentingan yang berbeda pula, kepentingan yang beragam membuat pimpinan sulit mengambil keputusan yang bisa membuat semua terwakilkan dalam menyelesaikan masalah yang dihadapi.

d. Dampak kebijakan sulit dikenali, kebijakan yang telah ditetapkan tidak semuanya memberi dampak seperti yang diharapkan, perubahan lingkungan sangat memberi imbas atas keberhasilan pada implementasi kebijakan.

e. Umpan balik keputusan bersifat sporadis dan proses perumusan kebijakan tidak dimengerti dengan benar".

Method

Metodologi Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan desain deskriptif. Penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang melihat realitas pemandangan sebagai suatu penalaran yang holistik, kompleks, dinamis, bermakna, dan induktif. Dengan demikian, pemikiran kualitatif berusaha untuk mengklarifikasi pertanyaan yang belum jelas bagi peneliti, dan hasil peneliti mungkin berbeda dari pandangan aslinya. Metode ini digunakan dengan harapan dengan menyesuaikan dengan situasi dan keadaan yang sebenarnya dan mengklarifikasi fakta sesuai dengan situasi dan keadaan sosial saat ini, proses investigasi dapat dilakukan dan dapat ditemukan masalah yang terjadi Semua kegiatan dapat diamati dan dijelaskan.

Penelitian deskriptif menggambarkan kondisi yang berbeda, situasi yang berbeda atau fenomena yang berbeda dari realitas sosial yang ada di masyarakat dan menjadi subjek penelitian, merangkum realitas ini sebagai fitur, karakter, sifat, model dan manifestasi. Menggambarkan keadaan, situasi, atau fenomena. Penelitian deskriptif hadir untuk memungkinkan Anda menemukan fakta dalam interpretasi yang menjelaskan alam dan fenomena yang berasal dari kelompok atau individu yang memperoleh pengetahuan dari lapangan. Kami menggunakan metode kualitatif karena bersifat holistik, kompleks, dinamis, dan bermakna.

Selain itu, peneliti ingin memahami secara mendalam kondisi sosial dan menemukan pola, hipotesis, dan teori. Pendekatan kualitatif ini merupakan teknik penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang atau perilaku yang dapat diamati. Pendekatan ini berfokus secara holistik pada latar belakang individu. Kajian ini mencakup pengamatan terhadap peran dan pengalaman informan terhadap strategi pelaksanaan qanun yang telah dilaksanakan selama ini, sebagai bagian dari upaya yang peneliti lakukan sebagai alat utama untuk mengumpulkan data dari fokus penelitian mereka, termasuk melakukan. Selain itu,

Peneliti menggunakan aplikasi Inaportnet juga mengumpulkan dokumen terkait pelaksanaan pedoman pengurusan izin pelayaran. Penelitian juga lebih menekankan pada objektivitas dan kejujuran yang dicapai dengan menjelaskan tujuan penelitian kepada pelapor. Data dan informasi yang digunakan dalam penelitian ini diperoleh dari observasi dan wawancara. Informasi dari observasi langsung, transkrip wawancara, transkrip wawancara, foto-foto kegiatan. Informasi berada dalam dokumen dan catatan peristiwa yang diproses menjadi data.

Hasil dan Pembahasan

Program Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 76 Tahun 2018 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, serta PM 76 Tahun 2018 tanggal 29 Agustus tentang Perubahan kedua atas Peraturan Menteri Perhubungan PM. 36 Tahun 2012 tanggal 14 Juni 2012 tentang organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan. Pada (Pasal 2) bahwa Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan mempunyai tugas melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di Pelabuhan serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial. Sehubungan dengan Implementasi Kebijakan Tentang Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe, penulis telah melakukan wawancara dengan Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe yaitu Syamsul Arief Hutagalung, S.E.,M.M, beliau mengatakan:

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 82 Tahun 2014 Tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar, yang dimaksud dengan Surat Persetujuan Berlayar adalah dokumen Negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar. Melihat dari pengertian tersebut maka Syahbandar memiliki kewenangan untuk menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar. Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 219 ayat 1 menerangkan bahwa setiap kapal yang berlayar wajib memiliki surat persetujuan berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar. Surat persetujuan berlayar akan dianggap tidak berlaku apabila kapal dalam waktu 24 (dua puluh empat) jam setelah surat persetujuan berlayar diterbitkan, kapal tidak segera bertolak dari pelabuhan. Surat persetujuan berlayar dapat ditunda penerbitannya oleh Syahbandar apabila ternyata kapal tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal atau terdapat pertimbangan cuaca buruk yang dapat mengganggu keselamatan dan keamanan pelayaran.

