

Evaluasi Program Revitalisasi Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan Prasarana Keselamatan Pelayaran Pada Distrik Navigasi Tarakan-Kalimantan Timur

Wiji Santoso¹, Aji Ratna Kusuma², Heryono Susilo Utomo³

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mendiskripsikan dan mengevaluasi program Revitalisasi Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan Prasarana Keselamatan Pelayaran dalam menunjang Transfortasi laut guna menciptakan sistim transfortasi laut yang aman dan dapat menjamin Keselamatan Pelayaran yang handal di wilayah kerja Distrik Navigasi Kota Tarakan provinsi Kalimantan Timur. Hasil Penelitian menegaskan bahwa diperlukan kondisi alur pelayaran yang aman dan nyaman didalam melakukan pelayaran dari dan menuju kepelabuhan dan melalui program Revitalisasi Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan Prasarana Keselamatan Pelayaran Melakukan Penyusunan program terpadu dalam penempatan aset vital di lokasi-lokasi strategis, melakukan inventarisasi dan skala prioritas dalam perawatan dan pemeliharaan sesuai dengan Anggaran, pengaturan dan peningkatan jadwal frekuensi perawatan dan pemeliharaan terhadap Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan Prasarana Keselamatan Pelayaran

Kata Kunci: Evaluasi Program, Revitalisasi SBNP, Distrik Navigasi

Pendahuluan

Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah negara kepulauan yang terdiri atas beribu-ribu pulau di sepanjang garis khatulistiwa, di antara dua benua Asia dan Australia dan dua Samudra Pasifik dan Samudra Hindia sehingga mempunyai posisi dan peran strategis dalam hubungan antar bangsa, Posisi strategis Negara Kesatuan Republik Indonesia ini harus dapat dimanfaatkan secara maksimal sebagai modal dasar pembangunan nasional. Dalam rangka pelaksanaan pembangunan nasional dan perwujudan wawasan nusantara perlu disusun sistim transportasi nasional yang efektif dan efisien dalam menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan, meningkatkan mobilitas manusia, barang dan jasa membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis, serta

¹ Alumni Magister Ilmu Administrasi Negara Fisip Universitas Mulawarman Samarinda

² Dosen Magister Ilmu Administrasi Negara Fisip Universitas Mulawarman Samarinda

³ Dosen Magister Ilmu Administrasi Negara Fisip Universitas Mulawarman Samarinda

mendukung pengembangan wilayah dan lebih memantapkan perkembangan kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara.

Disamping itu, transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang memiliki potensi sumber daya alam yang besar. Mengingat penting dan strategisnya peranan angkutan laut yang menguasai hajat hidup orang banyak maka keberadaannya dikuasai oleh negara yang pembinaannya dilakukan oleh pemerintah. Upaya pemerintah meningkatkan keselamatan pelayaran saat ini sulit untuk dicapai kalau tidak ada upaya yang nyata untuk mengembangkan sektor transportasi laut.

Sehubungan dengan hal tersebut masih banyak juga terdapat kecelakaan yang terjadi pada sektor transportasi laut yang mengakibatkan terkendalanya kegiatan pada sektor perekonomian di suatu daerah. Permasalahan kondisi sektor ini disebabkan oleh lemahnya tiga sektor yang kontribusinya paling besar terhadap tingkat keselamatan pelayaran yang terjadi disuatu daerah yakni sektor Pengguna jasa (*User*), Peraturan-peraturan dan Hukum yang mendasari (*Regulator*) serta Para Petugas (*Operator*) di lapangan, oleh karena itu perlu adanya upaya terobosan untuk mengukir sektor ini agar tumbuh positif, dan upaya ini dapat dilakukan melalui pengembangan serta pemahaman yang baik dari para pelaku Sektor Transfortasi laut khususnya melalui pelaksanaan Evaluasi Program Revitalisasi Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan Sarana Keselamatan Pelayaran, Program tersebut sekaligus menindaklanjuti kebijakan pemerintah tentang Peningkatan Keselamatan Pelayaran diperairan Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Penyelenggaraan dan Peningkatan Keselamatan Pelayaran yang demikian sejalan dengan amanat dan jiwa Pasal 33 ayat (3) Undang-Undang Dasar tahun 1945 yaitu bahwa bumi, air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh Negara dan diperuntukkan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat. Momentum reformasi, ketika Undang-Undang Nomor 5 tahun 1974 dicabut dan diberlakukannya Undang-Undang Nomor 22 tahun 1999 tentang Otonomi Daerah dan yang kini telah direvisi mejadi Undang-Undang Nomor 32 tahun 2004 pada tanggal 15 Oktober 2004. Dalam perkembangannya sejalan dengan bergulirnya otonomi daerah, kita tidak dapat dipungkiri bahwa penyelenggaraan transfortasi laut kurang dapat berfungsi sebagaimana mestinya, sehingga atas prakarsa pemerintah pusat tentang Kebijakan revitalisasi Sarana Bantu Navigasi Pelayaran terhadap Keselamatan Pelayaran yang ditempatkan pada masing-masing kabupaten kota yang ada di Provinsi Kalimantan Timur untuk dapat mengoptimalkan kegiatan Operasional Transfortasi laut.

