

OPTIMALISASI FUNGSI DISTRIK NAVIGASI KELAS 1 MAKASSAR

SEBAGAI LEMBAGA PENGAWAS FASILITAS PUBLIK

SARANA BANTU NAVIGASI PELAYARAN

SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Sebagian Syarat-Syarat Untuk Memperoleh

Gelar Kesarjanaan Ilmu Hukum

OLEH

MOH HASANAL BUSTAMI

NIM. 115010107111036



KEMENTERIAN RISET TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI

UNIVERSITAS BRAWIJAYA

FAKULTAS HUKUM

2015



DAFTAR ISI

| | |
|---|-----|
| Lembar Persetujuan..... | i |
| Lembar Pengesahan..... | ii |
| Kata Pengantar | iii |
| Daftar Isi..... | vi |
| Ringkasan..... | x |
| Summary | xi |
| BAB I PENDAHULUAN | |
| A. Latar Belakang | 1 |
| B. Perumusan Masalah..... | 9 |
| C. Tujuan Penelitian..... | 9 |
| D. Manfaat Penelitian..... | 10 |
| E. Sistematika Penulisan..... | 10 |
| BAB II KAJIAN PUSTAKA | |
| A. Optimalisasi..... | 13 |
| B. Fungsi Lembaga..... | 13 |
| C. Pengawasan..... | 15 |
| D. Fasilitas Publik..... | 21 |
| E. Sarana Bantu Navigasi Pelayaran..... | 22 |



BAB III METODE PENELITIAN

| | |
|---------------------------------|----|
| A. Jenis Penelitian..... | 29 |
| B. Pendekatan Penelitian..... | 29 |
| C. Lokasi Penelitian..... | 30 |
| D. Jenis Data..... | 30 |
| E. Teknik Pengumpulan Data..... | 31 |
| F. Populasi dan Sampel..... | 32 |
| G. Teknik Analisis Data..... | 32 |
| H. Definisi Operasional..... | 33 |

BAB IV HASIL & PEMBAHASAN

| | |
|--|----|
| A. Gambaran Umum Kota Makassar..... | 34 |
| B. Gambaran Umum Distrik Navigasi Kelas I Makassar..... | 45 |
| C. Optimalisasi Fungsi Distrik Navigasi..... | 60 |
| D. Hambatan dan Kendala Distrik Navigasi Kelas I Makassar..... | 64 |
| E. Upaya Distrik Navigasi Kelas I Makassar Dalam Menangani Hambatan Pengawasan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran..... | 77 |

BAB V PENUTUP

| | |
|--------------------|----|
| A. Kesimpulan..... | 81 |
| B. Saran..... | 82 |



DAFTAR TABEL

| | |
|---|----|
| Tabel 4.1 Jumlah Kecamatan dan Penduduk kota Makassar | 39 |
| Tabel 4.2 Pegawai Menurut Bagian | 68 |
| Tabel 4.3 Sarana dan Prasarana | 73 |



DAFTAR LAMPIRAN

- 1. Surat Penetapan Pembimbing Skripsi
- 2. Surat ijin prasurvey
- 3. Surat Keterangan Melakukan Penelitian



BAB I PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Republik Indonesia selanjutnyadisingkat RI atau Indonesia adalahnegara di Asia Tenggara, terletak di gariskhatulistiwa danberada di antarabenua Asia dan Australia sertaantaraSamudraPasifikdanSamudraHindia. karenaletaknya yang berada di antaraduabenua, danduasamudra, iadisebutjugasebagai Nusantara (KepulauanAntara). Terdiridari 17.508 pulau, Indonesia adalahnegarakepulauan terbesar di dunia, dan Wilayah lautmempunyai maknapeenting bagi Indonesia. Sebagaine garmaritim dengan luas wilayah 5.193.252 km², Indonesia memilikilautan yang lebihluas dibandingkandaratannyadenganperbandingansekitar 3.302.498 km² lautandan 1.890.754 km² luasdaratan. Tidakhanya sebagaine garmaritim, Indonesia jugadidauletsebagine garakepuluan terbesar di dunia, dengan total 13.466 pulau (surveigeografidantoponimi 2007-1010) yang telahdilaporkankepadaPerserikatan Bangsa-bangsa (PBB).¹

Lautsebagaijalurkomunikasidiartikanbahwapemanfaatanlautuntukpeentinganlualintaspeleyaran antarpulaukepulau, antarne garmaupun antarabenua baik untuk angkutanpenumpangmaupunbarang(*cargo*), makaperlu di tentukanalurperlintasan lautkepuluan Indonesia bagikepentinganpeleyaranlok almaupuninternasionaldanfasilitaskeselamatanlautata upelayaransepertiSarana Bantu NavigasiPelayaran, Telekomunikasi Peleyaran,

¹ <http://myzone.okezone.com/content/read/2014/09/27/14196/menanti-ke-menterian-maritim-jokowi-jk> 15 februari 2015 21:00

Kapal Negara Kenavigasian, Bengkel Kenavigasian, untuk menentukan alur arus pelayaran yang aman serta infrastrukturnya.

Keselamatan pelayaran merupakan tanggung jawab pemerintah dan kita bersama sebagai pengelola, serta pengguna atas Pengaturan alur lalu lintas dan perambuannya guna untuk kelancaran dan keselamatan pelayaran merupakan tanggung jawab pemerintah dan kita bersama sebagai penguasa, pengelola, serta pengguna atas laut tersebut. Oleh sebab itu maka perlu ditetapkan fungsi wilayah perairan untuk pemanfaatan sumberdaya alam agar tidak saling mengganggu antar kegiatan pengelolaan laut yang dapat memberi dampak lingkungan khususnya kecelakaan terhadap transportasi laut dengan menetapkan alur dan pelintasan melalui pelaksanaan penandaan terhadap bahaya kenavigasian serta pemutakhiran kondisi perairan melalui kegiatan survey hidrografi dan kemudian diumumkan ke dunia pelayaran².

Indonesia memiliki peran strategis pada jalur perdagangan dunia dengan potensi wilayah lautnya yang tiga kali lebih luas dari daratannya.³ Tentu dalam melakukan perdagangan dunia melalui jalur laut atau maritim. Sulawesi Selatan Termasuk Jalan bagi para pengguna maritim untuk melakukan bisnis atau perekonomian melalui jalur laut sehingga fasilitas Sarana Bantu Navigasi Pelayaran di daerah Sulawesi Selatan membutuhkan perawatan dan pengawasan yang intensif guna untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan di laut. Indonesia sangat membutuhkan petugas pelabuhan dan petugas pengawas fasilitas publik Kenavigasian, Kenavigasian yang di maksud Peraturan Pemerintah No 5 tahun

² Wawancara petugas kelas 1 makassar Februari 06 10:00 WIT

³ <http://www.beritasatu.com/ekonomi/51056-pelindo-ii-ajak-investor-asia-pasifik-masuk-indonesia.html> 10 februari 2015 21:00

2010 Tentang Kenavigasian Pasal 1 adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan Sarana Bantu Navigasi- Pelayaran, Telekomunikasi-Pelayaran, hidrografi dan meteorologi, alur perlintasan, pengerukan serta reklamasi, penanganan kerangka kapal, *salvage*, dan pekerjaan bawah air untuk kepentingan keselamatan pelayaran kapal.⁴ Dalam Peraturan Menteri No 25 tahun 2011 Kenavigasian menyangkut Sarana bantu navigasi pelayaran.

Sarana Bantu Navigasi Pelayaran adalah peralatan atau sistem yang berada di luar kapal yang dirancang dan dijalankan untuk membantu meningkatkan keselamatan dan efisiensi bernavigasi kapal dan lalu lintas kapal. Sarana bantu navigasi pelayaran di bagi menjadi empat bagian yaitu meliputi Menara Suar, Rambu Suar, Pelampung Suar dan Tanda Siang atau yang disebut *bouy*. Hingga saat ini Sarana Bantu Navigasi Pelayaran yang terdapat di daerah Sulawesi Selatan berjumlah 17 rambu suar 88 dan *bouy* suar atau pelampung suar 11 unit⁵ empat dari sarana bantu navigasi pelayaran tersebut sangat penting karena Sarana Bantu Navigasi Pelayaran biasanya digunakan untuk menandai daerah-daerah yang berbahaya, misalnya karang dan daerah laut yang dangkal. Dari empat sarana Bantu Navigasi Pelayaran tersebut sangat dibutuhkan bagi para pengguna jalur laut tersebut kapal maupun para perahu pencari ikan. Dibutuhkan sarana bantu navigasi untuk menghindari dari karam atau area berbahaya yang terdapat di lautan tersebut. Dalam Peraturan Pemerintah No 5 tahun 2010 tentang Kenavigasian atau yang biasa di Sebut PP tentang Kenavigasian Pasal 117 ayat

⁴Peraturan Pemerintah No 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 8 Tambahan Lembaran Negara Nomor 5093

⁵Wawancara Petugas Distrik Navigasi Kelas 1 Makassar tanggal 07 february 2015 jam 10:00 WIT

(1) Keselamatan dan keamanan angkutan perairan yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan:

- a. Kelaiklaut kapal;
- b. Kenavigasian.

Pasal 119 ayat (1) PP tentang Kenavigasian menjelaskan, Untuk menjamin keselamatan dan keamanan angkutan jalur laut atau perairan sebagaimana dimaksud dalam pasal 117 ayat (1) pemerintah melakukan perencanaan, pengadaan, ayat (2) Pengoprasian, pemeliharaan, dan pengawasan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dan telekomunikasi sesuai dengan ketentuan internasional, serta menetapkan alur-pelayaran dan perairan pandu. ayat (3) Untuk menjamin Keamanan dan Keselamatan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan telekomunikasi-pelayaran, Pemerintah menetapkan Zona keamanan dan keselamatan disekitar instalasi bangunan tersebut.⁶

Optimalisasi layanan publik tersebut membutuhkan pengawasan langsung dari pemerintah agar fasilitas publik tersebut berjalan dengan sempurna, dalam sistem pengawasan atas penyelenggaraan pemerintah dan pembangunan di Indonesia. Pengawasan melekat merupakan proses pemantauan, memeriksa, dan mengevaluasi yang dilaksanakan secara berdaya guna dan berhasil guna oleh pimpinan unit organisasi kecil organisasi kerja terhadap sumber-sumber kerja untuk diperbaiki atau disarankan oleh pimpinan yang berwenang pada jenjang yang lebih tinggi demi tercapainya tujuan yang telah dirumuskan⁷. Pengawasan melekat bertujuan terciptanya pekerjaan yang sempurna sehingga tidak ada lagi

⁶ Undang-Undang No 17 Tahun 2008 tentang pelayaran. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008. Tambahan Lembaran Negara No 4849

⁷ Handari Nawawi, **Pengawasan Melekat di Lingkungan Aparatur Pemerintah**, Erlangga, Jakarta 1995. hlm 8

kesalahan yang mengakibatkan fatalnya suatu fasilitas yang harus di lindungi oleh negara tersebut, sehingga membutuhkan pengawasan yang maksimal.

Pemerintah membentuk suatu lembaga yang bernama Distrik Navigasi⁸.

Distrik Navigasi adalah Lembaga Pelaksana Teknis dibidang Kenavigasian dilingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Departemen Perhubungan, yang memiliki tugas melakuka pengoperasian serta pengawasan serta pemeliharaan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP), Telekomunikasi Pelayaran (TP), Kapal Negara Kenavigasian (KNV), Bengkel, Fasilitas Pangkalan, Pengamatan Laut dan Survei Hidrografi, pemantauan atau pengawasan alur serta perlintasan untuk membantu keselamatan pelayaran⁸.

Berikut adalah fungsi-fungsi Distrik Navigasi Kelas 1:

1. Penyusunan rencana serta pengoperasian, dan pengawasan sarana bantu navigasi pelayaran, telekomunikasi pelayaran atau yang di sebut (TP), kapal negara kenavigasian (KNK), fasilitas pangkalan serta bengkel, pengamatan laut dan survei hidrografi serta pemantauan alur perlintasan pelayaran;
2. Penyusunan rencana kebutuhan pelaksanaan pengadaan, penyimpanan, penyaluran dan penghapusan perlengkapan serta peralatan untuk sarana bantu navigasi pelayaran, telekomunikasi pelayaran, kapal negara kenavigasian, fasilitas pangkalan, bengkel, pengawasan laut dan survei hidrografi, dan pemantauan alur dan perlintasan;

⁸ <http://disnav-tgpriok.net/> . 17 februari 2015

3. Pelaksanaan program pengoperasian dan pemeliharaan atau pengawasan sarana bantu navigasi pelayaran, kapal negara kenavigasian, telekomunikasi pelayaran, dan fasilitas pangkalan serta bengkel;
4. Pelaksanaan pengamatan laut dan survei hidrografi, serta pemantauan alur dan perlintasan;
5. Pelaksanaan urusan logistik;
6. Pelaksanaan analisis serta evaluasi pengawakan dan pemeliharaan sarana bantu navigasi pelayaran (SBNP), kapal negara kenavigasian, telekomunikasi pelayaran, pengamatan laut, fasilitas pangkalan, survei hidrografi, bengkel, serta pemantauan alur dan perlintasan;
7. Pelaksanaan bagian keuangan, kepegawaian, hubungan masyarakat, ketatausahaan dan kerumahtanggaan, pengumpulan dan pengolahan data, dokumentasi serta penyusunan laporan.

Bagian Distrik navigasian Sangat dibutuhkan Direktorat Perhubungan laut untuk mengatur Sarana Bantu Navigasi Pelayaran jika terjadi kendala dalam Undang-undang No 17 Tahun 2008, Tentang Pelayaran atau yang disebut UU Pelayaran dalam pasal 178

1. Pemerintah wajib menjaga keselamatan dan keamanan pelayaran dengan menyelenggarakan telekomunikasi pelayaran sesuai dengan perkembangan informasi
2. Penyelenggara sistem Telekomunikasi Pelayaran sebagai mandat dimaksud pada ayat (1) wajib memenuhi persyaratan dan standar sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan
3. Pengadaan Telekomunikasi Pelayaran sebagai bagian dari penyelenggaraan sebagai mandat dimaksud pada ayat (2) dapat dilaksanakan oleh badan usaha

4. Telekomunikasi-Pelayaran yang
diadakan oleh badan usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (3)
diawasi oleh Pemerintah”. “178 ayat (5)

Badan usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (3) wajib:

- a. memelihara dan merawat Telekomunikasi-Pelayaran;
- b. menjamin keandalan Telekomunikasi-Pelayaran dengan standar yang telah ditetapkan; dan
- c. melaporkan kepada Menteri tentang pengoperasian Telekomunikasi-Pelayaran⁹

Diatas adalah Undang-Undang pasal mengenai tugas pemerintah Kevnavigasian Kelas 1 yang harus dilaksanakan oleh para petugas Kevnavigasian. Tugas Distrik Navigasi Kelas 1 tentang Pengawasan tersebut telah diatur di Peraturan Pemerintah No 5 Tahun 2010 Tentang Kevnavigasian. Pasal 5 ayat (3) huruf b melakukan pembinaan dan pengawasan sebagian penyelenggaraan kenavigasian yang dilaksanakan oleh instansi pemerintah lainnya dan badan usaha.

Sehingga pemerintah mempunyai kewajiban untuk merawat fasilitas tersebut, dan membutuhkan pengawasan yang intensif sebab sarana bantu navigasi tersebut sangat berguna untuk para pengguna fasilitas publik jalur laut atau maritim. Adapun tugas tersebut tugas kementerian perhubungan Direktorat Perhubungan Laut Distrik Navigasi Kelas 1 telah tercantum pada Peraturan Menteri No 25 Tahun 2011 tentang penyelenggaraan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran meliputi kegiatan:

1. Perencanaan;
2. Pengadaan;
3. Pengoprasian;
4. Perawatan; dan
5. Pengawasan.

⁹Undang-undang No 17 Tahun 2008, Tentang Pelayaran, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008, Tambahan Lembaran Negara No 4849

Dari poin-poin diatas adalah

1. PerencanaanKebutuhansaradanprasaSarana Bantu Navigasi-

PelayaranpengoprasianSarana Bantu NavigasiPelayaran,

2. pengadaan yang di maksudyaituPengadaanSarana Bantu Navigasi-

Pelayaransebagaimadimaksudyaituuntukkepentingantertentudanpadal

okasitertentudapatdilakukanolehbadanusahaselahmendapatizindariDir

ektorJenderaldanKegiatanpengadaanSarana Bantu Navigasi-

PelayaranuntukkepentingantertentuberupapengadaanSarana Bantu

Navigasi-Pelayaranuntukpenandaanalur-pelayaranmenuju terminal

khusus.

3. Pengoprasia ndiatasyaitumeliputibarangdarisarana bantu

navigasipelayantersebutyaitu;

- Jarak;
- tipedankarakteristikLampu;
- Warnalampu;
- Tandapuancak; dan
- warnakonstruksi.

4. Kegiatanperawatanaadalahpe melihara anda nperbaikansarana Bantu

navigasipelayantersebut.

5. Pengawasan, Kegiatanpengawasan yang

dimaksudadalahdilakukanolehpetugasSarana Bantu Navigasi-

Pelayanberupa monitoring yang

dilakukansecaraperiodiksetiapbulandanmelaporkanhasilnyakepadaDirektur

Jenderal.