Dari hasil wawancara tersebut penulis dapat menyimpulkan bahwa Surat Persetujuan Berlayar (SPB) merupakan

suatu proses pengawasan yang dilakukan oleh Syahbandar terhadap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan untuk memastikan bahwa kapal dan seluruh awak kapal beserta muatan kapal telah memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran. Dalam hal ini Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) mempunyai wewenang dalam proses Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Muhajir, beliau adalah Pemroses SPB pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe mengatakan bahwa adapun Standar Operasional Prosedur (SOP) dalam pengajuan permohonan dan pelayanan pembuatan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yaitu perusahaan pelayaran dan agen perusahaan pelayaran yang kapalnya merencanakan kegiatan berlayar mengajukan permohonan kepada Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe.

Permohonan disampaikan pada jam kerja dan diajukan selambat-lambatnya 1(satu) hari sebelum dilakukan kegiatan. Kegiatan yang direncanakan akan dilakukan pada hari Sabtu atau hari Minggu, surat permohonan harus disampaikan selambat-lambatnya pada hari Jumat, apabila kegiatan tersebut dilakukan pada hari libur lainnya maka permohonan disampaikan pada hari kerja sebelum hari libur tersebut. Zuryati, SE adalah Petugas PNPB pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe mengatakan bahwa Pelayanan pembuatan SPB diselesaikan kurang lebih dalam waktu 3 jam setelah persyaratan diterima secara lengkap, bilamana permohonan tidak lengkap akan ditolak. Surat Persetujuan Berlayar, ditandatangani oleh Kepala Bidang Keselamatan berlayar, Penjagaan dan Patroli atas nama Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe atau pejabat yang ditunjuk dan pada hari libur atau diluar jam kerja dapat ditandatangani oleh Perwira Jaga atas petunjuk Kabid Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli. Surat Persetujuan Berlayar (SPB) berlaku hanya untuk sekali pelayaran. Jika dalam waktu lebih dari 24 jam sejak ditandatanganinya SPB kapal tidak berlayar maka SPB menjadi gugur dan wajib diperbaharui. Selanjutnya ditambahkan oleh Henny Puspita, S.AP, beliau adalah Bendahara PNPB bahwa biaya pengurusan Surat Persetujuan Berlayar dikenakan biaya sesuai PP No. 11 Tahun 2015 tentang jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak Yang Berlaku Pada Departemen Perhubungan.

Berdasarkan informan-informan diatas, penulis dapat menyimpulkan bahwa Implementasi Kebijakan Tentang Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe sudah diatur secara jelas dan rinci dalam Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM 82 Tahun 2014 Tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar. Baik dari proses awal pelayanan dan kelengkapan persyaratan yang harus dilengkapi oleh pemohon agar surat persetujuan berlayar dapat di terbitkan oleh pihak Syahbandar.

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

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

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

Hambatan dan Upaya yang Dilakukan dalam Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) Pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe. Berkaitan dengan hambatan dan kendala yang terjadi pada Implementasi Kebijakan Tentang Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe, penulis telah mewawancarai Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe yaitu Syamsul Arief Hutagalung, S.E.,M.M, beliau mengatakan dalam Implementasi Kebijakan Tentang Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe, memiliki kendala, namun tidak terlalu banyak. Walaupun demikian yang namanya kendala, walaupun tidak banyak tetap akan menghambat pelaksanaannya. Dan secara tidak langsung akan menghambat proses penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Adapun kendala yang sering terjadi adalah ketidaklengkapan persyaratan yang diajukan oleh pemohon karena tidak mengetahui cara pembuatan surat tersebut, sehingga petugas harus menjelaskan kembali alur penerbitan Surat Persetujuan Berlayar. Upaya yang akan terus dilakukan adalah terus melakukan sosialisasi kepada pengguna jasa agar dapat memahami proses penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB).

Selanjutnya Junaidi, S.AP selaku Marine Inspektur pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe mengatakan bahwa beberapa kendala yang terjadi dilapangan untuk penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) adalah habisnya masa berlaku sertifikat-sertifikat kapal dalam format memorandum kelaiklautan kapal. Tidak dilampirkannya manifest dalam laporan LK3. Tidak sesuaianya dokumen muatan/penumpang dengan keadaan manifest yang sesungguhnya dan daftar kelengkapan dan validitas surat dan dokumen kapal dalam rangka penerbitan surat persetujuan. Dari informan diatas penulis menyimpulkan bahwa kendala utama dalam Implementasi Kebijakan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV

Lhokseumawe adalah kurangnya pemahaman pemohon terhadap peraturan-peraturan yang berlaku saat ini, baik itu peraturan tentang tata cara penerbitan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar. Sehingga ketika pemohon mengajukan permohonan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar, ada saja ketidaklengkapan syarat sehingga dapat menghambat proses penerbitan Surat Persetujuan Berlayar.