Proses monitoring dan evaluasi Revitalisasi Sarana Bantu Navigasi Pelayaran terhadap Keselamatan Pelayaran di lapangan juga terdapat beberapa kendala, sehingga pelaksanaan kegiatan revitalisasi Keselamatan Pelayaran di lapangan kurang maksimal dalam melakukan monitoring dan evaluasi di tingkat Pelabuhan-pelabuhan terkecil sehingga permasalahan-

permasalahan yang terjadi selama kegiatan berlangsung tidak cepat diketahui, sehingga diperlukan beberapa petugas operasional dalam mendata dan mengevaluasi Kegiatan revitalisasi Keselamatan Pelayaran di lapangan, hal ini dapat berdampak pada kurangnya komunikasi dan koordinasi antara petugas di tingkat kota dan provinsi maupun Pusat.

Kajian Pustaka tentang Kebijakan

Kebijakan dapat dirumuskan sebagai keputusan yang tegas yang disipati oleh adanya perilaku yang konsisten dan pengulangan pada bagian dari akeduannya bagi orang-orang yang melaksanakannya (Kenneth Frewitt, dalam Thola, 1990: 251), sedangkan kebijakansanaan Pemerintah dapat diartikan setiap keputusan yang dilaksanakan oleh Pejabat pemerintah atau Negara atas nama instansi yang dipimpinnya) dalam rangka melaksanakan fungsi umum pemerintah atau pembangunan guna mengatasi guna mengatasi permasalahan tertentu atau mencapai tujuan tertentu atau dalam rangka melaksanakan produk-produk keputusan atau peraturan perundang-undangan yang telah ditentukan dan lazimnya dituangkan dalam bentuk aturan perundang-undangan atau dalam bentuk keputusan formal (Tjokroamidjojo, 1993:92). Pengertian kebijakan atau *policy* penggunaannya sering disamaartikan dengan istilah lain seperti tujuan program, keputusan undang-undang ketentuan-ketentuan, usulan-usulan atau rancangan besar (Abdul Wahab, 1991: 1-2). Menurut Dye (1978: 161) Kebijakan Publik diartikan:*What ever government choose to do or not to do.....*, apabila pemerintah memilih untuk melakukan sesuatu maka harus ada obyek dan kebijakan public harus merupakan tindakan pemerintah bukan semata-mata pernyataan keinginan pemerintah. Sedangkan Wibawa (1994:8) juga menyampaikan bahwa Kebijakan publik adalah merupakan rangkaian rencana kegiatan yang bertujuan untuk memberikan efek terhadap kondisi social ekonomi juga merupakan hasil-hasil keputusan yang diambil oleh pelaku-pelaku khusus untuk tujuan publik.

Teori Evaluasi Kebijakan.