Pada penelitian ini peneliti terfokus pada pengawasan terhadap fasilitas publik Sarana Bantu Navigasi Pelayaran, dengan latar belakang diatas maka pengawasan yang dilakukan distrik kenavigasian kls 1 mengalami berbagai macam masalah, oleh sebab itu penulis merasa tertarik untuk meneliti lebih lanjut tentang pengawasan kenavigasian dan menggunakan dengan mengangkat **“Optimalisasi Fungsi Distrik Navigasi Kelas 1 Makassar sebagai lembaga pengawas Fasilitas Publik Sarana Bantu Navigasi Pelayaran”**

B. RUMUSAN MASALAH

1. Bagaimanakah Optimalisasi Fungsi Distrik Navigasi Kelas 1 Makassar sebagai lembaga pengawas fasilitas publik Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP)?
2. Apakah kendala yang dihadapi Distrik Navigasi Kelas 1 Makassar sebagai lembaga pengawas fasilitas publik Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP)?
3. Bagaimana Upaya Optimalisasi Fungsi Distrik Navigasi kelas 1 Makassar Sebagai Lembaga pengawas fasilitas publik Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP)?

B. Tujuan Penelitian

Sehubungan Optimalisasi Fungsi Distrik Navigasi Kelas 1 Makassar sebagai lembaga pengawas fasilitas publik Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dengan permasalahan yang telah dikaji secara mendalam penelitian ini. Maka tujuan penelitian ini dapat di jelaskan sebagai berikut:



1. Untuk mengetahui dan menganalisis Fungsi Distrik Navigasi kelas 1
Makassar dan dalam pengawasan fasilitas publik Sarana Bantu
Navigasi Pelayaran (SBNP)

2. Untuk mengetahui dan menganalisis Distrik Navigasi kelas 1
makassar mengoptimalkan pengawasan terhadap fasilitas publik Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP)

C. Manfaat Penelitian

Sebagai hasil manfaat dari kerja akademis di dalam mencari suatu penelitian, tentunya sangat diharapkan dapat memberikan manfaat dan pengetahuannya kepada kepentingan sebagai berikut:

a) Manfaat Teoritis

Penelitian ini dilakukan untuk pengembangan pengetahuan hukum pada umumnya dan administrasi negara pada khususnya sebagai pengetahuan dalam mengoptimalkan Peran Distrik Navigasi kelas 1 dan dalam melakukan pengawasan Fasilitas Publik Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) yang mana bagi petugas sarana bantu navigasi pelayaran dapat memberikan pengetahuan bila mana suatu ketika memerlukan referensi yang baik dan mungkin dapat dilaksanakan

b) Manfaat Praktis

1. Diharapkan penelitian ini dapat di
jadikan wacana kepada akademis sebagai pengoptimalkan Distrik Na
vigasi Kelas 1 Makassar
Sebagai Lembaga Pengawas fasilitas publik sarana bantu
navigasi pelayaran

2. Dapat dijadikan pelajaran dan acuan kepada Distrik Navigasi kelas 1 dalam mengoptimalkan Pengawasan fasilitas publik sarana bantu navigasi pelayaran

3. Diharapkan penelitian ini mampu menjadi solusi untuk permasalahan Distrik Navigasi dalam Pengawasan fasilitas publik sarana bantu navigasi pelayaran

4. Diharapkan penelitian ini dapat dijadikan sumber referensi kepada masyarakat dan mahasiswa di bidang hukum dalam mengoptimalkan pemerintahan dalam fasilitas publik sarana bantu navigasi pelayaran

E. SISTEMATIKA PENULISAN

Untuk mempermudah dan memperoleh hasil penulisan yang sistematis dan mudah untuk dipahami, maka penulis membagi menjadi lima bab dengan rincian sebagai berikut:

BAB I: PENDAHULUAN

Dalam bab ini, penulis akan menguraikan secara keseluruhan penulisan skripsi yang terdiri dari latar belakang, rumusan masalah yang akan diangkat.

Tujuan penelitian dan manfaat penelitian.

BAB II: KAJIAN PUSTAKA

Dalam bab ini diuraikan tentang konsep-konsep terkait permasalahan permasalahan tentang optimalisasi pemerintahan dalam pengawasan sarana bantu navigasi pelayaran (SBNP).

BAB III: METODE PENELITIAN

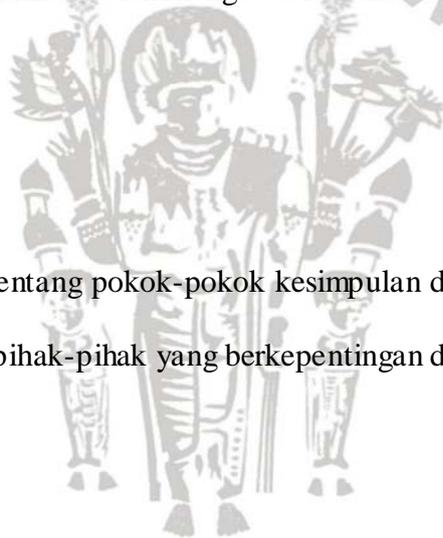
Bab ini berisi uraian tentang jenis penelitian, pendekatan penelitian, jenis data, sumber data, teknik pengambilan data, populasi dan sampel penelitian, teknik analisis data yang digunakan dan data operasional.

BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini di uraikan tentang hasil penelitian yang meliputi peran Pemerintahkota Makassar, karakteristik responden yang menjadi sampel dalam penelitian, struktur organisasi dari Dinas perhubunganlaut, meneliti secara kerja lapang tentang hambatan-hambatan apa yang di alami oleh dinas PemerintahperhubunganLautdalammengawasisarana bantu NavigasiPelayaran (SBNP)

BAB V : PENUTUP

Berisi uraian tentang pokok-pokok kesimpulan dan saran-saran yang perlu di sampaikan kepada pihak-pihak yang berkepentingan dengan hasil penelitian



BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Optimalisasi

Berbicara mengenai sebuah arti kata optimalisasi tentu saja kita akan memulai pembahasan ini dengan sebuah penjelasan atau pengertian kata dari optimalisasi itu sendiri. Kata optimalisasi terbaik, tertinggi atau paling menguntungkan. Kata lain optimalisasi merupakan arti kata untuk menuju yang terbaik atau arti kata untuk menjadi sesuatu menjadi tahap paling menguntungkan.¹

Menurut Yuwono Abdullah bahwa optimalisasi berasal dari kata optimal yang memiliki arti terbaik atau tertinggi. Selanjutnya dijelaskan bahwa optimal adalah perihal pengoptimalan. Dari pengertian optimalisasi tersebut menunjukkan sistem, proses atau kegiatan yang diarahkan untuk mencapai atau mendapatkan hasil terbaik.²

B. Fungsi Lembaga

Fungsi berasal dari kata Bahasa Inggris *function*, yang berarti sesuatu yang mengandung kegunaan atau manfaat. Fungsi berkaitan erat dengan wewenang, yaitu kemampuan untuk melakukan suatu tindakan hukum publik, atau secara yuridis wewenang adalah kemampuan bertindak diberikan oleh perundang-undangan yang berlaku³

¹ <http://kbbi.web.id/optimal>. 10 februari 2015 21:00

² Abdullah, Yuwono trisno, **Kamus Besar Bahasa Indonesia Praktis**, Surabaya, 1994, hlm,304

³ Muammar Himawan, **Pokok-Pokok Organisasi Modern**, Bina Ilmu, Jakarta, 2004, hlm, 32.

Fungsi adalah kegiatan pokok yang dilakukan dalam suatu organisasi atau lembaga. Adapun menurut J.S. Badudu dan Sutan Mohammad Zain dalam *Kamus*

Umum Bahasa Indonesia, mengemukakan fungsi adalah jabatan atau kedudukan⁴ maka menurut makna fungsi diatas adalah, bahwa fungsimenandakan suatu jabatan dalam sebuah organisasi yang menggambarkan akantugas dan fungsinya.

Secara organisasi fungsi berkaitan dengan wewenang yaitu kemampuan yuridis yang didasarkan pada hukum publik. Terdapat wewenang dikaitkan juga hak dan kewajiban, supaya wewenang tidak semata-mata diartikan sebagai hukum publik, akan tetapi diartikan juga sebagai kewajiban hukum publik.

Adapu Fungsi Menurut G.R Terry dibagi menjadi empat bagian yaitu:

1. Perencanaan (*planing*);
2. Pengorganisasian (*Organizing*);
3. Penggerakan (*Actuating*);
4. Pengawasan (*controlling*).⁵

Berdasarkan fungsi diatas, Perencanaan adalah proses tentang mengambil keputusan mengenai keinginan yang berisi pedoman pelaksanaan untuk mencapai tujuan yang diinginkan organisasi. pengorganisasian adalah proses penentuan, pengelompokan dan pengaturan bermacam-macam aktivitas berdasarkan yang d perlakukan organisasi untuk mencapai tujuan. Penggerakan adalah proses menggerakan setiap bawahan agar menjalanka suatu kegiatan yang akan menjadi tujuan bersama. Pengawasan adalah proses mengamati berbagai macam

⁴ Badudu dan Sutan *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Pustaka Sinar Harapan Jakarta. 1996 hlm 412

⁵ George R, Terry dan Leslie W. *Dasar-Dasar Manajemen*, Bumi Aksara, Jakarata, 2008, hlm 77

pelaksanaan kegiatan organisasi untuk menjamin agar semua pekerjaan dapat berjalan dengan rencana yang telah di tentukan sebelumnya⁶.

Adapun fungsi dari kantor Distrik Navigasi Kelas 1 adalah sebagai wadah dalam memberikan pelayanan pada masyarakat dan pemerintah, khususnya dalam hal pengawasan fasilitas publik Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) untuk memperlancar penyelenggaraan pemerintah serta meningkatkan kualitas produktifitas kerja pegawai pemerintah dalam melayani masyarakat.

C. Pengawasan

Pengawasan adalah pemeriksaan dan penjagaan atau dalam bidang administrasi pengawasan diartikan sebagai pemilikan atau pengarahan kebijakan.

Pengawasan adalah suatu usaha agar suatu pekerjaan dapat dilaksanakan sesuai dengan yang rencana yang telah ditentukan dengan adanya pengawasan dapat memperkecil timbulnya hambatan, sedangkan hambatan yang telah terjadi dapat segera di ketahui yang kemudian dilakukan tindakan perbaikannya.

Pengawasan dilakukan oleh pemerintah sama halnya dengan pengendalian pemerintah terhadap setiap tindakan yang dilakukannya. Suatu pengawasan dikatakan penting karena tanpa adanya pengawasan yang baik akan menghasilkan atau mewujudkan tujuan yang kurang memuaskan, baik bagi Lembaga itu sendiri maupun bagi pegawainya. Berikut definisi pengawasan menurut beberapa ahli:⁷

⁶ Ibid 78

⁷ Adisasmita, Rahardjo, Pengelolaan Pendapatan dan Anggaran Daerah, Graha Ilmu, Yogyakarta 2011, hlm 29

a. Siagan:

Pengawasan adalah proses pengamatan daripada pelaksanaan seluruh kegiatan organisasi atau lembaga untuk menjamin agar semua pekerjaan yang sedang dilakukan berjalan sesuai dengan rencana yang telah di tentukan sebelumnya

Artian konsep siagian ini menitik beratkan bahwa pengawasan di terapkan bagi pekerjaan-pekerjaan yang sedang berjalan dan tidak dapat di terapkan untuk pekerjaan-pekerjaan yang sudah selesai

b. komaruddin

pengawasan adalah berhubungan dengan perbandingan antara pelaksanaan aktuan rencana, dan awal untuk langkah perbaikan terhadap penyimpangan dan rencana yang berarti.⁸

c. Maman Ukas

Pengawasan adalah suatu proses kegiatan yang dilakukan untuk memantau, mengukur dan bila perlu melakukan perbaikan atas pelaksanaan pekerjaan sehingga apa yang telah direncanakan dapat dilaksanakan sesuai dengan tujuan.⁹

d. Lembaga Administrasi Negara :

Pengawasan sebagai salah satu fungsi organik manajemen yang merupakan proses kegiatan pimpinan untuk memastikan dan menjamin tujuan dan sasaran serta tugas tugas organisasi akan dan telah terlaksanakan dengan baik sesuai dengan rencana, kebijakan instruksi, dan ketentuan-ketentuan yang telah di

⁸ Komaruddin, *Ensiklopedia Manajemen*, Bumi Askara, Jakarta 1994, hlm104

⁹ Maman Ukas, *Manajemen: Konsep Prinsip Dan Aplikasi*, Agnini, Bandung, 2004, hlm 337

tetapkan dan yang berlaku. Pengawasan sebagai fungsi manajemen sepenuhnya adalah tanggung jawab setiap pemimpin pada tingkatan manapun.¹⁰

Pengertian pengawasan menurut beberapa ahli diatas sebenarnya senua sama, yakni merupakan tindakan membandingkan hasil dalam kenyataan dan hasil yang diinginkan, yang dilakukan dalam rangka melakukan koreksi kegiatan manajemen untuk mencegah sedini mungkin terjadinya penyimpangan, pemborosan, penyelewengan, hambatan, kesalahan dan kegagalan dalam pencapaian tujuan dan sasaran serta pelaksanaan organisasi.

1. Tipe-Tipe Pengawasan

Dalam pengawasan terdapat tiga tipe dasar pengawasan, yaitu :

- a. Pengawasan pendahuluan (*feedforward control*) atau sering disebut *steering controls*, dirancang untuk mengantisipasi masalah-masalah atau penyimpangan-penyimpangan dan standar dengan tujuan dan memungkinkan koreksi dibuat sebelum suatu tahap kegiatan tersebut diselesaikan. Pendekatan pengawasan ini lebih aktif, dengan mendeteksi masalah dan mengambil suatu tindakan yang diperlukan sebelum suatu masalah terjadi.
- b. Pengawasan yang dilakukan bersamaan dengan pelaksanaan kegiatan (*concurrent control*), sering disebut pengawasan "Ya-Tidak", *screening control* "berhenti-terus" dilakukan selama kegiatan berlangsung, tipe pengawasan ini merupakan proses di mana aspek tertentu dari prosedur yang harus disetujui dulu, atau syarat tertentu harus dipenuhi sebelum kegiatan bisa dilanjutkan atau menjadi

¹⁰Lembaga Administrasi Negara Republic Indonesia, Sistem Administrasi Negara Republik Indonesia, Gunung Agung Jakarta, 1996, hlm 159

semacam peralatan "double-check" yang lebih menjamin ketepatan pelaksanaan suatu kegiatan.

- c. Pengawasan umpan balik (*feedback control*). Pengawasan umpan balik juga dikenal sebagai *past-action controls*, untuk mengukur hasil dari suatu kegiatan yang sudah diselesaikan. Sebab-sebab penyimpangan dari rencana standar yang ditentukan dan penemuan diberlakukan untuk kegiatan-kegiatan serupa di masa yang akan datang. Pengawasan ini bersifat historis, pengukuran yang dilakukan setelah kegiatan terjadi¹¹.

2. Tahap-Tahap Pengawasan

Dalam suatu pengawasan terdapat beberapa proses atau tahapan menurut kadarman langkah-langkah proses pengawasan yaitu:

a. Menetapkan Standar

Langkah awal dalam proses pengawasan adalah menyusun rencana.

Perencanaan yang dimaksud disini adalah menetapkan standar

b. Mengukur kinerja

Langkah kedua dalam pengawasan adalah mengukur atau mengevaluasi kinerja yang dicapai terhadap standar yang telah ditentukan

c. Memperbaiki penyimpangan

Proses pengawasan tidak lengkap tidak ada tindakan perbaikan terhadap penyimpangan

Menurut G.R Terry dalam sukama proses pengawasan terbagi atas empat tahapan

¹¹ Adiaksomo. S, **Manajemen Rumah Sakit, Penerbit Pustaka Sinar Harapan,** Jakarta. 2003, hlm 235

- a. Menentukan standar atau dasar bagi pengawasan
- b. Mengukur pelaksanaan
- c. Membandingkan pelaksanaan dengan standar dan temukanlah perbedaan jika ada
- d. Memperbaiki penyimpangan dengan cara-cara tindakan yang tepat¹²

Pada dasarnya, tahapan-tahapan dalam suatu pengawasan yang dimaksud diatas adalah sama hanya perbedaan menurut Terry adalah adanya tahap membandingkan pelaksanaan pengawasan dengan standar yang telah ditentukan, lalu dicari perbedaannya

3. Tujuan dan Maksud Pengawasan

terwujudnya tujuan oleh organisasi sebenarnya tidak lain merupakan tujuan pengawasan. Sebab setiap kegiatan pada dasarnya selalu mempunyai tujuan tertentu. Pengawasan dikatakan sangat penting karena pada dasarnya manusia sebagai objek pengawasan mempunyai sifat salah dan khilaf. Oleh karena itu manusia dalam organisasi perlu diawasi, bukan mencari kesalahannya kemudian menghukumnya, tetapi mendidik dan membimbingnya. Menurut Husnaini tujuan pengawasan adalah sebagai berikut:

- a. Menghentikan atau meniadakan kesalahan, penyimpangan, penyelewengan, pemborosan, dan hambatan
- b. Mencegah terulang kembalinya kesalahan, penyimpangan, pemborosan, dan hambatan
- c. Meningkatkan kelancaran operasi. Melakukan tindakan koreksi terhadap kesalahan yang dilakukan dalam pencapaian kerja yang baik

Sedangkan tujuan pengawasan secara umum adalah:

¹² Ibid., hlm 116

- a. Menciptakan aparat yang bersih dan berwibawa yang didukung oleh suatu sistem manajemen pemerintah yang berdaya berhasil guna serta ditunjang oleh partisipasi masyarakat yang konstruktif dan terkendali dalam wujud pengawasan masyarakat (kontra sosial) yang obyektif, sehat dan bertanggung jawab.
- b. Menyelenggarakan tertib administrasi di lingkungan aparat pemerintah, tumbuhnya disiplin kerja yang sehat
- c. Mengadakan keluasaan dalam melaksanakan tugas, fungsi atau kegiatan, tumbuhnya budaya malu dalam diri masing-masing aparat, rasa bersalah dan rasa berdosa yang lebih mendalam untuk berbuat hal-hal yang tercela terhadap masyarakat dan ajaran agama¹³

Maka kesimpulan dari tujuan dan pengawasan adalah

1. Menjamin ketetapan pelaksanaan sesuai dengan rencana kebijakan dan perintah;
2. Mentertibkan koordinasi kegiatan-kegiatan;
3. Mencegah pemborosan dan penyelewengan;
4. Menjamin terwujudnya kepuasan masyarakat atas barang atau jasa yang dihasilkan.