Selanjutnya Subhan, A,Md., M.Mar, beliau adalah Pengawas Pemanduan pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe mengatakan bahwa kendala lain dalam penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yaitu belum diterapkannya pelayanan satu pintu dan pelayanan secara online, sehingga pengguna jasa harus datang langsung ke Kantor KSOP Lhokseumawe. Terkadang waktu jadwal kapal yang tidak menentu dapat membuat petugas bekerja diluar jam kerja dan terbatasnya jumlah aparat yang bertugas, khususnya yang bertugas di pemeriksaan cek fisik kapal karena pada proses inilah pengguna jasa sering mengalami keterlambatan waktu yang dikarenakan petugas yang ada sangat terbatas. Upaya yang sedang diupayakan adalah pelaksanaan tugas Syahbandar dalam penerbitan surat persetujuan berlayar (SPB) sebaiknya beralih kesistem online. Untuk mengetahui apa saja yang menjadi kendala dalam Implementasi Kebijakan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe penulis juga mewawancarai salah satu pengguna jasa, yaitu Zulkifli beliau mengatakan bahwa dalam pembuatan Surat Persetujuan Berlayar (SPB), saya sering dihadapkan dengan ketidakpastian waktu, terkadang jadwal kapal yang tidak menentu membuat saya harus meminta tolong kepada petugas untuk bekerja di luar jam kerja mereka, sehingga saya terkadang harus membayar biaya lebih yang untuk mengurus Surat Persetujuan Berlayar tersebut, diluar ketentuan yang berlaku dikarenakan pengurusan masih menggunakan sistem manual dan belum online.

Berdasarkan hasil wawancara tersebut penulis menyimpulkan faktor lain yang menghambat Implementasi Kebijakan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe yaitu jadwal kapal yang tidak menentu dengan jam kerja petugas Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe dan terbatasnya jumlah aparat yang bertugas, khususnya yang bertugas di pemeriksaan cek fisik kapal karena pada proses inilah pengguna jasa sering mengalami keterlambatan waktu yang dikarenakan petugas yang ada sangat terbatas. Sehingga membuat ketidaktelitian waktu dalam penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB), dan juga pelayanan yang belum online dan belum menerapkan pelayanan satu pintu sangat rentan terhadap indikasi biaya lebih yang dikeluarkan pengguna jasa yang akan mengurus Surat Persetujuan Berlayar tersebut, diluar ketentuan yang berlaku.

Berkaitan dengan kendala tersebut Kepala kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe juga mengatakan bahwa pihaknya akan terus meningkatkan pelayanan agar penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe dapat terlaksana sesuai dengan kebijakan yang berlaku dan akan terus melakukan sosialisasi kepada pengguna jasa agar dapat memahami proses penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Dan juga menambah jumlah aparat yang bertugas, khususnya yang bertugas di pemeriksaan cek fisik kapal karena pada proses inilah pengguna jasa sering mengalami keterlambatan waktu yang dikarenakan petugas yang ada sangat terbatas dan meningkatkan kompetensi dan kualitas Sumber Daya Manusia (SDM) pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe

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

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

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

Berkaitan dengan kendala tersebut Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe akan terus berupaya melakukan sosialisasi kepada pengguna jasa agar dapat memahami proses penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB), sehingga pengguna jasa dapat memahami alur proses dalam pembuatan Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Dan juga menambah jumlah aparat yang bertugas, khususnya yang bertugas di pemeriksaan cek fisik kapal karena pada proses inilah pengguna jasa sering mengalami keterlambatan waktu yang dikarenakan petugas yang ada sangat terbatas dan meningkatkan kompetensi dan kualitas Sumber Daya Manusia (SDM) pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe

Kesimpulan

Berdasarkan deskripsi dan pembahasan yang telah dilakukan Implementasi Kebijakan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe sudah sesuai aturan yang berlaku namun masih terdapat beberapa kendala dalam pelaksanaannya. Pelayanan pembuatan SPB diselesaikan kurang lebih dalam waktu 3 jam setelah persyaratan diterima secara lengkap, bilamana permohonan tidak lengkap akan ditolak. Sejauh ini Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe sudah menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar yang diterbitkan selama tahun 2020 sebanyak 415 SPB dengan jumlah isi kotor: 3.339.619 GT.