Salah satu tahapan dalam studi kebijakan Negara adalah adanya analisis kebijakan yang oleh Dye dalam (Abdul Wahab, 2002: 62) dimaksudkan sebagai suatu upaya untuk mengetahui apa sesungguhnya yang dilakukan hal itu, dan apa yang menyebabkan mereka melakukan secara berbeda-beda atau dengan kata lain menurut Dye, Analisis Kebijakan adalah penggambaran dan penjelasan mengenai sebab-sebab dan akibat-akibat dari tindakan atau perbuatan pemerintah. Lebih lanjut Dye juga mengatakan bahwa analisa kebijakan itu pada hakekatnya merupakan kegiatan yang bersifat preskriptif dan diskriptif sebagai kegiatan yang bersifat preskriptif maka analisis kebijakan itu sebagai kegiatan yang bersifat deskriptif maka analisa kebijakan itu dimaksudkan untuk menggambarkan keadaan masalah, dimana letak masalah seberapa jauh tingkat keparahan masalah,

apa penyebab timbulnya masalah, bagaimana akibat masalah itu bagi masyarakat. Salah satu tipologi analisis kebijakan sebagaimana diusulkan oleh Hogwood dan Gunn dalam (Wahab, 1990: 10) adalah apa yang disebut sebagai studi evaluasi (*Evaluation study*) yang disebut sebagai studi dampak kebijakan (*Poly Impact studies*), studi ini dapat bersifat deskriptif maupun bersifat preskriptif. Sedangkan evaluasi kebijakan merupakan kegiatan untuk melaksanakan penilaian terhadap akibat-akibat atau dampak kebijakan dari berbagai program-program pemerintah.

Keselamatan Pelayaran

Keselamatan pelayaran adalah segala hal yang ada dan dapat dikembangkan dalam kaitannya dengan tindakan pencegahan kecelakaan pada saat melaksanakan kerja di bidang pelayaran Dalam UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 1 butir 32 menyatakan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhan, dan lingkungan maritim. Pasal 1 butir 33 menyatakan bahwa kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, permuatan, 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. Keselamatan pelayaran telah diatur oleh lembaga internasional yang mengurus atau menangani hal-hal yang terkait dengan keselamatan jiwa, harta laut, serta kelestarian lingkungan. Lembaga tersebut dinamakan *International Maritime Organization* (IMO) yang bernaung dibawah PBB. Salah satu faktor penting dalam mewujudkan keselamatan serta kelestarian lingkungan laut adalah keterampilan, keahlian dari manusia yang terkait dengan pengoperasian dari alat transportasi (kapal) di laut, karena bagaimanapun kokohnya konstruksi suatu kapal dan betapapun canggihnya teknologi baik sarana bantu maupun peralatan yang ditempatkan di atas kapal tersebut kalau dioperasikan manusia yang tidak mempunyai keterampilan/keahlian sesuai dengan tugas dan fungsinya maka semua akan sia-sia. Dalam kenyataannya 80% dari kecelakaan di laut adalah akibat kesalahan manusia (*human error*).

Untuk menjamin keselamatan pelayaran sebagai penunjang kelancaran lalu lintas kapal di laut, diperlukan adanya awak kapal yang berkeahlian, berkemampuan dan terampil, dengan demikian setiap kapal yang akan berlayar harus diawaki dengan awak kapal yang cukup dan sesuai untuk melakukan tugasnya di atas kapal berdasarkan jabatannya dengan mempertimbangkan besaran kapal, tata susunan kapal dan daerah pelayaran. UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 1 butir 40 awak kapal adalah orang yang bekerja atau diperlukan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya.

Revitalisasi Keselamatan Pelayaran

Adapun yang dimaksud dengan revitalisasi keselamatan pelayaran adalah sebagai berikut:

1. Meningkatkan keselamatan pelayaran dalam melakukan transportasi di laut dan pendapatan masyarakat melalui pengembangan Keselamatan Pelayaran meningkatkan daya saing melalui peningkatan produktifitas dan pengembangan industri hilir berbasis Keselamatan Pelayaran;
2. Meningkatkan penguasaan ekonomi nasional dengan mengikutsertakan masyarakat dan pengusaha lokal;
3. Mendukung pengembangan wilayah;
4. Mengoptimalkan pengelolaan transportasi laut dalam menciptakan Keselamatan Pelayaran secara berkelanjutan.
5. Meningkatkan kembali dan memfungsikan Sarana dan Prasarana Navigasi Pelayaran sesuai dengan fungsi dan karakter dari peralatan yang ada, dalam upaya peningkatan Keselamatan Pelayaran.