D. Fasilitas Publik

Seperti yang telah kita ketahui kata fasilitas publik sudah tidak asing dari telinga kita. Fasilitas umum fasilitas publik yang dimana fasilitas tersebut milik

¹³ Avrilia Windyastuti, *Ombudsman Daerah Dalam Melaksanakan Pengawasan Terhadap Penyelenggaraan Pelaksanaan Publik Pemerintah Daerah*, Skripsi tidak diterbitkan, Malang, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, 2009, hlm 21

bersama yang harus dijaga dan dirawat dengan baik, agar bisa selalu dimanfaatkan secara maksimal untuk jangka panjang. Warga masyarakat dapat saling bahu-membahu untuk membangun dan atau memperbaiki fasilitas umum fasilitas sosial sendiri jika memang sangat diperlukan tanpa bergantung kepada pemerintah. Tanpa adanya fasilitas umum dan fasilitas sosial yang memadai akan membuat hidup menjadi lebih sulit,¹⁴ yang di maksud fasilitas publik tersebut yaitu fasilitas yang hampir tiap hari kita gunakan contoh (jalan, Terminal, tong sampah, trotoar, dan sarana bantu Navigasi pelayaran).

Fasilitas publik di bagi menjadi dua yaitu fasilitas publik dan fasilitas privat. Atau yang lebih di kenal domain public and domain private

1. Domaine privat

Kepunyaan Negara atau yang disebut Barang Milik Negara (BMN) Dalam hal ini Kepunyaan Negara meliputi benda-benda yang dipakai oleh aparat pemerintah secara , dimana kemanfaatan benda-benda tersebut jarang diperuntukkan untuk umum atau untuk Publik. Contohnya, gedung BUMN, kendaraan dinas yang di khususkan untuk pemerintah atau pejabat dan lain-lain

Sedangkan Domaine Publik atau yang di sebut Milik Umum atau Fasilitas Umum yaitu:

2. Domaine Publik

Kepunyaan publik meliputi benda-benda yang disediakan pemerintah untuk masyarakat secara umum, dimana kemanfaatan benda-

¹⁴<http://www.organisasi.org/1970/01/arti-pengertian-fasilitas-umum-dan-fasilitas-sosial-perbedaan-fasum-fasos.html>. 15 februari 2015

benda tersebut lebih diperuntukkan untuk masyarakat secara umum.

Contohnya jalan-jalan umum, sungai-sungai, termasuk juga kantor pemerintah dan lain sebagainya yang termasuk fasilitas dari pemerintah. Pembagian tersebut merupakan penggolongan perbedaan domain yang dipakain sepenuhnya oleh pemerintah dan mana yang diperuntukan untuk kepentingan umum. Disini sangat terlihat perbedaan hak – hak istimewa yang di dapatkan oleh pemerintah berbanding terbalik dengan apa yang dapat dinikmati oleh umum sehingga terkesan perbedaan itu menonjol dan terlihat di hak-hak pemerintah dan masyarakat pada umumnya

E. Sarana Bantu Navigasi Pelayaran

Sarana Bantu Navigasi Pelayaran adalah sarana yang dibangun atau terbentuk secara alami yang berada di luar kapal yang berfungsi membantu navigator dalam menentukan posisi dan/atau hal Sarana Bantu Navigasi Pelayaran. Sarana Bantu Navigasi Pelayaran adalah peralatan atau sistem yang berada di luar kapal yang didesain dan dirancang untuk membantu meningkatkan keselamatan dan efisiensi bernavigasi kapal/atau lalu lintas kapal¹⁵. Untuk membawa kapal dari suatu tempat ke tempat tujuan dengan aman dan efisien disamping diperlukan adanya bantuan pesawat navigasi, Fungsi dari sarana bantu navigasi pelayaran adalah untuk menandai bahaya, sebagai penentuan posisi kapal dan untuk menandai alur pelayaran.¹⁶

¹⁵Tentang Peraturan Pemerintah No 5 tahun 2010 tentang Kenavigasia. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 8 Tambahan Lembaran Negara Nomor 5093

¹⁶ Prof. Dr. Ir. Bambang Triad modjo., DEA. **Perencanaan Pelabuhan**, Beta offset Yogyakarta, 2009., Hlm 349

Kajian ini menguraikan jenis-jenis utama sarana bantu navigasi yang dipakai hingga saat ini dan menjelaskan tentang penerapan dan kinerja teknologinya.

Didalam kinerja tersebut mercusuar atau sarana bantu navigasi pelayaran juga membutuhkan bantuan Sistem identifikasi otomatis Automatic Identification system (AIS) dan jasa lalu lintas kapal Vessel Traffic Service (VTS).

a. Sarana-Sarana Bantu Navigasi Visual

Tanda-tanda visual (visual mark) navigasi bisa benda alami atau buatan manusia. Bangunan yang secara khusus dirancang untuk membantu navigasi dan karakteristik daratan yang mudah dilihat. Seperti, tanjung, puncak, gunung, batu karang, pohon-pohon, menara gereja, menara, monument, cerobong asap, dan seterusnya. Benda-benda visual dapat dilengkapi cahaya jika diperlukan navigasi pada malam hari, atau biarkan tanpa cahaya jika navigasi disiang hari.

Navigasi pada malam hari dimungkinkan sampai batas tertentu, jika alat bantu tanpa cahaya dilengkapi dengan¹⁷:

1. Suatu radar reflektor dan kapal itu memiliki suatu radar, atau;
2. Material pemantul balik, dan kapal itu memiliki cahaya

cerlang. Cara pendekatan ini umumnya hanya dapat diterima bagi kapal-kapal kecil yang beroperasi pada perairan yang aman disertai keunggulan tentang pengetahuan local

b. Pengertian Navigasi

¹⁷ Ibid., hlm 351

Navigasi adalah proses membawa kapal dari satu titik ke titik yang lain dengan lancar dan dapat menghindari bahaya dan rintangan pelayaran agar dapat menyelesaikan perjalanan dengan selamat dan sesuai jadwal. Sebelum kompas ditemukan, navigasi dilakukan dengan melihat posisi benda-benda langit seperti matahari dan bintang-bintang dilangit, yang tentunya bermasalah kalau langit sedang mendung. kapal kapal sekarang sudah canggih baik dari sistem elektronik yg terus bermunculan sehingga mempermudah kita dalam menentukan posisi kapal. Jenis-jenis sarana bantu navigasi pelayaran terdiri tiga bagian yang telah diatur Peraturan Menteri No 25 Tahun 2011 Tentang sarana Bantu Navigasi-Pelayaran yaitu:

1. Sarana Bantu navigasi Pelayaran visual;
2. Sarana bantu navigasi pelayaran elektronik; dan
3. Sarana bantu navigasi pelayaran audible.

Sarana Bantu Navigasi Visual adalah fasilitas yang dibangun untuk maksud tertentu yang mengkomunikasikan informasi kepada seseorang pengamat terlatih di kapal untuk membantu tugas navigasi. Proses komunikasi ini dikenal sebagai isyarat pelayaran (marine signaling) contoh yang umum tentang Sarana Bantu

Navigasi Visual meliputi menarasuar, rambu, rambu garis tuntun, kapal suar, pelampung suar, tanda siang serta isyarat lalu lintas

Efektifitas sarana bantu navigasi visual ditentukan oleh faktor-faktor seperti:

1. Jenis dan karakteristik sarana bantu yang disediakan;
2. Lokasi sarana bantu relative terhadap rute yang lazim dilalui kapal;
3. Jarak (jangkauan) antara sarana bantu dan pengamat;

4. Kondisi atmosfer;

5. Kontras relative terhadap keadaan latar ketersediaan (availability) sarana bantu.

Sarana Bantu Navigasi Pelayaran Elektronik

Sarana bantu pelayaran elektronik yaitu, sarana bantu alat moderen yang dapat menghubungkan langsung kepada kapal. Pasal 6 ayat (1). Pasal 6 ayat (2). Huruf a,b,c,d,e,f,g, dan H

Pasal 6

(1) Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran elektronik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) huruf b, digunakan untuk menyampaikan informasi melalui gelombang radio atau sistem elektromagnetik lainnya untuk menentukan arah baringan dan posisi kapal.

(2) Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:

a. *Global Positioning Sistem (GPS) pada Stasiun Radio Pantai, Vessel Traffic Services, dan Local Port Services;*

b. *Differential Global Position Sistem (DGPS);*

c. *radar beacon;*

d. *radio beacon yang diperuntukan di bidang navigasi pelayaran,;*

e. *radar surveylance;*

f. *medium wave radio beacon;*

g. sistem identifikasi otomatis (*Automatic Identification Sistem/AIS*)

Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran; dan

- h. Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran elektronik lainnya sesuai dengan perkembangan teknologi.

Sarana bantu navigasi pelayaran audible

Dimana telah diatur Peraturan Menteri No 25 Tahun 2011 Tentang Sarana Bantu Navigasi Pelayaran pasal 7 ayat (1) dan (2) dengan fungsi yang sama untuk rambu-rambu lalu lintas prairan, akan tetapi hanya penempatan saja yang berbeda, yang dimana telah di jelaskan oleh pasal 7 ayat (2) yaitu di tempatkan pada daerah perairan berkabut dan/atau pandangan terbatas.

Ada empat macam sarana batu navigasi pelayaran, Untuk membedakannya sarana bantu pelayaran tersebut kita hanya dapat melihat dari segi bangunan.

Bentuk, Warna, dan Ukuran

Macam-macam sarana bantu navigasi pelayaran yang berfungsi Untuk kelancaran transportasi dialur pelayaran wilayah Indonesia banyak kita temui sarana bantu navigasi pelayaranyang mendukung kelancaran keamanan, serta kenyamanan.Maka sangat diperlukan yang memudahkan bagi navigator untuk mencapai tujuan.

1. Menara suar;
2. Rambu Suar ;
3. Pelampung Suar;
4. Rambu tanda siang.

Kempat jenis sarana bantu navigasipelayaran di atas, kami sampaikan definisi satu-persatu menurut Peraturan Menteri No 25 Tahun 2011 Tentantang

Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran:

1. Menara Suar

Adapun sarana bantu navigasi tetap yang bersuar dan mempunyai jarak tampak sama atau lebih dari 20 mil laut yang membantu navigator dalam menentukan posisi dan haluan kapal serta menunjukkan arah daratan dan adanya pelabuhan serta dapat juga dipergunakan sebagai batas wilayah negara.

2. Rambu Suar

Adalah sarana bantu navigasi yang bersuar dan mempunyai jarak tampak sama atau lebih dari 10 mil laut yang dapat membantu navigator tentang adanya rintangan atau bahaya navigasi antara lain, karang, air dangkal, gosong, dan bahaya terpercil serta menentukan posisi dan haluan kapal. Sumber tenaga yang dipergunakan pada rambu suar adalah solar sel yang dilengkapi dengan baterai yang tentunya memerlukan perawatan serta pengawasan dan pemeliharaan untuk mempertahankan kehandalan dari rambu suar tersebut.

3. Pelampung Suar

Adalah sarana bantu navigasi apung yang mempunyai jarak tampak lebih kurang 6 mil laut yang dapat membantu menunjukkan kepada para navigator adanya rintangan atau bahaya navigasi antara lain; karang, air dangkal, gosong, kerangka kapal, dan untuk menunjukkan perairan aman serta pemisah alur. Yang menjadi sumber tenaga adalah solar sel yang dilengkapi baterai serta diatur sesuai dengan dimana pelampung suar tersebut ditempatkan

4. Tanda Siang

Semua sarana bantu navigasi berupa anak pelampung atau rambu siang untuk menunjukkan kepada navigator adanya bahaya atau rintangan navigasi antara lain karang, air dangkal, gosong, kerangka kapal dan menunjukkan perairan yang aman serta pemisah alur yang hanya dapat dipergunakan pada siang hari. Semua yang kami sampaikan di atas adalah merupakan sarana bantu navigasi pelayaran visual

Dari macam-macam penjelasan diatas tentang sarana bantu navigasi-pelayaran diatas. Dapat di simpulkan bahwa sarana bantu tersebut sangatlah berguna dan penting bagi masyarakat, terutama para pengguna fasilitas publik jalur laut, tanpa Sarana bantu navigasi pelayaran maka akan banyak kecelakaan yang terjadi. Sarana bantu navigasi di ibaratkan rambu-rambu lalu lintas di darat, yang dimana tanpa rambu-rambu lalulintas maka akan banyak kecelakaan bagi pengguna jalan raya.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang di ambil yaitu jenis penilitan yuridis empiris (*Study law in action*), karena penellitan ini membutuhkan analisa langsung dari informasi yang di dapat, untk memperoleh bahan dan penjelasan dari rumusan masalah sehingga mendapatkan hasil yang tepat dan akurat, dibutuhkan suatu pedoman penelitian yang disebut metodologi metodologi penelitian adalah cara meluluskan suatu dengan menggunakan pikiran secara seksama untuk mencapai suatu tujuan¹. penelitian adalah suatu kegiatan untuk mencari, dan mencatat isi laporan tersebut dan menganalisis isi laporan atau informasi tersebut.

B. Pendekatan Penelitian

Metode Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis sosiologis yaitu untuk mengetahui cara empiris atau fakta segala yang terjadi dalam peran Kementrian Perhubungan, Direktorat Jendra Perhubungan Laut, Distrik Navigasi Kelas 1 Makassar dalam merawats arnab tuna vigasipelayaran.

Menjelaskan untuk mengkajisuatupermasalahan di dalam masyarakat atau lingkungan masyarakat dengan maksud tujuan untuk mendapatkan fakta, yang dilanjutkan dengan menemukan masalah, yang selanjutnyapadapengidentifikasianmasalah dan untuk mencari penyelesaian masalah.²

¹Cholidabuachmadi, *Metodologi penelitian*, Bumipusata, Jakarta, 1997 hlm1

²Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI PRESS, Jakarta, 1986, hlm. 10

C. Lokasi Penelitian

Penelitian ini akan dilaksanakan pada lingkungan Kantor Distrik Navigasi Kelas 1 Makassar.

Adapun alasan penulis memilih lokasi tersebut dikarenakan pada umumnya instansi pemerintah saat ini kurang memberikan pelayanan yang

baik terhadap kebutuhan masyarakat serta belum mencapai tujuan fungsi petugas sarana bantu navigasi pelayaran,

oleh karena itu penulis ingin mengetahui lebih lanjut mengenai apa yang

menyebabkan tugas-tugas dan fungsi pegawai tersebut tidak dijalankan secara optimal.

D. Jenis Data

1. Data Primer

Data primer yaitu data dan informasi yang diperoleh dari hasil penelitian atau sumber dengan melakukan

Lapangan.³ data ini diperoleh langsung dari tempat penelitiannya yaitu,

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Distrik Kenavigasian Kelas 1 Makassar

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh dengan studi kepustakaan, pengumpulan dasar-dasar hukum yang berlaku yakni peraturan perundang-

undangan studi dokumentasi yang berhubungan dengan Direktorat perhubungan Laut.

³P. jokoSubagyo, *Metode Penelitian Dalam Terori dan Praktek Rineka Cipta*. Jakarta 1997. Hlm34

E. Teknik Pengambilan/ Pengumpulan Data

Data primer diperoleh dengan penelitian hukum empiris yang di peroleh dari hasil wawancara langsung dengan petugas perhubungan laut bagian kenavigasian.

1. Primer

Data primer di peroleh wawancara secara langsung yaitu proses tanya jawab yang di lakukan antar dua orang atau lebih yang di lakukan dengan bertatap muka dengan mendengarkan secara langsung informasi-informasi yang membuat pokok permasalahan yang di teliti.