Hambatan dalam Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) Pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe adalah kurangnya pemahaman pemohon terhadap prosedur Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Dalam penerapan kebijakan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe, prosedur yang diterapkan sudah tertuang secara jelas dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM 82 Tahun 2014 Tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar dan Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Terbatasnya jumlah aparat yang bertugas, khususnya yang bertugas di pemeriksaan cek fisik kapal karena pada proses inilah pengguna jasa sering mengalami keterlambatan waktu yang dikarenakan petugas yang ada sangat terbatas. Sehingga membuat ketidakpastian waktu dalam penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB), dan juga pelayanan yang belum online dan belum menerapkan pelayanan satu pintu sangat rentan terhadap indikasi biaya lebih yang dikeluarkan pengguna jasa yang akan mengurus Surat Persetujuan Berlayar tersebut, diluar ketentuan yang berlaku.

Upaya yang dilakukan dalam Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) Pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe adalah berupaya akan terus melakukan sosialisasi kepada pengguna jasa agar dapat memahami proses penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Pelaksanaan tugas Syahbandar dalam penerbitan surat persetujuan berlayar (SPB) sebaiknya beralih kesistem online, agar indikasi terjadinya pungli bisa terhindarkan. Menambah jumlah aparat yang bertugas, khususnya yang bertugas di pemeriksaan cek fisik kapal.Mmeningkatkan kompetensi dan kualitas Sumber Daya Manusia (SDM) pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe

Daftar Pustaka

- Dirhamsyah, D. (2021). Penanganan Clearance In dan Clearance Out Kapal Berbendera Asing dengan Sistem Inaportnet pada PT. Usdasejoja Jaya Cabang Dumai. *Wahana Inovasi : Jurnal Penelitian Dan Pengabdian Masyarakat UISU*, 10(2), 254-264.
- Hidayat, E. N. (2020). Evaluasi Penanganan Petikemas Ekspor Terkait Closing Time Di Tpk Koja. *Seminar Nasional*, 251-260. <http://www.e-journal.akpelni.ac.id/index.php/prosiding/article/view/58/47>
- Kurniawa, A., Seminar, K. B., Iskadar, B. hascaryo, & Nasutiaon, S. (2015). Feasibility Study Of Inaportnet And E-Business Development Strategies In Port Of Makassar. *Warta Ppenelitian Perhubungan*, 27(15), 345-356.
- Maryana, F., Ridhawati, R., & Astuti, R. E. (2019). Pengaruh Kualitas Sistem Dan Kualitas Informasi Terhadap Kepuasan Pengguna (Survei Pada Pengguna Jasa Pengguna Sistem Aplikasi Inaportnet Yang Terdaftar Di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Banjarmasin). *Jurnal Ekonomi Dan Bisnis*, 12(1), 162-179.
- Maulita, M., & Rahmat, R. (2022). Tinjauan Implementasi Sistem Inaportnet (Sebuah Studi Literatur). *Jurnal Maritim*, 12(1), 26-28. <http://e-journal.polnes.ac.id/index.php/maritim/article/view/1515%0A>
- Pinandita, B. P. (2019). Optimalisasi Penerapan Sistem Aplikasi Inaportnet Guna Efisiensi Kapal Di Pelabuhan Gresik. 8(5), 55.
- SAHARA, S., & Annas Ruli Pradana. (2021). Optimalisasi Penggunaan Forklift Terhadap Kelancaran Proses Bongkar Steel Coil Di Pt. Daisy Mutiara Samudra. *Logistik*, 14(1), 57-68. <https://doi.org/10.21009/logistik.v14i1.20508>
- Sahara, S., Hadi, W., & Ptra, Y. R. (2022). Analisis Faktor Penyebab Kesalahan Penetapan HSCode (Studi Kasus : Impor Ball Valve PT. Global Cargo System). *Jurnal Logistik*, 15(1), 49.
- Sahara, S., & Jesica, R. (2022). Optimalisasi Kegiatan Trucking di PT. Jasa Prima Logistik Bulog. 15(02), 120-134.
- Sirait, S. S., & Thalib, F. (2020). Analisis Kualitas Layanan Inaportnet Di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok Dengan Metode Servqual Dan Qfd. *Jurnal Ilmiah Ekonomi Bisnis*, 25(1), 82-96. <https://doi.org/10.35760/eb.2020.v25i1.2409>
- Suryandi, F. A., Putri, N. N., Rahmayanti, V. T., Putra, A., Raja, M., & Haji, A. (2022). Implementasi pelayanan inaportnet di kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan kelas i tanjung balaikarimun. VIII(2), 1-5.