Pembahasan

Selain untuk menjaga keselamatan dan keamanan pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dapat pula dipergunakan untuk kepentingan tertentu lainnya (Ayat 2), antara lain penandaan wilayah Negara di pulau terluar, diantaranya berupa Sarana Penunjang untuk Keselamatan Pelayaran Dalam upaya tercapainya sasaran SISTRANAS yaitu penyelenggaraan transportasi yang efektif (dalam arti selamat, aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancar, dan cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, dan populasi rendah) dan efisien (dalam arti beban publik rendah dan utilitas tinggi) maka prioritas pembangunan SBNP dan sarana penunjangnya adalah bagian yang berkaitan langsung dengan pembangunan subsektor transportasi laut Dalam hal ini peningkatan keselamatan dan keamanan transportasi laut sebagai wujud implementasi dari salah satu kebijakan SISTRANAS.

Bahwa seiring dengan percepatan pembangunan perekonomian dikota Tarakan, transportasi laut adalah salah satu modal transportasi yang mendominasi kehidupan masyarakatnya dalam melakukan mobilisasi barang dan jasa dari dan ke wilayah provinsi Kalimantan Timur dengan melintasi alur pelayaran dari dan ke pelabuhan-pelabuhan Tarakan dan sebaliknya telah ramai dilalui kapal-kapal. Oleh karenanya penyediaan fasilitas – fasilitas keselamatan dan keamanan kapal-kapal yang melakukan pelayaran di alur pelayaran tersebut sangat dibutuhkan guna menghindari terjadinya kecelakaan transportasi laut.

Sistim dan prosedur penempatan sarana dan prasarana Bantu Navigasi Pelayaran dalam menunjang Keselamatan Pelayaran

Berdasarkan Keputusan Presiden Republik Indonesia nomor 65 tahun 1980 tentang pengesahan *International Convention for the safety of life at*

Sea (Solus) 1974, serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 25 tahun 2011 Tentang Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: 173/AL.401/PHB-84 tentang berlakunya The IALA Maritime Buoyage System untuk region A dalam Tatanan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran di Indonesia.pembagian wilayah sistim pelampungan adalah sebagai berikut :

Wilayah Sistim Pelampungan "A"

Dalam wilayah perairan ini Menggunakan Tanda Lateral yaitu menandai bahwa alur yang terdalam terletak diantara tanda Merah terletak sisi lambung kiri dan tanda Hijau terletak pada sisi lambung kanan, Sedangkan Peruntuksn Belokan Kanan Hijau, alur yang diutamakan dengan warna merah menunjukan kearah lambung kanan dan Hijau menunjukan kearah lambung Hijau.

Wilayah Sistim Pelampungan "B"

Dalam wilayah perairan ini Menggunakan Tanda Lateral yaitu menandai bahwa alur yang terdalam terletak diantara tanda Hijau terletak sisi lambung kiri dan tanda Merah merupakan alur terdalam terletak pada sisi lambung kanan, Sedangkan Peruntuksn Belokan Kanan Merah , alur yang diutamakan dengan warna Hijau menunjukan kearah lambung kanan merah menunjukan kearah lambung merah. Selain sistem pelampungan "A." dan " B " terdapat juga Tanda-tanda perairan aman dan tanda tengah alur atau pengenalan daratan, kemudian juga terdapat tanda bahaya terpencil yang didirikan atau dilabuhkan pada atau diatas sebuah bahaya terpencil yang mempunyai perairan yang aman sekelilingnya, selanjutnya tanda-tanda lain dalam Bernavigasi adalah tanda khusus, tanda ini tidak untuk bernavigasi melainkan menunjukan kawasan khusus yang dinyatakan dengan peta.

Frekuensi Kunjungan kapal-kapal dan pengguna jasa alur pelayaran pada wilayah Distrik Navigasi Tarakan

Dalam Pelaksanaan operasional Sarana dan Prasarana bantu Navigasi Pelayaran mengalami peningkatan yang sangat besar dan selama kondisi dari peralatan tersebut dapat berfungsi secara maximal maka para pengguna jasa Sarana dan Prasaran Navigasi Pelayaran dapat dengan aman untuk melakukan kegiatan pelayaran yang akan keluar dan masuk pelabuhan Kota Tarakan.