Disini akan menggunakan metode wawancara terarah yang meliputi⁴

- a. Rencana pelaksanaan wawancara
- b. Mengatur daftar pertanyaan
- c. Memperhatikan karakteristik

Dengan adanya metode wawancara terarah ini maka penulis akan mengadakan wawancara langsung terhadap dinas Distrik Navigasi Kelas 1 Makassar yang mana dalam hal ini meliputi bagian Bidang kelembagaan

2. Sekunder

Data sekunder dalam penelitian ini di peroleh melalui studi kepustakaan dan studi dokumentasi yaitu teknik pengumpulan data yang di peroleh dengan cara mencatat data, dalam penelitian ini meliputi:

⁴Soejono Soekanto, **Pengantar Penelitian Hukum**, UI PRESS, Jakarta, 2010. Hlm 229

a. Dokumen-dokumen instansi yang berhubungan dengan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran

b. Buku-buku yang terkait tentang kebijakan serta peraturan perundang-undangan

F. Populasi dan Sampel

a. Populasi adalah keseluruhan atau himpunan objek kata menyeluruh individu atau menyeluruh unit yang akan diteliti⁵. Dalam hal ini populasi yang

dipilih adalah petugas dari perhubungan laut khususnya navigasian

b. Sampling adalah sebagian dari populasi yang di anggap dapat mewakili populasinya⁶. Teknik penentuan sampel penelitian yang akan diambil menggunakan cara *purposive sampling* yaitu sample yang dipilih berdasarkan pertimbangan atau penelitian subjektif. Sampel yang

digunakan adalah petugas Distrik Navigasi kelas 1 Makassar

G. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang di gunakan adalah deskriptif analisis. Deskriptif analisis adalah prosedur pemecahan masalah yang diteliti dengan cara memaparkan data yang di peroleh dari hasil pengamatan

di lapangan dan studi pustaka kemudian di analisis dan di

interpretasikan dengan memberik kesimpulan. Menceritakan dan menganalisis data primer dan data sekunder dari hasil wawancara di lapangan atau pun berkas-berkas

yang di dapat waktu di lapangan secara lengkap. Agar data yang diperoleh mudah di analisis serta di simpulkan untuk menjawab masalah yang dikemukakan di

⁵Rony Hanitijo. *Metode Penelitian Hukum*, ghali Indonesia, Semarang 1998, hlm 44

⁶Sanipah Faisal. *Penelitian kualitatif Dasar*, Ya 3, Malang, 1990, hlm 30

dalam penelitian, makajawaban-jawaban yang

beranekaragam dari para responden harus di ringkaster lebih dahulu,

dengan cara menggolong-golongkannya ke dalam kategori tertentu yang

telah ditetapkan.⁷

H. Definisi Operasional

1. Optimalisasi

Optimalisasi adalah suatu proses yang dilakukan dengan cara terbaik dalam suatu pekerjaan untuk mendapatkan hasil yang sempurna di dalam suatu pekerjaan oleh organisasi tersebut

2. Fungsi Pengawasan

Fungsi pengawasan adalah kegiatan pokok yang dilakukan dalam suatu organisasi atau lembaga Distrik Navigasi Kelas 1 Makassar untuk memantau keadaan yang terjadi di lapangan.

3. Fasilitas Publik

Fasilitas publik adalah fasilitas yang di berikan oleh pemerintah untuk kepentingan masyarakat atau kepentingan umum

4. Sarana Bantu Navigasi Pelayaran

Sarana Bantu Navigasi Pelayaran Adalah Suatu *sistem* peralatan yang berguna sebagai pembantu pelayaran dan membantu para pengguna jalur laut untuk menunjukan jalur laut yang dangkal dan aman.

⁷Bambang Sugono, **Metode Penelitian Hukum**, Rajawali Pers, Jakarta, 2005, hlm 127

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Kota Makassar

1) Sejarah Kota Makassar

Nama Makassar sudah disebutkan dalam pupuh 14/3 kitab Nagara kretagama karya Mpu Prapanca di abad ke-14, Tumaparisi Kallonna adalah tokoh pertama yang benar-benar memajukan atau mengembangkan kota Makassar. Dia memindahkan pusat kerajaan yang sebelumnya berada di pedalaman ke tepi pantai, untuk mendirikan benteng di daerah muara Sungai Jeneberang, serta mengangkat seorang menjadi syahbandar untuk tujuan mengatur perdagangan.

Sikap yang toleran terhadap agama meskipun Islam menjadi agama yang utama di daerah tersebut tersebut, pemeluk agama Katolik dan Kristen, Hindu, Budha maupun kepercayaan lainnya masih tetap dapat berdagang di Makassar. Hal ini menyebabkan Makassar menjadi pusat yang penting bagi orang-orang yang bekerja dalam perdagangan di kepulauan Maluku dan juga menjadi markas atau pusat yang penting bagi pedagang-pedagang dari Eropa dan Arab. Semua keistimewaan ini tidak terlepas dari kebijaksanaan yang di berikan oleh Raja Gowa-Tallo yang memerintah pada zaman itu (Sultan Alauddin, Raja Gowa dan Sultan Awalul Islam, Raja Tallo).

Kontrol penguasa Makassar semakin menurun seiring semakin kuatnya pengaruh Belanda di wilayah tersebut dan menguatnya politik monopoli perdagangan rempah-rempah yang diterapkan Belanda melalui VOC. Belanda,

bersama dengan La Tenri Tatta Arung Palakka dan beberapa kerajaan sekutu Belanda melakukan penyerangan terhadap kerajaan Islam Gowa-Tallo yang mereka anggap sebagai Penghalang terbesar untuk menguasai rempah-rempah di Indonesia bagian timur. Setelah berperang habis-habisan mempertahankan kerajaan melawan beberapa koalisi kerajaan yang dipimpin oleh Belanda, akhirnya Gowa-Tallo (Makassar) dengan terpaksa menandatangani perjanjian Bongaya.



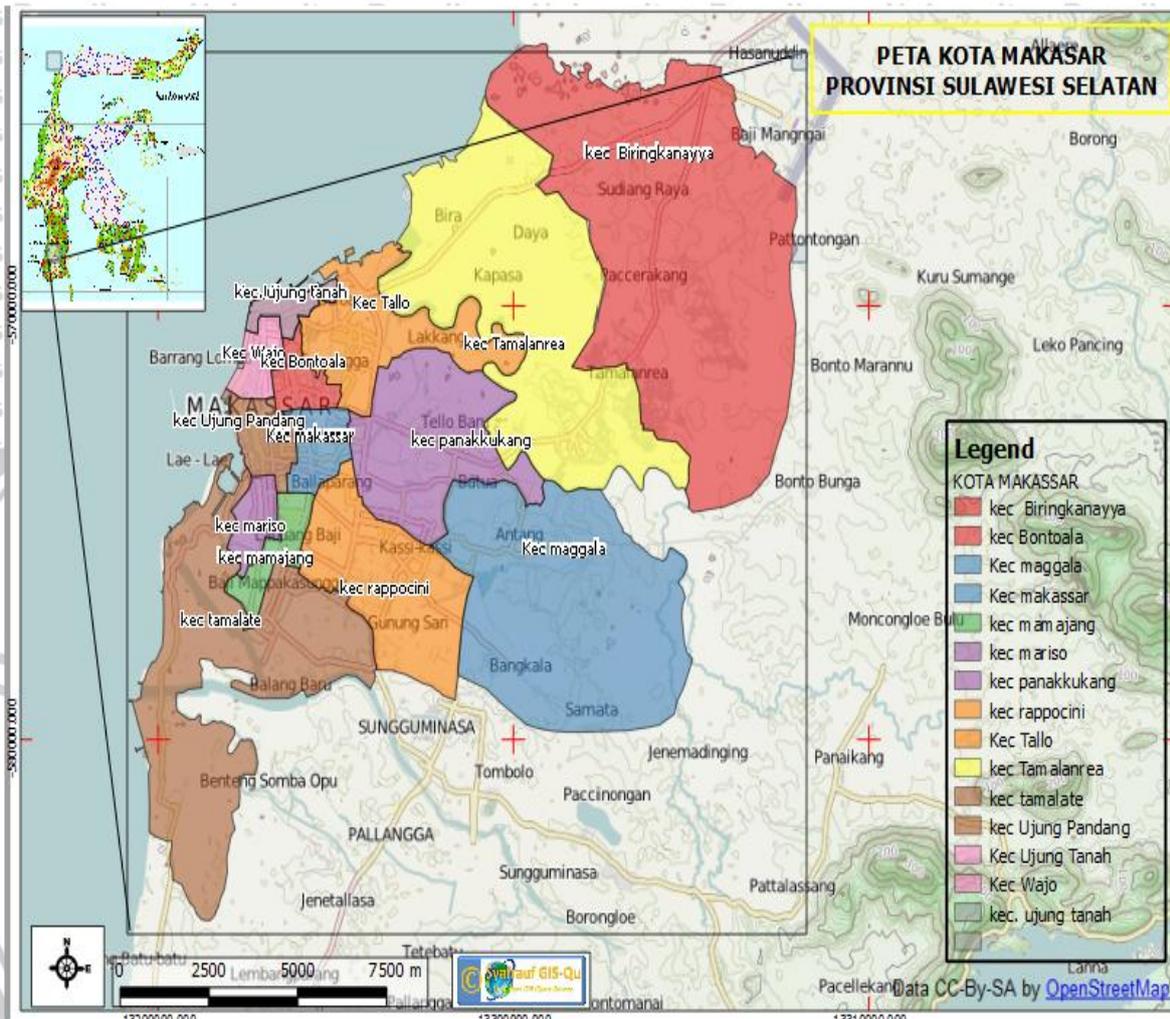
Arti Lambang Makassar

1. Perisai putih sebagai dasar melambangkan kesucian.
2. Perahu yang kelima layarnya sedang terkembang melambangkan bahwa Kota Makassar sejak dahulu kala adalah salah satu pusat pelayaran di Indonesia.
3. Buah padi dan kelapa melambangkan kemakmuran.
4. Benteng yang terbayang di belakang perisai melambangkan kejayaan Kota Makassar.
5. Warna Merah Putih dan Jingga sepanjang tepi perisai melambangkan kesatuan dan kebesaran Bangsa Indonesia.

Tulisan “Sekali Layar Terkembang, Pantang Biduk Surut Ke Pantai”, menunjukkan semangat kepribadian yang pantang mundur.

2) Letak Kota Makassar

Gambar 4.1
Peta Kota Makassar



Sumber: *Data Sekunder, diolah, 2015*

Makassar adalah Ibu Kota Provinsi Sulawesi Selatan, yang terletak di bagian Selatan Pulau Sulawesi, dahulu disebut Ujung Pandang, yang terletak antara antara 119:18'38" sampai 119:32'31" Bujur Timur dan antara 5:30'30" sampai 5:14'49" Lintang Selatan, yang berbatasan sebelah utara dengan Kabupaten Maros, sebelah timur Kabupaten Maros, sebelah selatan Kabupaten Gowa dan sebelah barat adalah Selat Makassar. Luas Wilayah Kota Makassar tercatat 175,77 km². Luas laut dihitung dari 12 mil dari daratan sebesar 29,9 Km², dengan



ketinggian topografi dengan kemiringan 0: sampai 9:.. Terdapat 12 pulau-pulau kecil, 11 diantaranya telah diberi nama dan 1 pulau yang belum diberi nama. Kota

Makassar memiliki garis pantai kurang lebih 100 km yang dilewati oleh dua sungai yaitu Sungai Tallo dan Sungai Jeneberang.

3) Administratif

Penduduk Kota Makassar tahun 2013 tercatat sebanyak 1.408.072 jiwa yang terdiri dari 969.082 laki-laki dan 6711.986 perempuan. Sementara itu jumlah penduduk Kota Makassar tahun 2012 tercatat 1.369.606 jiwa

Komposisi penduduk menurut jenis kelamin dapat ditunjukkan dengan rasio jenis kelamin penduduk Kota Makassar yaitu sekitar 97.77%, yang berarti setiap 100 penduduk wanita terdapat 98 penduduk laki-laki

Penyebaran penduduk Kota Makassar dirinci menurut kecamatan, menunjukkan bahwa penduduk terkonsentrasi di wilayah kecamatan Biringkanaya, yaitu sebanyak 195.906 atau sekitar 13,91 persen dari total penduduk, disusul kecamatan Tamalate sebanyak 182.939 jiwa (12,99%)

Kecamatan Rappocini sebanyak 156.665 jiwa (11,13%), dan yang terendah adalah kecamatan Wajo sebanyak 26,477(1,88%) ditinjau dari kepadatan penduduk kecamatan Makassar adalah terdapat yaitu 32.164 jiwa per km persegi, disusul kecamatan Mariso 31.087 jiwa per km persegi, kecamatan Mamajang 25,816 jiwa per km persegi, sedangkan kecamatan Tamalanrea merupakan kecamatan dengan kepadatan penduduk terendah yaitu 3.423 jiwa km persegi, kemudian kecamatan Biringkanaya 4.063 jiwa per km persegi, Manggala 5.424 jiwa per km persegi, kecamatan Panakukang 8.504 jiwa per km persegi.

Wilayah-wilayah yang kepadatan pendidiknya masih rendah tersebut masih memungkinkan untuk pengembangan daerah pemukiman terutama di 3 (tiga) kecamatan yaitu Biringkanaya, Tamalanrea, Manggala

4) Tenaga kerja

Mengenai sistem ekonomi, sebagian besar masyarakat Makassar memiliki mata pencaharian utama sebagai petani baik petani ladang (*parako*) maupun petani sawah (*pammari*). Cara bertani mereka masih sangat tradisional. Selain bertani suku Makassar terkenal sebagai pelaut yang tangguh. Sebelum pelaut turun laut, diselenggarakan upacara agar selamat pada waktu berangkat dan waktu pulang membawa hasil yang berlimpah. Selain sebagai nelayan, suku Makassar juga berdagang, memelihara ikan dan bekerja sebagai pegawai.¹

Pada tahun 2013 pencari kerja yang tercatat pada Dinas tenaga Kerja kota Makassar sebanyak 11.246 orang yang terdiri dari laki-laki sebanyak 5.285 orang dan perempuan 5.961 orang. Dari jumlah tersebut dapat dilihat bahwa pencari kerja menurut tingkat pendidikan terlihat bahwa tingkat pendidikan Sarjana yang menempati peringkat pertama yaitu sekitar 47,95 persen disusul tingkat pendidikan SMA sekitar 39,19 persen

Berdasarkan data Tahun 2013 (Makassar Dalam Angka) wilayah administrasi Kota Makassar terbagi atas 14 kecamatan, 143 kelurahan, dengan 994 RW, dan 4966 RT, Jumlah anggota DPRD kota Makassar tahun 2013 sebanyak 50 orang merupakan wakil dari 7 (tujuh) Fraksi, 6 orang adalah perempuan, hal ini menunjukkan bahwa kau perempuan telah diperhitungkan untuk menduduki jabatan *legeslatif* sekalipun porsinya masih *relative* kecil sebesar 12%.

¹<http://www.jejaring.web.id/masyarakat-multikultural-di-indonesia-bagian-3/> 17-04-2015

Dalam menjalankan tugasnya DPRD Kota Makassar oada tahun 2013 telah menghasilkan 8 (delapan) peraturan daerah, 21 (dua puluh satu) dewan dan 20 (dua puluh) keputusan pimpinan dewan. Dengan total Luas wilayah administrasi Kota Makassar adalah 175,77 km². Prosentase luas di kota Makassar dapat dilihat pada table dibawah ini

Tabel 4.1
Jumlah Kecamatan Dan Penduduk Kota Makassar

| NO | Kecamatan | Luas Wilayah (Km ²) | Presentase Luas (%) | Jumlah Kelurahan | Jumlah RW | Jumlah RT |
|----|---------------|---------------------------------|---------------------|------------------|-----------|-----------|
| 1 | Mariso | 1,82 | 1,04 | 9 | 50 | 230 |
| 2 | Mamajang | 2,25 | 1,28 | 13 | 57 | 292 |
| 3 | Tamalate | 20,21 | 11,50 | 10 | 71 | 308 |
| 4 | Rappocini | 9,23 | 5,25 | 10 | 37 | 140 |
| 5 | Makassar | 2,52 | 1,43 | 14 | 45 | 159 |
| 6 | Ujung Pandang | 2,63 | 1,50 | 10 | 58 | 262 |
| 7 | Wajo | 1,99 | 1,13 | 8 | 82 | 504 |
| 8 | Bontoala | 2,10 | 1,19 | 12 | 51 | 201 |
| 9 | Ujung Tanah | 5,94 | 3,38 | 12 | 91 | 445 |
| 10 | Tallo | 5,83 | 3,32 | 15 | 101 | 553 |
| 11 | Panakukang | 17,05 | 9,70 | 11 | 91 | 420 |
| 12 | Manggala | 24,14 | 13,73 | 6 | 66 | 368 |
| 13 | Biringkanaya | 48,22 | 27,43 | 7 | 89 | 480 |
| 14 | Tamalanrea | 31,84 | 18,11 | 6 | 82 | 427 |

Sumber: Data Sekunder, diolah 2015

5) Administrasi Pemerintah

Untuk menggerakkan roda pemerintahan di kota Makassar terdapat beberapa kelembagaan/organisasi Pemerintah Kota Makassar. Sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Makassar No.3 Tahun 2009 tentang Organisasi Perangkat Daerah, Dengan Peraturan Daerah ini, dibentuk perangkat daerah Kota Makassar, yang terdiri dari :

- a) Sekretariat Daerah Kota Makassar;
- b) Sekretariat DPRD Kota Makassar;

c) Dinas daerah, terdiri atas :

1. Dinas Pendidikan Kota Makassar;
2. Dinas Kesehatan Kota Makassar;
3. Dinas Pekerjaan Umum Kota Makassar;
4. Dinas Tata Ruang dan Bangunan Kota Makassar;
5. Dinas Pemuda dan Olahraga Kota Makassar;
6. Dinas Koperasi dan Usaha Kecil dan Menengah Kota Makassar;
7. Dinas Kependudukan dan Catatan Sipil Kota Makassar;
8. Dinas Tenaga Kerja Kota Makassar;
9. Dinas Perhubungan Kota Makassar;
10. Dinas Komunikasi dan Informatika Kota Makassar;
11. Dinas Sosial Kota Makassar;
12. Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Makassar;
13. Dinas Kelautan, Perikanan, Pertanian dan Perternakan Kota Makassar;
14. Dinas Perindustrian, Perdagangan dan Penanaman Modal Kota Makassar;
15. Dinas Pertambangan dan Kebersihan Kota Makassar;
16. Dinas Pemadam Kebakaran dan Penanggulangan Bencana Kota Makassar;
17. Dinas Pendapatan Daerah Kota Makassar.

d) Lembaga teknis daerah, terdiri atas :

1. Inspektorat Daerah Kota Makassar;
2. Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Makassar;

3. Badan Kepegawaian Daerah Kota Makassar;
 4. Badan Pendidikan dan Pelatihan Kota Makassar;
 5. Badan Pemberdayaan Masyarakat Kota Makassar;
 6. Badan Keluarga Berencana Kota Makassar;
 7. Badan Lingkungan Hidup Daerah Kota Makassar;
 8. Satuan Polisi Pamong Praja Kota Makassar;
 9. Kantor Arsip, Perpustakaan dan Pengolahan Data Kota Makassar;
 10. Kantor Kesatuan Bangsa dan Perlindungan Masyarakat Kota Makassar;
 11. Kantor Ketahanan Pangan Kota Makassar;
 12. Kantor Pemberdayaan Perempuan Kota Makassar;
 13. Kantor Pelayanan Administrasi Perizinan Kota Makassar;
 14. Rumah Sakit Umum Daerah Kota Makassar;
- e) Lembaga lain sebagai pelaksanaan peraturan perundang-undangan :
1. Pelaksana Harian (LAKHAR) Badan Narkotika Kota Makassar;
 2. Sekretariat Korps Pegawai Republik Indonesia Kota Makassar

e. Visi dan Misi Kota Makassar

Visi

Memasuki era pembangunan lima tahun kedua, Dinas Sosial Kota Makassar sebagai satuan kerja perangkat daerah memiliki kewajiban untuk turut serta dalam mewujudkan Visi Pembangunan Kota Makassar 2014 - 2019, yaitu :

" Mewujudkan Kota Dunia untuk Semua dan Tata Lorong Bangun Kota Dunia

Kesejahteraan dan Kemandirian diantaranya dicirikan dengan meningkatnya Penanggulangan Kemiskinan dan Peningkatan Kesejahteraan Sosial yang ditandai dengan masyarakat yang sehat, cerdas, berkualitas dan produktif.

Hal ini menjadi penting karena kesejahteraan dan keberdayaan masyarakat merupakan salah satu kunci utama yang menentukan keberhasilan pembangunan secara umum dan juga merupakan tujuan utama pembangunan. Dengan semakin meningkatnya kesejahteraan masyarakat maka semakin memungkinkan tercapainya Kota Makassar Maju dan Mandiri pada akhir periode perencanaan (tahun 2019). Uraian tersebut mencerminkan betapa strategisnya kedudukan dan peran Dinas Sosial Kota Makassar dalam mewujudkan harapan pencapaian pembangunan 2014 - 2019.

Sejalan dengan harapan tersebut, isu strategis pembangunan Dinas Sosial Kota Makassar pada periode 2014 - 2019 terfokus pada optimalisasi fungsi dan peran Dinas Sosial; peningkatan kualitas manajemen pelayanan sosial, serta kemitraan sinergis pengembangan pelayanan sosial. Isu strategis tersebut pada dasarnya merupakan tantangan dan orientasi yang menjadi pokok tindak lanjut atas pencapaian pembangunan bidang sosial yang telah diupayakan Dinas Sosial Kota Makassar selama kurun waktu 2009 - 2014.

Sebagaimana telah disinggung sebelumnya, peran Dinas Sosial Kota Makassar tidak terlepas dari kerangka untuk mendukung pencapaian visi dan misi kota Makassar di bidang sosial. Seiring dengan upaya tersebut dan berpijak pada kedudukan, tugas dan fungsinya serta isu strategis yang dihadapi dalam bidang

sosial dalam kurun waktu tahun 2014 - 2019, maka Dinas Sosial menetapkan Visi 2014 - 2019 sebagai berikut :

" Pengendalian Penyandang Masalah Kesejahteraan Sosial dan Pengembangan Potensi Sumber Kesejahteraan Sosial"

MISI

Misi adalah rumusan umum mengenai upaya - upaya yang akan dilaksanakan untuk mewujudkan visi (Pasal 1 ayat (13) Undang - Undang Nomor 25 Tahun 2004). Misi merupakan pernyataan secara luas dan komprehensif tentang tujuan instansi yang diekspresikan dalam produk dan pelayanan yang akan diberikan atau dilaksanakan, kebutuhan masyarakat yang dapat dipenuhi, kelompok masyarakat yang dilayani, serta nilai-nilai yang dapat diperoleh.

Berkaitan dengan perumusan Misi Dinas Sosial Kota Makassar Tahun 2014 - 2019 maka perlu diperhatikan relevansi dan keterkaitannya dengan upaya pencapaian Misi Kota Makassar 2014 - 2019 yang terkait atau sejalan dan perlu diaktualisasikan oleh Dinas Sosial dan Pemerintah Kota Makassar, khususnya pada Misi 1 : *"Merekonstruksi nasib rakyat menjadi masyarakat sejahtera standar dunia"* dan Misi 2 : *"Merestorasi tata ruang kota menjadi kota nyaman kelas dunia"*.

Untuk itu, Dinas Sosial Kota Makassar menetapkan Misi 2014 - 2019 sebagai berikut :

1. Meningkatkan kesejahteraan masyarakat melalui upaya rehabilitasi sosial, usaha kesejahteraan sosial, organisasi sosial serta bantuan dan jaminan social;
2. Meningkatkan koordinasi dan partisipasi sosial masyarakat;
3. Mengembangkan sistem pelayanan bagi PMKS dan melakukan peningkatan PSKS;
4. Menanamkan rasa kebangsaan dan nasionalisme.

Tujuan Dan Sasaran Jangka Menengah Dinas Sosial Kota Makassar

Adapun tujuan atas setiap misi yang telah ditetapkan adalah sebagai berikut :

1. Misi " Meningkatkan kesejahteraan masyarakat melalui upaya rehabilitasi sosial, usaha kesejahteraan sosial, organisasi sosial serta bantuan dan jaminan sosial ", mempunyai tujuan untuk memberikan kesempatan dan peluang kepada PMKS dalam hal pemenuhan kebutuhan dasar;
2. Misi "Meningkatkan koordinasi dan partisipasi sosial masyarakat", mempunyai tujuan agar masyarakat atau stakeholder khususnya LSM dan Organisasi Sosial dapat berperan serta dalam penanganan PMKS;
3. Misi "Mengembangkan sistem pelayanan bagi PMKS dan melakukan peningkatan PSKS "; mempunyai tujuan untuk meningkatkan kualitas pelayanan kesejahteraan sosial sehingga tercipta kemandirian bagi PMKS dan PSKS;
4. Misi "Menanamkan rasa kebangsaan dan nasionalisme " Mempunyai tujuan untuk meningkatkan rasa patriotisme serta mewujudkan kesetiakawanan sosial dalam rangka NKRI.

Adapun Sasaran Dinas Sosial Kota Makassar pada setiap Misi adalah sebagai berikut:

1. Misi " Meningkatkan kesejahteraan masyarakat melalui upaya rehabilitasi sosial, usaha kesejahteraan sosial, organisasi sosial serta bantuan dan jaminan sosial ", mempunyai sasaran untuk Meningkatkan pelayanan terhadap pemenuhan kebutuhan dasar bagi masyarakat dan PMKS;
2. Misi "Meningkatkan koordinasi dan partisipasi sosial masyarakat", mempunyai sasaran untuk Meningkatkan partisipasi sosial bagi masyarakat;
3. Misi "Mengembangkan sistem pelayanan bagi PMKS dan melakukan peningkatan PSKS ", mempunyai sasaran Meningkatkan sistem pelayanan bagi PMKS serta melakukan peningkatan potensi sumber kesejahteraan *social*;
4. Misi "Menanamkan rasa kebangsaan dan nasionalisme " mempunyai sasaran Meningkatkan nilai-nilai pelestarian budaya sebagai suatu ketahanan sosial.

Gambaran Umum Distrik Navigasi Kelas 1 Makassar

B. Gambaran Umum Distrik Navigasi kelas 1 Makassar

1. Letak Distrik Navigasi Kelas 1 Makassar

Jl. Babutung 1 No.39 Telp (0411)3627505

2. VISI & MISI

Visi

Terwujudnya Keselamatan dan Keamanan bernavigasi di perairan Indonesia

Misi

1. Perwujudan ruang dan alur pelayaran yang aman bernavigasi;
2. Perwujudan keandalan dan kecukupan sarana dan prasana kenavigasian;
3. Perwujudan sumber daya manusia yang professional;
4. Dukungan teknologi yang tepat guna.

3. Dasar-Dasar Hukum Organisasi

1. Peraturan Pemerintah No 5 Tahun 2010 Tentang Kenavigasian;
2. Peraturan Menteri Perhubungan No: KM 30 Tahun 2006 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Distrik Navigasi
3. Undang-Undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran;
4. Peraturan Menteri No.25 Tahun 2011.

4. Tugas Pokok Dan Fungsi

Distrik Navigasi Kelas 1 Makassar mempunyai tugas melaksanakan perencanaan, pengorprasian, pengadaan, dan pengawasan sarana bantu navigasi pelayaran, telekomunikasi pelayaran, serta kegiatan pengamatan laut, survey hidrografi, pemantuan alur dan perlintasan pelayaran.

Dalam melaksanakan tugas, Distrik Navigasi Kelas 1 menyelenggarakan fungsi;

1. Penyusunan rencana dan program pengoperasian, serta pengawasan sarana bantu navigasi pelayaran, telekomunikasi pelayaran, Kapal Negara kenavigasian, fasilitas pangkalan, bengkelm pengamatan lau dan suvei hidrografi serta pemantauan alur dan perlintasan;
2. Penyusunan rencana kebutuhan dan pelaksanaan pengadaan, penyimpanan, penyaluran dan penghapusan perlengkapan dan

peralatan untuk sarana bantu navigasi pelayaran, telekomunikasi pelayaran, kapal Negara Kenavigasian, fasilitas pangkalan, bengkel, pengamatan laut dan survey hidrografi, serta pemantauan alur dan perlintasan;

3. Pelaksanaan program pengoperasian dan pemeliharaan sarana bantu navigasi pelayaran, telekomunikasi pelayaran kapal Negara kenavigasian, dan fasilitas pangkalan serta bengkel
4. Pelaksanaan pengamatan laut dan survei hidrografi, serta pemantauan alur perlintasan;
5. Pelaksanaan urusan logistic
6. Pelaksanaan analisis dan evaluasi pengoperasian, pemeliharaan dan pemeliharaan sarana bantu navigasi pelayaran, telekomunikasi pelayaran, kapal Negara kenavigasian, fasilitas pangkalan bengkel, pengamatan laut, survei hidrografi, serta pemantauan alur dan perlintasan
7. Pelaksanaan urusan keuangan, kepegawaian, ketatausahaan, kerumahaan tanggaan, hubungan masyarakat, pengumpulan dan pengolahan data dan dokumentasi serta penyusunan laporan

5. Tujuan dan Sasaran Distrik Navigasi Kelas 1 Makassar

a. Tujuan Distrik Navigasi

Sebagai penjaran atas visi dan misi distrik Navigasi kelas 1 Makassar dan untuk mencapai tujuan Direktorat jenderal perhubungan Laut selama periode 2015-2019, maka tujuan yang hendak dicapai adalah:

1. Peningkatan keandalan SBNP;
2. Terwujudnya pelayanan telekomunikasi pelayaran yang prima;

3. Terwujudnya pemeliharaan kondisi sarana dan prasarana kenavigasian;

4. Peningkatan penyediaan alur dan perlintasan

5. Peningkatan pemenuhan kebutuhan dan sarana dan prasarana kenavigasian;

6. Peningkatan pemenuhan kebutuhan sarana dan prasarana kenavigasian;

7. Peningkatan pemenuhan kebutuhan sarana dan prasarana kenavigasian;

8. Peningkatan pemenuhan kuantitas dan kualitas Sumber Daya Manusia

b. Sasaran Strategis Distrik Navigasi Kelas 1 Makassar

Sasaran strategi Distrik Navigasi Kelas 1 Makassar yang hendak di capai selama periode 2015 -2019 adalah:

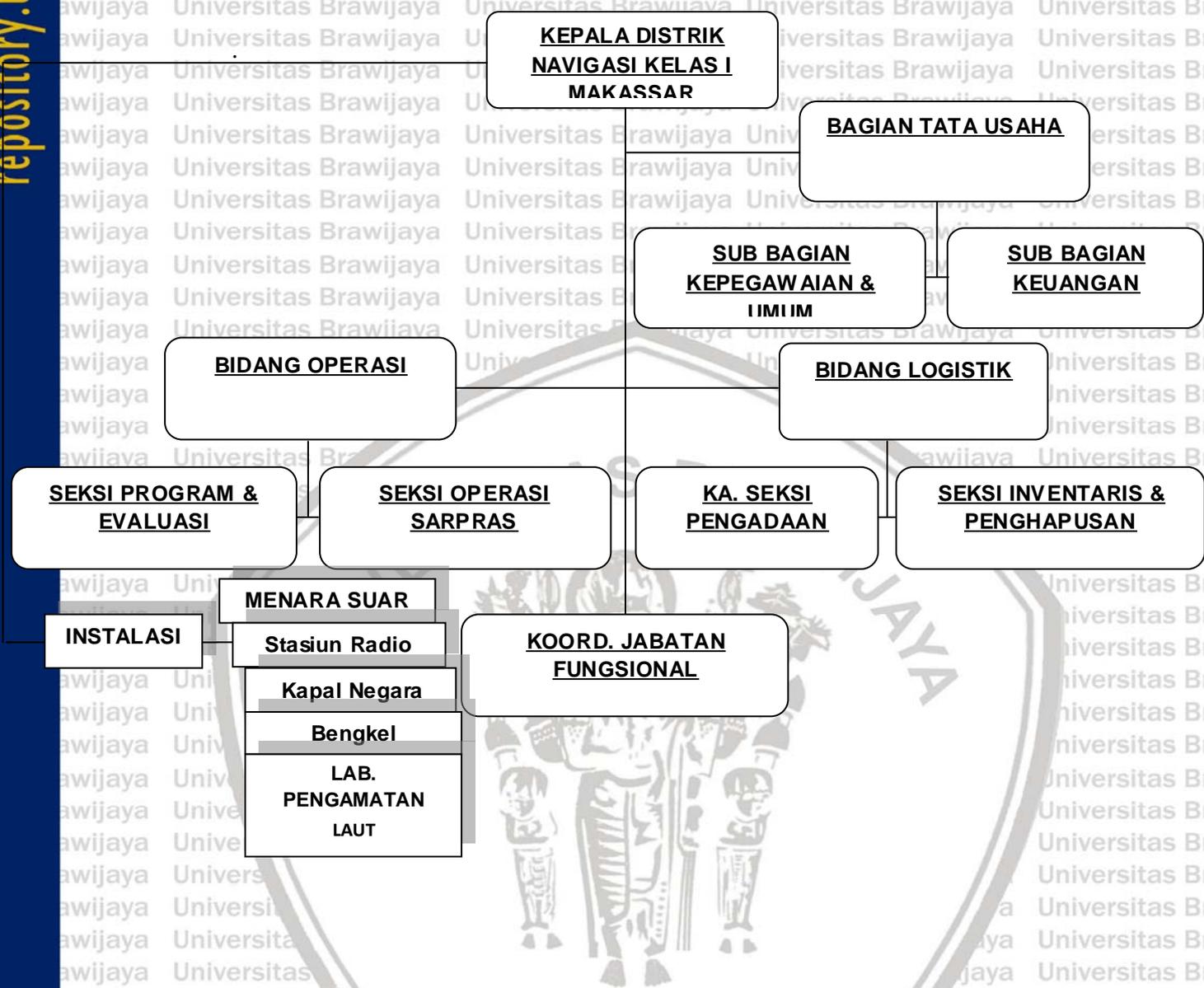
1. Meningkatkan pemenuhan kebutuhan SBNP;
2. Meningkatkan keandalan SBNP di wilayah kerja;
3. Meningkatnya sarana penunjang fasilitas di lokasi SBNP
4. Meningkatnya pemenuhan kebutuhan SROP
5. Meningkatnya keandalan pelayaran Telekomunikasi Pelayaran di wilayah kerja;
6. Meningkatnya keandalan operasional Kapal Kenavigasian di wilayah kerja;

7. Meningkatnya oenyediaan kebutuhan dan operasional bagi kapal Kenavigasian
8. Menigkatnya kondisi alurr pelayaran;
9. Meningkatnya dukungan pangkalan dan bengkel kenavigasian
10. Menigkatnya penyediaan fasilitas sarana dan prasaran pangkalan kenavigasian;
11. Menigkatnya sarana dan prasarana penunjang operasional perkantoran;
12. Menigkatnya kuantitas Sumber Daya Manusia
13. Menigkatnya pergormance dan kesejahteraan pegawai.