Instansi dan lembaga terkait dalam melaksanakan Program Revitalisasi Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan Prasaran Keselamatan Pelayaran

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut merupakan intitusi yang mempunyai kewenangan dalam bidang Regulasi/pengaturan dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia bidang laut dan perairan, merupakan

eselon I yang mengatur dan melakukan kegiatan guna menunjang pelaksanaan keseragaman teknis dan operasional

Direktorat Kenavigasian

Direktorat Kenavigasian adalah Merupakan Direktorat teknis dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang di pimpin oleh Direktur Kenavigasian yang menangani kegiatan-kegiatan teknis yang berkaitan dengan Kenavigasian, Sarana Bantu Navigasi Pelayaran, Telekomunikasi Pelayaran, dan Alur Pelayaran di laut Republik Indonesia,

Distrik Navigasi

Distrik Navigasi adalah Unit Pelaksana Teknis di bidang kenavigasian dilingkungan Jenderal Perhubungan laut Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan laut. Distrik Navigasi Mempunyai tugas Melaksanakan, Perencanaan, Pengoperasian, Pengadaan dan Pengawasan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran, Telekomunikasi Pelayaran. Serta kegiatan Pengamatan Laut, Survey Hidrografi, Pemantauan alur dan perlintasan, dengan menggunakan sarana instalasi untuk kepentingan keselamatan pelayaran.

Wilayah Indonesia terdapat 25 (dua puluh lima) Distrik Navigasi yang terbagi menjadi 11 Wilayah Distrik Navigasi Kelas I, terdapat sebanyak 7 (tujuh) Wilayah. Distrik Navigasi Kelas II dan sebanyak 7 (Tujuh) wilayah dan Distrik Navigasi Kelas III sebanyak 7 (tujuh) Wilayah. Distrik Navigasi Tarakan merupakan Distrik Navigasi Kelas III yang terdapat pada wilayah bagian tengah Indonesia yang merupakan ALKI II (Alur Laut Kepulauan Indonesia), merupakan jalur yang pada dalam pelayaran antar negara,/ Internasional. Untuk memperoleh hasil kinerja yang optimal dirasakan tidak mudah, mengingat keterbatasan yang ada dihadapi antara lain masih rendahnya alokasi anggaran Telekomunikasi Pelayaran (Telkompel), Kapal Negara Kenavigasian saat ini jumlahnya terbatas hanya 1 (satu) buah Kapal yang sudah berusia tua tahun pembuatan 1953 dan 1 (satu) buah kapal baru tahun pembuatan 2010, bila dibandingkan dengan wilayah Kerja Distrik Navigasi Tarakan yang berimplikasi pada kurang optimalnya pelaksanaan pemeliharaan dan pengawasan Rambu Suar, Pelampung Suar.

Kehilangan dan kerusakan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran maupun kelengkapannya masih dirasakan cukup tinggi karena masih rendahnya kesadaran pengguna jasa dan masyarakat terhadap pemahaman akan kegunaan dan fungsi Sarana Bantu Navigasi Pelayaran. Dengan kondisi dan keterbatasan tersebut tidak munyurutkan upaya peningkatan keandalan sarana Bantu Navigasi Pelayaran, Telekomunikasi Pelayaran dan Sarana Penunjang secara keseluruhan menunjang program kerja dengan harapan dapat meningkatkan kinerja dengan upaya menaikkan anggaran serta penambahan armada-armada kapal atau menaikkan kelas Kapal dari kelas III ke kelas II/I.

Hubungan Antar masing-masing instansi Lembaga / Unit Pelaksana Teknis dilapangan.