6. Struktur Organisasi

Untuk dapat menjamin kelancaran kerja suatu instansi, mutlak diperlukan adanya pembagian adanya pembagian tugas, wewenang dan tanggung jawab secara jelas di dalam instansi tersebut. Pembagian ini diperoleh melalui srtuktur organisasi yang baik di dalam instansi, kesimpangsiuran dalam melaksanakan pekerjaanm tanggung jawab dan wewenang masing-masing bagian dapat diatasi. Melalui struktur organisasi yang baik, tugas-tugas yang di golongan sedemikian rupa sehingga dapat di laksanakan seccara efektif terarah dan terawasi

Untuk memenuhi syarat bagi pengawasan yang hendaklah dalam struktur organisasi terdapat pemisah fungsi yang di diharapkan dapat mencegah timbulnya kecurangan dalam instansi. Adapun pemisahan-pemisahan di dalam perusahaan yang dilakukan secara tepat, akan menetapkan taanggung jawab ke dalam bagian-bagian tersebut. Adapun struktur organisasi kantor Distrik Navigasi Kelas I Makassar yaitu :



Uraian Tugas dan Fungsi Masing-Masing Bagian pada Distrik Navigasi Kelas 1 Makassar

Adapun uraian tugas dan fungsi masing-masing bagian pada Distrik Navigasi Kelas 1 Makassar dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Kepala Distrik Navigasi

Tugas kepala Distrik Navigasi adalah memimpin pelaksanaan tugas perencanaan, pengoperasian, pengadaan serta pengawasan sarana bantu navigasi pelayaran, telekomunikasi pelayaran, pengamatan laut, survey hidrografi, dan pemantauan alur perlintasan dengan menggunakan sarana instalasi untuk tujuan keselamatan pelayaran.

Adapun fungsi kepala Distrik Navigasi adalah:

- a. Memimpin penyusunan atau rencana yang akan berlaku dan program kerja, serta pengawasan sarana bantu navigasi pelayaran (SBNP), kapal Negara kenavigasian, telekomunikasi pelayaran, pengamatan laut fasilitas pangkalan, survey hidrografi serta pengawasan alur dan perlintasan.
- b. Memimpin penyusunan rencana yang dibutuhkan untuk pelaksanaan penyimpanan, pengadaan, penyaluran dan penghapusan perlengkapan, dan peralatan untuk sarana bantu navigasi pelayaran, kapal Negara kenavigasian, fasilitas pangkalan, pengamatan laut, survey hidrografi dan pemantauan alur dan perlintasan.
- c. Memimpin pengoperasian dan pemeliharaan atau merawat sarana bantu navigasi pelayaran, telekomunikasi pelayaran, kapal Negara kenavigasian
- d. Memimpin pelaksanaan evaluasi dan penyusunan laporan

e. Memimpin pelaksanaan ketatausahaan dan kerumah tanggaan.

2. Kepala Bagian Tata Usaha

Tugas kepala bagian tata usaha adalah melaksanakan urusan keuangan, surat menyurat, kearsipan, rumah tangga, kepegawaian, hubungan masyarakat, pengumpulan dan pengolahan data, dokumentasi, serta evaluasi dan penyusunan laporan.

Adapun fungsi kepala bagian Tata Usaha adalah:

- a. Mengatur, melaksanakan dan mengawasi urusan keuangan;
- b. Mengatur, melaksanakan dan mengawasi urusan surat menyurat dan kearsipan;
- c. Mengatur, melaksanakan dan mengawasi urusan kepegawaian.
- d. Mengatur dan melaksanakan hubungan masyarakat;
- e. Mengatur, melaksanakan dan mengawasi pengumpulan dan pengolahan data;
- f. Mengatur dan melaksanakan dokumentasi;
- g. Mengatur dan melaksanakan dan penyusunan laporan.

3. Kepala Bidang Logistik

Tugas kepala budang logistic adalah melaksanakan penyusunan rencana kebutuhan dan pengadaan, penyimppnanan, penyalur dan penghapusan perlengkapan dan peralatan untuk penyelenggaraan saran bantu navigasi pelayaran, telekomunikasi pelayaran, kapal Negara kenavigasian, fasilitas pangkalan, pengamatan laut dan perlintasan.

Adapun fungsi Kepala Bidang Logistik adalah:

- a. Menyusun rencana kebutuhan dan pengadaan barang dan peralatan;
- b. Mengatur, melaksanakan dan mengawasi penyimpanan barang dan peralatan;
- c. Mengatur, melaksanakan dan mengawasi penyaluran bahan / peralatan sesuai kebutuhan kelompok/instalasi;
- d. Mengatur, melaksanakan dan mengawasi urusan inventarisasi barang kekayaan Negara.
- e. Mengatur, melakukan dan mengawasi urusan penghapusan inventaris kekayaan milik Negara.

4. Kepala Bidang Operasi

Tugas Kepala Bidang Operasi adalah melaksanakan penyusunan rencana dan program, pengoperasian, pemeliharaan, pengawasan, analisis, evaluasi dan penyusunan laporan sarana bantu navigasi pelayaran, telekomunikasi pelayaran, kapal Negara kenavigasian, fasilitas, pangkalan serta pelaksanaan pengamatan laut, survey hidrografi, serta pemantauan alur dan perlintasan.

Adapun fungsi Kepala Bidang Operasi adalah;

- a. Menyusun rencana dan program, pengoperasian, instalasi keamanan dan keselamatan pelayaran;
- b. Mengatur, melaksanakan mengawasi pengoperasian instalasi;
- c. Mengatur, melaksanakan dan mengawasi pemeliharaan instalasi;
- d. Mengatur penempatan petugas pada instalasi keamanan dan keselamatan pelayaran;
- e. Melaksanakan kegiatan pengamanan laut;

- f. Melaksanakan suvey hidrogravi;
- g. Melaksanakan pemantauan alur dan perlintasan

5. Kepala Sub Bagian Kepegawaian dan Umum

Tugas Kepala Sub Bagian kepegawaian dan Umum adalah melakukan urusan kepegawaian surat meyrurat, kearsipan, tumah tangga, pengumpulan dan pengolahan data, dokumentasi serta evaluasi dan penyusunan laporan.

Adapun fungsi Sub Bagian Kepegawaian dan Umum adalah:

- a. Menegelola mutasi kepegawaian;
- b. Membuat daftar nominative dan daftar urut kepangkatan;
- c. Mengelola program data base;
- d. Mengelola kesejahteraan dan kedisiplinan pegawai negeri sipil;
- e. Mengelola urusan surat meyrurat;
- f. Mengelola urusan kearsipan;
- g. Mengelola urusan rumah tangga
- h. Mengelola data dan dokumentasi
- i. Membuat laporan

6. Koordinator Jabatan Fungsional

Tugas Koordinator Jabatan Fungsional adalah mengkoordinir petugas yang mendukung jabatan fungsional keselamatan pelayaran.

Adapun fungsi Koordinator Jabatan Fungsional adalah:

- a. Memberikan bimbingan dan pengarahan kepala pejabat fungsional , pengawasan keselamatan pelayaran, tentang pembuatan buku harian masing-masing pegawai;

b. Mengetahui/menyetujui pembuatan DUPAK pejabat fungsional untuk di kirim kepusat;

c. Menginventarisir pegawai yang memenuhi syarat untuk diangkat dalam jabatan fungsional dan memberikan rekomendasi kepada Kepala Bagian Tata Usaha, Kepala Bidang Operasi dan Kepala Distrik Navigasi Kelas 1 Makassar;

d. Menginventarisir pegawai yang menduduki jabatan fungsional yang akan dibebaskan sementara waktu diberhentikan dari jabatan fungsional kesepel dan memberikan rekomendasi kepada kepala Bagian Tata Usaha, kepala Bidang Operasi dan Kepala Distrik Navigasi Kelas 1 Makassar

e. Melaksanakan koorinasi dengan pejabat terkait tentang tugas-tugas pejabat fungsional keselamatan pelayaran.

Melaksanakan tugas-tugas lain yang ditentukan oleh Kepala Bagian Tata Usaha, Kepala Bidang Operasi dan kepala Distrik Navigasi Kelas 1 Makassar.

7. Kepala Sub Bagian Keuangan

Tugas Kepala Sub Bagian Keuangan adalah melaksanakan urusan keuangan.

Adapun fungsi Kepala Sub bagian Keuangan adalah;

a. Membuat urusan pembiayaan berupa DUPA;

b. Mengelola akuntabilitas keuangan SAI,SAL-PB;

c. Mengkoordinir pembuatan buku-buku kas pembantu;

- d. Meneliti perintah pembayaran dari pihak ketiga ;
- e. Membuat rencana penggunaan uang (RPU);
- f. Meyiapkan dana untuk kebutuhan operasional sesuai dengan pagu dana dalam DIPA tahun anggaran berjalan;
- g. Mengkoordinasikan pembuatan dan pengajuan SPPR
- h. Memeliti kebenaran SPM sebelum ditandatangani oleh pejabat pembuat SPM;
- i. Mengkoordinasikan pembuatan dan pengiriman laporan pertanggungjawaban keuangan sesuai peraturan yang berlaku;
- j. Melakukan tugas lain yang ditentukan oleh Kepala Bagian Tata Usaha, dan Kepala Distrik Navigasi Kelas 1 Makassar

8. Kepala seksi program dan Evaluasi

Tugas kepala Seksi program dan Evaluasi adalah melakukan penyusunan rencana, program, analisis, dan evaluasi, serta membuat penyusunan laporan kegiatan tahunan penyelenggaraan sarana bantu navigasi pelayaran, telekomunikasi pelayaran, kapal Negara kenavigasian, fasilitas pengkalan, pengamatan laut dan survey hidrografi, serta pemantauan alur dan perlintasan

Fungsi Kepala Seksi Program dan Evaluasi adalah:

- a. Membuat rencana dan program pemeliharaan kapal Negara kenavigasian, stasiun radio pantai, bengkel, fasilitas pangkalan dan laboratorium laut;
- b. Membuat rencana dan program pembangunan instalasi sarana bantu navigasi pelayaran, telekomunikasi pelayaran, kapal Negara kenavigasian, bengkel, fasilitas pangkalan, laboratorium pengamatan laut;
- c. Bekerjasama dengan kepala instalasi dalam membuat rapair list instalasi keamanan dan keselamatan pelayaran
- d. Menganalisa dan mengevaluasi hasil pelaksanaan tugas untuk bahan acuan perbaikan pelaksanaan tugas berikutnya;
- e. Membuat laporan pelaksanaan tugas sarana bantu navigasi pelayaran, telekomunikasi pelayaran, kapal Negara kenavigasian, pengamatan laut dan survey hidrografi
- f. Melaksanakan tugas lain yang di tentukan oleh pimpinan

9. Kepala Seksi Operasi Sarana dan Prasarana

Tugas Kepala Seksi Operasi Sarana dan Prasarana adalah melakukan pengoperasian, pemeliharaan, pengawasan kegiatan penyelenggaraan sarana bantu navigasi pelayaran, pengawasan, kegiatan penyelenggaraan sarana bantu navigasi pelayaran telekomunikasi pelayaran, kapal negara kenavigasian, bengkel fasilitas pangkalan, pengamatan laut survey hidrigafi dan pemantauan alur perlintasan.

Adapun fungsi dari kepala Seksi Operasi Sarana dan Prasarana adalah;

- a. Memantau dan mengawasi pengoperasian instalasi keamanan dan keselamatan pelayaran;
- b. Memantau dan mengawasi pemeliharaan instalasi keamanan dan keselamatan pelayaran.
- c. Mempersiapkan kebutuhan pengoperasian instalasi keamanan dan keselamatan pelayaran termasuk bon-bon permintaan masing-masing instalasi;
- d. Mengatur penempatan petugas kelompok/instalasi Mensu, Srop KN, bengkel dan laboratorium pengamatan laut;
- e. Memelaksanakan tugas lain yang ditentukan pimpinan.

10. Kepala Seksi Inventarisasi dan penghapusan

Tugas Kepala Seksi Inventarisasi dan penghapusan adalah melakukan penyusunan inventarisasi dan penyiapan penghapusan sarana bantu navigasi pelayaran, telekomunikasi pelayaran kapal Negara kenavigasian, bengkel, fasilitas pangkalan, pengamatan laut dan kegiatan hidrografi serta pemantauan alur dan perlintasan.

Fungsi Kepala Seksi Inventarisasi dan penghapusan adalah:

- a. Membuat buku dan daftar inventaris sesuai ketentuan yang berlaku;
- b. Membuat Surat Izin Penempatan dinas;
- c. Melakukan OFBI secara berkala sesuai ketentuan yang berlaku;
- d. Mengkoordinasikan pembuatan akuntabilitas SABMN;

- e. Membuat LMBT dan LT sesuai ketentuan yang berlaku;
- f. Menyiapkan berkas usulan penghapusan BKMN sesuai ketentuan yang berlaku
- g. Melaksanakan tugas-tugas lain yang ditentukan oleh Kadisnav

11. Kepala Seksi Pengadaan Barang

Tugas Kepala seksi pengadaan Barang adalah melakukan penyusunan rencana kebutuhan pengadaan dan penyaluran perlengkapan dan peralatan sarana bantu navigasi pelayaran, telekomunikasi pelayaran, kapal Negara kenavigasia, bengkel, fasilitas pangkalan, pengamatan laut dan kegiatan hidrografi serta pemantauan alur dan perlintasan.

Fungsi Kepala Seksi Pengadaan Barang adalah:

- a. Mengecek dan mengumpulkan data mengenai perkembangan harga pasar barang yang dibutuhkan;
- b. Menyusun daftar harga berdasarkan standar harga yang berlaku yang ditetapkan oleh instansi terkait;
- c. Menyusun rencana dan analisa kebutuhan pengadaan barang dan jasa yang dibuat berdasarkan kebutuhan;
- d. Membuat konsep daftar permintaan penawaran harga kepada rekanan;
- e. Melaksanakan tugas-tugas lain yang ditentukan oleh kadisnav dan kapid Logistik.

C. Optimalisasi fungsi Distrik Navigasi

Banyak yang belum kita ketahui tentang fasilitas sarana publik yang seharusnya di perhatikan di jaga dan di rawat oleh masyarakat khususnya oleh pemerintah, fasilitas publik tersebut sangat berguna untuk masyarakat setempat akan tetapi kesadaran masyarakat dan pemerintah sangatlah minim untuk memelihara fasilitas-fasilitas yang di peruntukkan masyarakat setempat. Jika pemerintah mengabaikan fasilitas-fasilitas umum yang sangat penting untuk di pelihara atau di rawat maka dampak yang akan di tanggung oleh masyarakat sangatlah fatal, salah satu contoh fasilitas darat yang kurang di rawat oleh pemerintah adalah jalan.

Jalan merupakan fasilitas umum yang sangat dibutuhkan para pengguna fasilitas darat, kurang kesadaran dalam memelihara fasilitas publik tersebut akan menimbulkan masalah yang sangat fatal atau cukup serius, seperti halnya jalan berlubang, permasalahan ini sering kita jumpai di tiap-tiap jalan di Indonesia. Permasalahan tersebut terlihat sangat mendesak akan tetapi dampak yang di tanggung oleh masyarakat cukup serius, bahkan resiko yang harus di tanggung oleh masyarakat harus kehilangan nyawa.

Pentingnya pemeliharaan atau perawatan yang harus di lakukan oleh pemerintah terhadap fasilitas-fasilitas umum sangatlah berarti bagi masyarakat sehingga pemerintah harus memelihara dan mengontrol jalanan yang rusak untuk meminimalisir kecelakaan yang terjadi di darat. Perlu diketahui bahwa fasilitas umum tersebut tidak hanya di darat akan tetapi fasilitas umum di laut juga tidak kalah pentingnya dengan fasilitas umum yang ada di darat.

Masyarakat dan pemerintah masih banyak yang belum tahu atau menyadari betapa pentingnya fasilitas di laut tersebut, fasilitas yang di pergunakan di lautan adalah Sarana Bantu Navigasi Pelayaran, jika fasilitas umum di darat rusaknya factor usia atau factor alam atau eror fasilitas umum yang terdapat di lautan sama dengan darat rusaknya fasilitas umum dilaut diakibatkan faktor usia, faktor alam dan oleh tangan-tangan tak bertuan dari masyarakat setempat, sehingga sarana bantu navigasi tersebut tidak berfungsi secara maksimal yang diakibatkan rusaknya fasilitas publik tersebut.

Tugas perawatan dan pengawasan tersebut dilimpahkan kepada Distrik Navigasi Kelas 1 Makassar yang dimana telah di atur di dalam Peraturan Menteri Perhubungan No:KM 30 Tahun 2006 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Distrik Navigasi,

Pasal 2

Distrik Navigasi mempunyai tugas melakukan perencanaan, pengoperasian, pengadaan, dan pengawasan sarana bantu navigasi pelayaran, telekomunikasi, serta kegiatan pengamatan laut, survei hidrografi, pemantauan alur dan perlintasan dengan menggunakan sarana instalasi untuk kepentingan keselamatan pelayaran

Pasal 10

Bidang Operasi mempunyai tugas melaksanakan penyusunan rencana, program, pengoperasian, pemeliharaan, pengawasan, evaluasi, dan penyusunan laporan sarana bantu navigasi pelayaran, telekomunikasi pelayaran, kapal nevagara kenavigasian, fasilitas pangkalan, bengkel, pengamatan laut, survei hidrografi, serta pemantuan alur dan perlintasa.

Apa yang telah ditetapkan oleh menteri perhubungan telah dilaksanakan sesuai apa yang terjadi di lapangan, akan tetapi Distrik Navigasi Kelas 1 Makassar tidak dapat melaksanakan tugas pengawasan sarana bantu navigasi pelayaran sesuai dengan Peraturan Menteri No 25 Tahun 2011 Tentang Sarana Bantu Navigasi Pelayaran

Pasal 18
Penyelenggaraan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran meliputi kegiatan:
e. Pengawasan

Pasal 35
Kegiatan pengawasan sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 18 huruf e dilakukan oleh petugas Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran berupa monitoring yang dilakukan secara periodik setiap bulan dan melaporkan hasilnya kepada Direktur Jenderal.

Dari penjelasan pasal di atas bahwa petugas Sarana Bantu Navigasi Pelayaran memonitoring yang dilakukan secara periodik setiap bulan dan melaporkan hasilnya. Jelas sangat berbeda dan menyimpang dengan apa yang terjadi di lapangan, sedangkan yang terjadi di lapangan “ pengawasan ke lapangan dan perawatan secara berkala minimal tiap 3 (tiga) bulan sekali. Akan tetapi jika ada laporan dari kapal yang melintas, Syahbandar maupun Masyarakat bahwa Rambu pada alur tersebut padam maka kami menindak lanjuti laporan tersebut untuk segera aksi, karena keselamatan pelayaran sangat tergantung pada pelayaran Distrik Navigasi”².

² Hasil wawancara dengan petugas Distrik Navigasi Pelayaran Kelas 1 Makassar dengan Bapak Saham Amir Syarif Kepala Bidang Operasi 22 April 2015 09 WIT

Hal ini sangatlah jauh dari teori pengawasan Lembaga Administrasi Negara, dimana isi teori tersebut adalah Pengawasan sebagai salah satu fungsi organik manajemen yang merupakan proses kegiatan pemimpinan untuk memastikan dan menjamin tujuan dan sasaran serta tugas tugas organisasi dan telah terlaksanakan dengan baik sesuai dengan rencana, kebijakan instruksi, serta ketentuan-ketentuan yang telah di tetapkan dan yang berlaku.

Sehingga untuk mengoptimalisasikan fungsi pengawasan yang dilakukan oleh Distrik Kelas 1 Makassar terhadap Sarana Bantu Navigasi Pelayaran, maka diperlukan suatu sistem yang dapat memantau pengawasan tersebut. Dalam hal ini Distrik kelas I makassar menggunakan sistem pengawasan khususnya pada Menara Suar Pengawasan dilakukan setiap saat oleh 5 orang Penjaga Menara Suar orang Penjaga Menara Suar, disetiap lokasi Menara Suar, sedangkan Rambu Suar dan Pelampung Suar meminta bantuan kepada masyarakat setempat, Syahbandar ataupun instansi terkait yang terdekat dengan lokasi Rambu Suar dan Pelampung Suar, hanya dilakukan perawatan berkala. Perawatan berkala pada Rambu Suar dan Pelampung Suar serta pengaturan tugas jaga untuk penjaga menara suar dikoordinatori oleh Kepala Kelompok SBNP (Sarana Bantu Navigasi Pelayaran) yang di bawahi oleh Seksi Sarana Dan Prasarana Bidang Operasi.

Distrik Navigasi Kelas I makassar dalam melaksanakan tugas-tugas yang telah di tetapkan oleh menteri sangat jauh dari teori optimalisasi yang di jelaskan oleh Yuwono Abdullah bahwa optimalisasi berasal dari kata optimal yang memiliki arti terbaik atau tertinggi. Selanjutnya dijelaskan bahwa optimal adalah perihal pengoptimalan. Dari pengertian optimalisasi tersebut menunjukan sistem,

proses atau kegiatan yang diarahkan untuk mencapai atau mendapatkan hasil terbaik.

Sehingga Menurut penulis, permasalahan optimalisasi fungsi pengawasan yang dilaksanakan oleh Distrik Navigasi Kelas I Makassar masih kurang optimal, karena dalam menjalankan tugasnya Distrik Navigasi Kelas I Makassar tidak sesuai dengan yang telah diamanatkan dan diatur berdasarkan Peraturan Menteri No 25 Tahun 2011 tentang Penyelenggaraan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran. Oleh sebab itu, saat ini Distrik Navigasi Kelas I Makassar berusaha melakukan banyak cara untuk dapat melaksanakan tugasnya dengan optimal salah satunya berupa meminta bantuan kepada masyarakat dan petugas Syahbandar untuk Melaporkan Kepada Distrik Navigasi jika terdapat masalah dan kendala di bagian Rambu Suar maupun Pelampung Suar.

D. Hambatan dan Kendala Distrik Navigasi Kelas 1 Makassar

Distrik Navigasi Kelas 1 Makassar merupakan lembaga pengawas Sarana Bantu Navigasi Pelayaran, yang merawat dan mengawasi fasilitas publik tertentu, fasilitas tersebut menyangkup:

1. Menara Suar;
2. Rambu Suar;
3. Pelampung Suar/*bouy*.



Gambar 4.2
Menara Suar



Sumber: Data Sekunder,

diolah 2015

Gambar 4.3
Rambu Menara Suar



Sumber: *Data Sekunder, diolah 2015*

Gambar 4.4
Pelampung Suar/bouy



Sumber: *Data Sekunder, Diolah 2015*

Adapun dalam menyelenggarakan tugas tersebut petugas Distrik Navigasi tidak dapat melaksanakan tugas dengan maksimal hal itu di sebabkan instansi terkendala dengan permasalahan yang cukup serius. Di dalam menyelenggarakan pengawasan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran ada beberapa factor-faktor yang di hadapi oleh Distrik Navigasi Kelas 1 Makassar:³

1. Kurangnya Sumber Daya Manusia (sesuai dengan keahlian yang dibutuhkan);
2. kurangnya pengertian masyarakat nelayan dalam memelihara fasilitas Sarana Bantu Navigasi Pelayaraana;

³ Hasil wawancara dengan Petugas Distrik Navigasi Kelas I Makassar dengan bapak Sirajuddin Bagian Sarana dan Prasana 20 april 2015 10:00 WIT

3. Sarana dan Prasarana yang kurang.

Di dalam menyelenggarakan pengawasan Sumber daya manusia yang sesuai dengan keahlian sangatlah dibutuhkan oleh Distrik Navigasi Kelas 1 Makassar untuk melaksanakan tugas-tugas memelihara Sarana Bantu Navigasi Distrik Navigasi Kelas 1 Makassar tidak hanya mengawasi Sarana Bantu yang ada di Makassar akan tetapi tugas pengawasannya tersebut meliputi Sulawesi Barat, perbatasan Sulawesi Tenggara, perbatasan Kalimantan, perbatasan Jawa, dan sampai dengan perbatasan Nusa Tenggara Barat.⁴ Sedangkan sumber daya manusia atau petugas Distrik Navigasi Kelas 1 Makassar terbatas yang hanya berjumlah 19 orang hal ini sangatlah minim untuk melaksanakan pengawasan di setiap-tiap daerah, sehingga didalam melaksanakan tugas tersebut Distrik Navigasi Kelas 1 melibatkan petugas bagian Logistik ikut andil dalam melaksanakan tugas pengawasan tersebut.⁵

Tujuan pengawasan yang dilaksanakan oleh Distrik Navigasi Pelayaran Kelas I Makassar sudah sesuai dengan teori yang telah di jelaskan di atas, bahwa menurut Maman Ukas pengawasan adalah suatu proses kegiatan yang dilakukan untuk memantau, mengukur dan bila perlu melakukan perbaikan pelaksanaan pekerjaan sehingga apa yang telah direncanakan dapat dilaksanakan sesuai dengan tujuan. Akan tetapi permasalahan tersebut tidak sesuai dengan teori Husnaini yang dimana tujuan pengawasan adalah

1. Menjamin ketetapan pelaksanaan sesuai dengan rencana dan perintah;
2. Mentertibkan kordinasi kegiatan-kegiatan; dan

⁴Hasil wawancara dengan Petugas Distrik Navigasi Kelas I Makassar dengan bapak Achyar Muzakkir bagian Logistic tanggal 20 april 2015 08:00 WIT

⁵Hasil wawancara dengan Petugas Distrik Navigasi Kelas I Makassar dengan bapak Achyar Muzakkir bagian Logistic 20 april 2015 08:00 WIT

3. Mencegah pemborosan dan penyelewengan.

Penulis menyimpulkan bahwa tugas dan proses pengawasan akan mengganggu petugas selain bidang operasi, sebab terkendala sumber daya manusia sehingga selain bidang operasi ikut terjun kelapangan untuk melakukan pengawasan dan perawatan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran. Permasalahan pengawasan tersebut seharusnya tidak terjadi pada Distrik Navigasi Kelas I Makassar jika sumber daya manusianya terpenuhi atau tercukupi dan melaksanakan pekerjaan masing-masing.

Tabel 4.2
Pegawai Menurut Bagian

| No | Menurut Bagian | Jumlah (Orang) |
|--------------|--------------------------|----------------|
| 1. | Kepala Kantor | 1 |
| 2. | Bagian TU | 20 |
| 3. | Bagian Logistik | 13 |
| 4. | Bagian Operasi | 19 |
| 5. | Bagian SBNP | 62 |
| 6. | Kelompok ETP/SROP | 53 |
| 7. | Kelompok KNK | 47 |
| 8. | Kelompok Bengkel | 44 |
| 9. | Kelompok Pengamatan Laut | 3 |
| Total | | 262 |

Sumber: *Data Primer, diolah 2015*

Di dalam menyelenggarakan pengawasan terdapat masalah, Dari sistem keamanan yang telah diterapkan oleh Kantor Distrik Navigasi Kelas I Makassar

selama ini ternyata tidak maksimal, disebabkan masih seringnya terjadi kehilangan peralatan pada Rambu Suar dan Pelampung Suar. Sistem keamanan selama ini hanya mengandalkan masyarakat / nelayan setempat serta kantor Syahbandar/Unit Penyelenggaran Pelabuhan dan Instansi terkait pengguna jasa Keselamatan Pelayaran yang ternyata tidak maksimal. Permasalahan itu berupa perilaku masyarakat belum sejalan dengan karakter bangsa yang dijiwai oleh falsafah Pancasila yaitu religius, humanis, nasionalis, demokratis, keadilan dan kesejahteraan rakyat. Dimana masyarakat tersebut membuat sarana bantu navigasi tidak berfungsi secara maksimal, salah satunya masyarakat nelayan yang kurang dengan etika dan kesadaran untuk memelihara sarana bantu tersebut.⁶ Permasalah tersebut bersangkutan dengan permasalahan diatas tentang kurangnya sumber daya manusia. Jika hambatan ini tetap dibiarkan atau tidak diperhatikan maka permasalahan tersebut tidak akan pernah selesai dan akan selalu berlanjut.

Dalam pelaksanaan Inventarisasi Asset dilapangan banyak kendala yang dihadapi oleh petugas Inventarisasi, Permasalahan tersebut di sebabkan oleh tangan-tangan yang tidak bertanggung jawab oleh masyarakat setempat yang mencari keuntungan dengan cara mencuri alat-alat yang sangat tidak seharusnya di lepas dari sarana bantu navigasi, salah satunya adalah hilangnya peralatan yang terdapat pada Rambu Suar dan pelampung suar. Peralatan yang terdapat pada Rambu Suar dan Pelampung Suar adalah :⁷

⁶ Hasil wawancara dengan Petugas Distrik Navigasi Kelas I Makassar dengan bapak Achyar Muzakir Bagian Logistic 20 april 2015 08:00 WIT

⁷ Hasil wawancara dengan Petugas Distrik Navigasi Kelas I Makassar dengan bapak Makmur Rangka Inventaris & Penghapusan 20 april 2015 15:00 WIT

- a) Aki 100 Ampere 12 Volt 1 Buah;
- b) Panel Surya 100 Watt Peak 1 Buah;
- c) Pesawat Lampu 1 Unit.

Alat tersebut sangatlah penting bagi rambu suar agar sarana bantu tersebut berfungsi secara maksimal, dan alat-alat tersebut tidak mudah untuk di beli dan di dapatkan, salah satunya alat yang susah untuk di beli yaitu lampu suar yang sangat susah untuk di dapatkan, harus memesan dulu di luar negeri dan Negara harus mengeluarkan anggaran sebesar 300.000.00,00 untuk membeli lampu tersebut⁸, jika sarana bantu tersebut tidak berfungsi maka salah satu resiko yang sangat fatal adalah mengakibatkan kapal laut akan karam, tenggelam, dan menabrak rambu suar. Agar pengawasan berfungsi secara maksimal maka Pemerintah pusat harus memberi fasilitas sarana dan prasana apa yang dibutuhkan oleh Distrik Navigasi Kelas 1 Makassar bahkan untuk seluruh Distrik Navigasi Kelas 1 seluruh Indonesia, sarana dan prasarana dibutuhkan sebagai alat bantu untuk melaksanakan pengawasan ke tujuan.

Kerusakan Peralatan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP)

Berdasarkan hasil Inventarisasi Peralatan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) meliputi Rambu Suar dan Pelampung Suar yang dilakukan oleh Kantor Distrik Navigasi Kelas I Makassar terdapat beberapa faktor yang dapat menyebabkan kerusakan pada Rambu Suar dan Pelampung Suar. Faktor – faktor tersebut adalah :

- a. Alam

⁸Hasil wawancara dengan Petugas Distrik Navigasi Kelas I Makassar dengan bapak Sukriman Bagian Pengadaan 21 april 2015 10:00 WIT

Peralatan yang sering mengalami kerusakan adalah aki dan Panel Surya.

Hawa laut memiliki pengaruh yang sangat besar terhadap benda – benda yang ada disekelilingnya. Aki dan panel surya sangat rawan dengan hawa laut disebabkan peralatan tersebut diletakkan di ruang yang sangat terbuka. Hujan, lembab, panas, dan hawa laut merupakan faktor yang sangat besar dalam mengurangi umur ekonomis dari peralatan – peralatan tersebut.

b. Pelaut

Faktor ini disebabkan karena kualitas pelaut yang kurang berkompeten dibidangnya, hal tersebut dibuktikan banyaknya kapal yang menabrak Rambu Suar atau Pelampung Suar tersebut. Secara sadar memuat kapal berlebihan sehingga mengurangi kestabilan kapal tersebut

c. Lifetime (Masa Berlaku)

Setiap peralatan memiliki lifetime (Masa Berlaku), Aki memiliki umur ekonomis sampai 2 tahun, Panel Solar bisa mencapai 5 – 10 tahun dan lampu suar bisa mencapai 2 tahun. Akan tetapi kenyataan dilapangan semua peralatan tidak ada yang mencapai umur ekonomis, hal ini disebabkan oleh faktor – faktor lain yaitu Alam dan Manusia⁹

Dari beberapa faktor yang menyebabkan terjadinya kerusakan Rambu Suar dan Pelampung Suar di atas merupakan hal yang harus menjadi perhatian Kantor Distrik Navigasi Kelas I Makassar. Karena dampak dari kerusakan tersebut sangat berpengaruh terhadap tingkat keandalan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP), demi terciptanya Zero Accident.

⁹Hasil wawancara dengan Petugas Distrik Navigasi Kelas I Makassar dengan bapak Sirajuddin Bagian Sarana dan Prasarana tanggal 22 april 2015 10:00

Kendala atau Hambatan Yang Terakhir Sarana dan Prasarana

Di dalam menyelenggarakan pengawasan sarana prasarana berperan sangat penting dalam melaksanakan pengawasan. Barang Milik Negara atau yang biasa disingkat BMN, merupakan bagian tak terpisahkan dari Keuangan Negara sebagaimana tertuang dalam pasal 1 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara disebutkan bahwa: “Keuangan Negara adalah semua hak dan kewajiban negara yang dapat dinilai dengan uang, serta segala sesuatu baik berupa uang maupun berupa *barang* yang dapat dijadikan milik negara berhubung dengan pelaksanaan hak dan kewajiban tersebut¹⁰,”

Dalam Undang-undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara pada pasal 1 disebutkan bahwa: “Barang Milik Negara adalah semua barang yang dibeli atau diperoleh atas beban APBN atau berasal dari perolehan lainnya yang sah.¹¹”

Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) berperan penting dalam dunia pelayaran Internasional maupun lokal atau yang di bilang *domestik*. Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) juga membuka akses dan menghubungkan wilayah pulau, baik daerah yang sudah maju maupun terisolasi. Sebagai negara kepulauan Indonesia sangat membutuhkan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP). Dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 7 tahun 2005

¹⁰Undang-Undang No 17 Tahun 2003, Tentang Keuangan Negara, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003, Tambahan Lembaran Negara No 4286

¹¹Undang-Undang No 1 Tahun 2004, Tentang Perbendaharaan, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004, Tambahan Lembaran Negara No 1

Kapal senantiasa berlayar di alur pelayaran sehingga musibah kecelakaan kapal seperti tubrukan, kandas, tenggelam kemungkinan dapat terhindar disekitar aluar pelayaran.