Dalam usaha peningkatan dan penempatan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan Prasarana Keselamatan Pelayaran tidak terlepas dari lembaga-lembaga terkait, karena dalam proses penempatan dan peningkatan keselamatan pelayaran tidak hanya ditentukan oleh salah satu instansi saja tetapi terdapat beberapa instansi – lembaga terkait maka perlu keselarasan dan kebersamaan bertindak serta perlunya hubungan yang harmonis antara lembaga/Unit Pelaksana Teknis lainnya. Perlunya dibangun kerjasama dan koordinasi antar instansi terkait agar kelancaran penempatan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan Prasarana Keselamatan Pelayaran agar kelancaran dalam melakukan pelayaran di alur pelayaran keluar dan menuju pelabuhan, serta dapat mengurangi kecelakaan dilaut. Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan menunjukkan bahwa kondisi dari pada Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan Prasarana Keselamatan pelayaran sebagian besar kondisinya sudah tidak optimal lagi dikarenakan usia tahun pembuatan yang sangat perlu untuk dilakukannya Revitalisasi dan peremajaan peralatan hal ini sangat berpengaruh terhadap, resiko keselamatan pelayaran dari dan mengarah Pelabuhan tujuan kapal, sesuai dengan yang diamanatkan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut bahwa perlunya koordinasi antar Pimpinan Unit Pelaksana Teknis Di daerah dalam mengantisipasi persoalan-persoalan di lapangan yang seharusnya dapat diselesaikan secara bersama-sama. Kecenderungan untuk bekerja lebih terfokus pada tugas dan fungsinya masing-masing.

Dilakukannya Program Revitalisasi

Penyusunan program terpadu dalam melakukan penempatan lokasi Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan Prasarana Keselamatan Pelayaran di Distrik Navigasi Tarakan Kalimantan Timur. Berdasarkan fokus permasalahan yang ada bahwa pelaksanaan operasional yang ada dalam mendukung kegiatan keselamatan pelayaran di alur laut pelayaran belum dapat berjalan dengan maximal dikarenakan kondisi peralatan dan penunjang operasioanal keselamatan pelayaran kondisinya perlu untuk dilakukan Peremajaan peralatan dan secara baris besar untuk dilakukan Revitalisasi sebagaimana arti dari revitalisasi itu sendiri adalah proses, cara, dan perbuatan menghidupkan kembali suatu hal yang sebelumnya kurang terberdaya. Sehingga menjadikan sesuatu atau perbuatan menjadi vital. Sedangkan kata vital mempunyai arti sangat penting atau perlu sekali (untuk kehidupan dan sebagainya).

Hal ini menunjukan bahwa kegiatan yang dilakukan belum dapat berjalan dengan maksimal dari beberapa penempatan dan proses perawatan yang dilakukan belum mengoptimalkan fungsi dari Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan Prasarana Keselamatan Pelayaran di Distrik Navigasi Tarakan Kalimantan Timur. Belum dapat dilaksanakan sehingga perlu untuk

dilakukan peremajaan peralatan yang ada; Penempatan Posisi dari Sarana/Prasarana Bantu Navigasi guna Keselamatan Pelayaran; Kesatuan Sikap dari para pejabat Kementerian Perhubungan untuk pengelolaan Anggaran peruntukan Sarana/Prasarana Keselamatan Pelayaran; Kesatuan Kebijakan; Kesatuan langkah; Kesatuan tindakan.

Inventarisasi terhadap kondisi Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan Prasarana Keselamatan Pelayaran

Wilayah kerja Distrik Navigasi Tarakan yang terbentang dari Ujung Tanjung Mankalihat Pulau Kalimantan Timur sampai dengan Wilayah Utara Pulau Kalimantan Timur yang langsung berbatasan dengan Negara tetangga Malaysia terpasang sebanyak 51 (lima Puluh satu) Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan Prasarana Keselamatan Pelayaran, yang berfungsi untuk membantu para pengguna alur pelayaran dalam melakukan pelayaran untuk menuju dan keluar pelabuhan –pelabuhan di wilayah kerja Distrik Navigasi Tarakan.

Keberadaan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan Prasarana Keselamatan pelayaran tersebut dapat diklasifikasikan sesuai dengan fungsi dan karakteristik dari peralatan tersebut, ada beberapa hal dalam pengklasifikasian peralatan antara lain: Menara Suar, Rambu Suar, Pelampung Suar, Stasiun Radio Pantai, Bengkel Perbaikan Peralatan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran, Kapal Negara Kenavigasian, *MWRB (Mediun Wave Radar Beacon)*. Infrastruktur keselamatan pelayaran tersebut merupakan Sarana vital dalam melakukan pelayaran dan penunjang keselamatan dalam melakukan pelayaran yang berada di luar kapal tujuannya untuk membantu Nakhoda dalam menentukan arah dalam suatu pelayaran.

Manfaat dan hasil yang diharapkan dalam kecukupan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan Prasarana Keselamatan Pelayaran

Manfaat yang dirasakan dalam kecukupan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan Prasaran Keselamatan Pelayaran adalah sangat penting dalam menunjang berkembangnya suatu wilayah tertentu dan peningkatan perekonomian dan semua kegiatan merupakan kepentingan keselamatan pelayaran yang dapat mendorong kelancaran perekonomian, penandaan batas wilayah, pemantapan pertahanan dan keamanan Negara, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa dalam kerangka wawasan nusantara. Dalam hal ini bahwa ketersediaan dan kecukupan dari Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan Prasarana Keselamatan Pelayaran jika tidak dilakukan perawatan dan pemeliharaan serta melakukan program Revitalisasi dari sarana dan prasarana yang ada, sehingga alur yang digunakan dalam melakukan pelayaran dapat terjamin keamanannya, dan terutama pada alur pelayaran yang sering digunakan dalam kegiatan sehari-hari.

Faktor-faktor Pendukung

Adanya Komitmen yang tinggi dari para pemegang otoritas (Dalam hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan) dan instansi terkait dalam meningkatkan kerja sama dalam memperlancar serta melakukan kebijakan untuk melakukan Program Revitalisasi Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan prasarana keselamatan Pelayaran diseluruh Indonesia sehingga Unit Pelaksana Teknis yang ada di daerah dapat untuk melakukan pemeliharaan dan penggantian sarana dan prasarana yang ada di wilayah kerja, sehingga masyarakat pengguna jasa alur pelayaran dapat dengan aman dan nyaman dalam melintasi alur pelayaran.

Kesimpulan

Peningkatan keselamatan dan keamanan pelayaran transportasi laut sangat penting dalam membangun dan menggerakkan sektor perekonomian dalam masyarakat sehingga sangat diperlukan kondisi alur pelayaran yang aman dan nyaman didalam melakukan pelayaran dari dan menuju kepelabuhan dan melalui program revitalisasi Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan Prasarana Keselamatan Pelayaran dengan program revitalisasi tersebut adalah membangkitkan kembali vitalitas. Serta usaha-usaha untuk kegiatan sektor pelayaran terutama dalam keselamatan pelayaran dengan kelengkapan dan sarana penunjang dalam melakukan kegiatan berlayar dengan tercukupinya sarana dan prasarana Bantu Navigasi Pelayaran. Melakukan Penyusunan program terpadu dalam penempatan aset-aset vital Keselamatan Pelayaran terhadap lokasi lokasi strategis Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan prasarana Keselamatan Pelayaran.

Melakukan Inventarisasi terhadap kondisi Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan Prasarana Keselamatan Pelayaran yang ada dan dilakukannya skala prioritas dalam perawatan dan pemeliharaan sesuai dengan Anggaran. Pengaturan dan Peningkatan Jadwal Frekwensi Perawatan dan Pemeliharaan di wilayah kerja Distrik Navigasi Tarakan terhadap Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan Prasarana Keselamatan Pelayaran

Saran-saran

Untuk proses program Revitalisasi Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan Prasarana Keselamatan Pelayaran perlu meningkatkan kerja sama antar lembaga dan hubungan pelaksana jasa konstruksi dan pengembangan peralatan yang dapat berfungsi dan sesuai dengan kondisi wilayah, serta meningkatkan hubungan antar pelaksana instansi terkait. Meningkatkan Koordinasi internal pada masing-masing operator Keselamatan Pelayaran serta peningkatan Sumber Daya Manusia pelaksana operasional. Menambah fasilitas komunikasi guna memperlancar hubungan antar pengguna jasa maritime berupa frekuensi-frekuensi yang digunakan dalam dalam jalur-jalur komunikasi pelayaran, serta pengembangan ilmu dan teknologi di bidang pelayaran. Membentuk Tim kerja sama dengan melibatkan seluruh pengguna

jasa alur pelayaran untuk meningkatkan kepedulian terhadap Sarana Bantu Navigasi Pelayaran, serta melakukan pengendalian dan monitoring terhadap pelaksanaan tugas. Peningkatan Sumber Daya Manusia, dengan mengikut sertakan petugas/operator dilapangan dalam menjalankan tugasnya sebagai ujung tombak dalam membantu peningkatan keselamatan pelayaran. Pendanaan sebagai akibat dari pelaksanaan kebijakan yang berkaitan dengan program Revitalisasi dari Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan prasarana keselamatan Pelayaran dialokasikan dalam peningkatan Anggaran dari Tahun ke tahunnya melalui Anggaran Pendapatan dan Belanja Nasional dan Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah.

Daftar Pustaka

Abdul Wahab, Solichin, 1994 *Pengantar Analisis Kebijakan Negara*, Rineka Cipta. Jakarta

-----, 1997, *Analisis Kebijakan Negara* dari Formulasi *ke Implementasi kebijakan Negara* Edisi Kedua Bumi aksara Jakarta.

-----, 1999 *Reformasi Pelayanan Publik Kajian dari Perspektif Teory Governence*, Pidato jabatan guru besar dalam ilmu Kebijakan Publik, TIA Unbraw Malang

Alwasilah A. Chaidar 2002 , *Pokoknya Kualitatif, Dasar-dasar merancang dan melakukan Penelitian Kualitatif*, PT.Kiblat Buku Utama, Jakarta.

Effendi, Sofyan 1989 *Membangun Martabat Manusia* Gajah Mada University Press Yogyakarta.

-----, 1990 *Pelayanan Publik* Pemerataan dan Administrasi Negara baru Yogyakarta P3K UGM.

Handayaniingrat, Sowarno. 1995. *Pengantar Studi Ilmu Administrasi dan manajemen*, Cetakan kesepuluh Haji Masagung Jakarta.

Hicks G. Herbert dan Gadler Ray Gullet 1987 , *Organisasi Tepri dan tingkah lakudi* terjemahkan Kerta Sapoeatra .Bina Aksara, Jakarta,

Islamy M.Irfan. 1991. *Prinsip-prinsip Perumusan Kebijaksanaan Negara*Bumi Aksara Jakarta.

Kristiadi JB. 1994. *Administrasi Manajemen Pembangunan* (Kumpulan Tulisan) Lembaga Administrasi Negara Jakarta

Kumorotomo, Wahyudi. 1992. *Sistim Administrasi Negara Indonesia* Gramedia Jakarta.

Miles Mathey B.A Michael Huberman 1992 *analisis data kualitatif* penterjemah Tjetjep Rohendi Rohidi UI Press Jakarta

Moleong, Lexy. 2002. *Metodologi Penelitian Kualitatif* Bandung PT.Remaja Rodaskarya .

Moenir A.S 2002 *Manajemen Pelayanan Umum* di Indonesia Cetakan Keenam Bumi Aksara Jakarta.

Moekijat 1994 *Manajemen Kepegawaian* Penerbit Alumni Bandung.

Nazir Moch. 1999. *Metode Penelitian* Ghalia Indonesia Jakarta.

Salusu, J. 1996 *Penganbilan Keputusan Strategik : Untuk Organisasi Publik dan Organisasi Non Profit*, Grasindo Jakarta.

Siagian, P. Sondang. 1986. *Analisis Serta Perumusan Kebijakanaksanaan dan Strategi Organisasi*. Gunung Agung. Jakarta.

Singarimbung, Masri dan Sofian Effendi. 1989. *Metode Petode Penelitian Survei*. Edisi Revisi. LP3ES. Jakarta.

Soedjatmoko. 1995. *Dimensi Manusia Dalam Pembangunan*. LP3ES. Jakarta.

Setyo Darmodjo, Soenarko, 2003, *Public Policy*, Airlangga University Press.

Stahl, O. Glenn. 1985. *Pengantar Administrasi Negara*. Karunia, Jakarta.

Steer, M. Richad. 1985. *Ekektfivitas Organisasi*. Diterjemahkan Magdalena Jamin. Cetakan Kedua, Erlangga Jakarta.