Adapun masalah menyangkut kerusakan yang terjadi pada Rambu Suar dan Pelampung Suar, disaat terjadi kerusakan dalam hal ini lampu Rambu Suar atau Pelampung Suar padam maka untuk melakukan perbaikan membutuhkan waktu yang cukup lama. Kebutuhan akan armada yang cepat sangat dibutuhkan, apalagi disaat terjadi padam pada Rambu Suar di daerah yang jaraknya jauh dari daratan/pangkalan. Sarana dan prasana permasalahan ini menyebabkan kurangnya optimal Distrik Navigasi Kelas 1 Makassar dalam Melaksanakan tugasnya. Pemerintah setempat tidak melakukan tugasnya secara maksimal sebab kurangnya *domaine private* fasilitas negarayang dibutuhkan oleh pemerintah Distrik Navigasi Makassar dari pemerintah pusat.¹²

Tabel 4.3
Tabel sarana dan prasarana

| No | Sarana / Prasarana | Jumlah | Keterangan |
|----|--------------------|---------|------------|
| 1 | SBNP | | |
| | Menara suar | 17 buah | |
| | Rambu suar | 76 buah | |
| 2 | ETP | | |
| | Srop kelas I | 1 buah | |
| | Srop kelas III | 3 buah | |
| | Srop kelas IV | 5 buah | |

¹²Hasil wawancara dengan Petugas Distrik Navigasi Kelas I Makassar dengan bapak Sirajuddin bagian Sarana dan Prasarana 22 april 2015 10:00 WIT

| | | | |
|---|--|--------------------------------------|--|
| 3 | Kapal Negara Kenavigasian Kapal kelas I Kapal Kelas III | 1 buah 1 buah | |
| 4 | Bengkel Bengkel | 1 buah | |
| 5 | Dermaga Dermaga | 1 buah | |
| 6 | Kendaraan operasional Forklift Kendaraan Truck Kendaraan roda 4 Kendaraan roda 2 | 1 Buah 1 Buah 3 buah 4 buah | |

Sumber: *Data Primer, diolah 2015*

Tugas Distrik Navigasi Kelas 1 Makassar tidak hanya mengawasi dan merawat sarana bantu navigasi pelayaran di Sulawesi Selatan akan tetapi meliputi Sulawesi Barat, perbatasan Sulawesi Tenggara, perbatasan Kalimantan, perbatasan Jawa, dan sampai dengan perbatasan Nusa Tenggara Barat. Sarana Bantu Navigasi Pelayaran yang dalam tugas Distrik navigasi Kelas 1 Makassar berjumlah 108 (seratus delapan) Sarana Bantu Navigasi.¹³

Jika peralatan atau sarana tersebut kurang memadai maka pengawasan akan selalu terhambat dan terkendala sehingga Disnav tersebut tidak dapat bekerja sesuai prosedur yang telah di atur oleh peraturan Menteri Nomer 25 tahun 2011

Tentang Sarana Bantu Navigasi Pelayaran

Pasal 18

¹³ Hasil wawancara dengan Petugas Distrik Navigasi Kelas I Makassar dengan bapak Saham Amir Syarif Bagian Operasi 22 april 2015 09:00 WIT

Penyelenggaraan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran meliputi kegiatan:

- a. Perencanaan;
- b. Pengadaan;
- c. Pengoperasian
- d. Pemeliharaan; dan
- e. Pengawasan

Pasal 35

Kegiatan pengawasan sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 18 huruf e dilakukan oleh petugas Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran berupa monitoring yang dilakukan secara periodik setiap bulan dan melaporkan hasilnya kepada Direktur Jenderal.

Pada prakteknya di lapangan, peraturan yang ditetapkan oleh Menteri di atas tidak berjalan sesuai dengan apa yang telah diatur. Hal ini disebabkan kurangnya sarana dan prasarana yang dimiliki oleh Distrik Navigasi Kelas I Makassar sehingga dampak dari kurangnya sarana dan prasarana membuat petugas Distrik Navigasi tidak melaksanakan peraturan menteri tersebut tidak berjalan dengan maksimal

Sarana prasarana sangat dibutuhkan oleh Distrik Navigasi kelas 1 Makassar bahkan tidak hanya Distrik Navigasi Kelas 1 Makassar akan tetapi seluruh Distrik Navigasi di seluruh Indonesia membutuhkan sarana tersebut.

Sarana yang dibutuhkan salah satunya yaitu helikopter minimal kapal *Speed*.

Sarana dan prasarana tersebut sangat berfungsi untuk mengoptimalkan tugas pemerintah setempat, Armada merupakan suatu alat transportasi yang digunakan untuk melakukan suatu kegiatan operasional. Kantor Distrik Navigasi Kelas I Makassar memiliki 2 Unit Kapal Negara, 1 Unit Kapal Negara Kelas I dan 1 Unit Kapal Negara Kelas III. Armada tersebut memiliki kecepatan yang sangat lambat

yaitu kecepatan max 7 knot atau setara dengan 7 km/jam Dari sisi kecepatan dalam melakukan kegiatan perbaikan / perawatan harus membutuhkan waktu yang cukup lama dalam menyelesaikan 1 (satu) titik.¹⁴ Sarana tersebut sangatlah tidak layak untuk digunakan operasi pengawasan yang di laksanakan oleh Distrik Navigasi Kelas 1 Makassar untuk mengoptimalkan Peraturan Menteri No 25 tahun 2011 Tentang Sarana Bantu Navigasi Pelayaran. Hal ini mengakibatkan optimalisasi Distrik Navigasi kelas 1 Makassar terkendala.

Jika Sarana dan prasarana yang di inginkan oleh petugas Distrik tersebut tidak dapat terwujud maka pasal yang tertera di atas tidak akan bekerja secara maksimal, sarana tersebut sangat dibutuhkan untuk melaksanakan tugas-tugas yang di luar sulawesi selatan dan dan digunakan dan di samping itu sarana yang memadai tersebut digunakan untuk keadaan darurat jika ada permasalahan seperti halnya panjaga menara suar sakit keras. Pada tahun 2009 terjadi kejadian yang sangat tidak di inginkan oleh Distrik Navigasi Kelas 1 Makassar petugas panjaga Mercusuar meninggal saat melaksanakan tugas dan tidak langsung ditangani sebab sarana untuk ke lokasi panjaga tersebut membutuhkan waktu 2 hari menggunakan kapal sarana bantu navigasi yang telah ada.¹⁵

Dari penjelasan di atas penulis menyimpulkan bahwa sarana dan prasana yang memadai atau memenuhi standar sangat di butuhkan bagi seluruh Distrik Navigasi. Sarana dan prasana tersebut akan lebih mempermudah pekerjaan Distrik Navigasi dalam melaksanakan Tugasnya di lapangan, bahkan dapat segera

¹⁴Hasil wawancara dengan Petugas Distrik Navigasi Kelas I Makassar dengan bapak Achyar Muzakir Bagian Logistic 20 april 2015 08:00 WIT

¹⁵Hasil wawancara dengan Petugas Distrik Navigasi Kelas I Makassar dengan bapak Achyar Muzakir Bagian Logistic 20 april 2015 08:00 WIT

menangani anggota jika anggota tersebut terjadi kecelakaan pekerjaan di lapangan. Disamping itu jika sarana dan prasana sangat memadai pengawasan setiap bulan dapat di laksanakan sesuai dengan Peraturan Pemerintah yang telah di tentukan. Jika sarana dan prasarana sesuai dengan apa yang di butuhkan oleh instansi yang bersangkutan maka teori pengawasan yang di tulis oleh mamam ukas bahwa “kegiatan yang dilakukan untuk memantau, mengukur dan bila perlu melakukan perbaikan atas pelaksanaan pekerjaan sehingga apa yang telah direncanakan dapat dilaksanakan sesuai dengan tujuan” akan terlaksana dan kemungkinan tidak akan ada kendala atau alasan untuk menunda pengawasan fasilitas publik sarana bantu navigasi pelayaran

E. Upaya Distrik Navigasi Kelas 1 Makassar dalam menagani hambatan pengawaasan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran

Adapun upaya yang di tempuh oleh petugas Distrik Navigasi Kelas 1 Makassar dalam mengatasi hambatan atau kendala Dalam kasus kehilangan peralatan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran meliputi Rambu Suar dan Pelampung Suar, sangat dituntut peranan Kantor Distrik Navigasi Kelas I Makassar. Dalam hal ini Tindakan dan ketegasan seorang pimpinan dalam pengambilan keputusan serta mengerahkan anggotanya sangat dibutuhkan. Pembiaran yang selama ini terjadi di lapangan akibat ulah dari masyarakat yang tidak bertanggung jawab mencuri peralatan yang terdapat di Rambu Suar maupun Pelampung Suar tanpa adanya tindakan yang tegas. Dampak dari kejadian ini sangat berpengaruh terhadap penilaian kinerja Pegawai di Kantor Distrik Navigasi Kelas I Makassar.

Dari sistem keamanan yang telah diterapkan oleh Kantor Distrik Navigasi Kelas I Makassar sistem keamanan selama ini hanya mengandalkan masyarakat /

nelayan setempat serta kantor Syahbandar/Unit Penyelenggaraan Pelabuhan dan Instansi terkait pengguna jasa Keselamatan Pelayaran.¹⁶

Dalam penanganan upaya keamanan tersebut, bahwa distrik Navigasi berusaha meningkatkan kinerja dalam menyelenggarakan tugas pengawasan dengan meminta bantuan kepada masyarakat ataupun petugas di luar distrik navigasi, upaya tersebut sangat tidak efisien, sebab kendala yang terjadi di lapangan seperti kehilangan barang-barang yang penting dari Rambu Suar diakibatkan oleh masyarakat yang tidak bertanggung jawab oleh sebab itu upaya yang dilakukan oleh Distrik Navigasi Kelas 1 Makassar tidak akan membawa hasil yang diinginkan oleh Distrik Navigasi Kelas I Makassar.

Sistem penjagaan yang selama ini dilakukan secara manual, sedangkan di era sekarang sistem teknologi semakin canggih. Dalam permasalahan yang dihadapi oleh Kantor Distrik Navigasi Kelas I Makassar, bahkan seluruh jajaran Kementerian Perhubungan Ditjen Perhubungan Laut Direktorat Kenavigasian mengalami masalah dan kendala yang sama.

Dengan berkembangnya sistem teknologi canggih maka seharusnya pengawasan terhadap Rambu Suar dan Pelampung Suar dapat dilakukan dengan menggunakan CCTV satelite online atau yang biasa kita dengar dengan sebutan Google Earth. Akan tetapi karena keterbatasan anggaran maka sistem tersebut belum bisa dilakukan oleh Kementerian Perhubungan khususnya Direktorat Kenavigasian Ditjen Perhubungan Laut. Walaupun sekarang ini yang sudah berjalan adalah Remote Monitoring Control Sistem (RMCS). Akan tetapi

¹⁶Hasil wawancara dengan Petugas Distrik Navigasi Kelas I Makassar dengan bapak Achyar Muzakir Bagian Logistic 20 april 2015 08:00 WIT

sistem ini hanya mampu untuk memantau berfungsi atau tidaknya Rambu Suar tersebut.¹⁷

Selain itu Kantor Distrik Navigasi Kelas I Makassar melakukan sosialisasi kepada masyarakat baik berupa lisan maupun tulisan berupa brosur, yang menyangkut tentang pentingnya menjaga dan merawat Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) untuk keselamatan pelayaran.

Peran serta masyarakat untuk ikut dalam organisasi keselamatan pelayaran juga perlu. Dengan mengumpulkan anggota yang direkrut dari masyarakat setempat dan membuat sebuah kelompok yang terorganisir, yang mana tugas pokok dan fungsi mereka menjaga, merawat serta melaporkan kondisi Rambu Suar atau Pelampung Suar tersebut.

Dari pengalaman yang penulis dapatkan di lapangan, beban kerja dan wilayah kerja yang begitu luas serta medan yang berat menjadi salah satu faktor utama yang dihadapi oleh Kantor Distrik Navigasi Kelas I Makassar. Maka untuk meningkatkan pelayanan keselamatan pelayaran dan mencapai keandalan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) yang maksimal diharapkan Kantor Distrik Navigasi membutuhkan armada yang bisa melakukan perbaikan/perawatan dengan menggunakan armada yang cepat seperti Helikopter.

Kondisi alam yang extreme di laut menjadi salah satu kendala yang sangat besar jika terjadi kerusakan pada Peralatan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP). Akibatnya Rambu Suar atau Pelampung Suar yang padam terhambat untuk dilakukan perbaikan dan berdampak pada keandalan Sarana Bantu Navigasi

¹⁷Hasil wawancara dengan Petugas Distrik Navigasi Kelas I Makassar dengan bapak Saham Amir Syarif Bagian Operasi 22 april 2015 09:00 WIT

Pelayaran (SBNP). disebabkan oleh terbatasnya kemampuan armada yang dimiliki oleh Kantor Distrik Navigasi Kelas I Makassar.

Kondisi alam dilaut membuat peralatan yang terdapat pada Rambu Suar dan Pelampung Suar menjadi lebih cepat rusak dan tidak mencapai umur ekonomisnya, untuk menanggulangi masalah agar penggantian atau perawatan dilakukan dalam jangka waktu yang lama maka peralatan yang digunakan yang akan dipasang di Rambu Suar atau Pelampung Suar tersebut betul – betul harus terjamin ketahanannya dalam hal ini seperti Aki, Panel Solar dan Pesawat Lampu harus menggunakan merk yang berani memberikan kualitas dan jaminan yang lama dan bukan Imitasi.

Kurangnya tingkat pemahaman dan kompetensi pelaut Indonesia menjadi sorotan yang utama dalam pelayaran International. Upah yang rendah akibat dari ketidak profesionalan pelaut Indonesia. Banyaknya Rambu Suar dan Pelampung Suar yang ditabrak oleh Kapal menjadi salah satu tolak ukur dari tingkat kompetensi pelaut Indonesia itu rendah.¹⁸

Agar meningkatkan profesionalisme pelaut Indonesia diharapkan agar Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan sebagai penyelenggara Pendidikan dan Pelatihan dapat menyelenggarakan proses pendidikan dan Pelatihan di Bidang Kelautan dengan professional dan mengedepankan proses pendidikan yang berkualitas sehingga output yang dihasilkan sesuai dengan kompetensi yang diharapkan dan Hal ini berguna untuk mendidik etika dan moral para pengguna kapal untuk tidak melakukan hal yang merugikan warga atau masyarakat para pengguna fasilitas perairan lainnya

¹⁸Hasil wawancara dengan Petugas Distrik Navigasi Kelas I Makassar dengan bapak Arif bagian pengamatan laut 20 april 2015 15:00 WIT

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Distrik kelas I makassar menggunakan sistem pengawasan khususnya pada Menara Suar Pengawasan dilakukan setiap saat oleh 5 orang Penjaga Menara Suar orang Penjaga Menara Suar, disetiap lokasi Menara Suar, sedangkan Rambu Suar dan Pelampung Suar meminta bantuan kepada masyarakat setempat, Syahbandar ataupun instansi terkait yang terdekat dengan lokasi Rambu Suar dan Pelampung Suar, hanya dilakukan perawatan berkala. Perawatan berkala pada Rambu Suar dan Pelampung Suar serta pengaturan tugas jaga untuk penjaga menara suar dikoordinatori oleh Kepala Kelompok SBNP (Sarana Bantu Navigasi Pelayaran) yang di bawahi oleh Seksi Sarana Dan Prasarana Bidang Operasi cara tersebut tidak Optimal
2. Ada tiga (3) faktor utama yang menyebabkan terjadinya kendala pada Distrik Navigasi Kelas I Makassar dalam Melaksanakan pengawasan :
 - a. Kurangnya Sumber Daya Manusia (sesuai dengan keahlian yang dibutuhkan);
 - b. kurangnya pengertian masyarakat nelayan dalam memelihara fasilitas Sarana Bantu Navigasi Pelayaraana;
 - c. Kurangnya Sarana dan Prasarana.

3. Upaya yang telah dilakukan Oleh Distrik Navigasi Kelas 1 Makassar dalam menyelenggarakan hambatan dan penyelenggaraan pengawasan Sarana Bantu

Naviasi Pelayaran

a. Melaksanakan sosialisasi kepada masyarakat baik berupa lisan maupun tulisan berupa brosur yang menyangkut tentang pentingnya menjaga dan merawan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) untuk keselamatan peayaran

b. Mengumpulkan anggota yang direkturat dari masyarakat setempat dan membuat kelompok terorganisir, yang mana tugas pokok dan fungsi mereka menjaga, merawat serta melaporkan kondisi Rambu Suar atau Pelampung Suar

Adanya kerjasama dengan Pihak masyarakat dan pihak Syahbandar akan mempermudah Distrik Navigasi Kelas 1 Makassar dalam menyelenggarakan Pengawasan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran. Upaya tersebut kemungkinan besar bisa membantu dalam melaksakan pengawasan

B. SARAN

Berdasarkan hasil analisis pada bab sebelumnya mengenai Optimalisasi Fungsi Distrik Navigasi Kelas I Makassar sebagai lembaga Pengawas Fasilitas Publik Sarana Bantu Navigasi Pelayaran, di sarankan sebagai berikut :

1. Demi terciptanya Optimalisasi Pengawasan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran yang di laksanakan oleh Distrik Navigasi Kelas I Makassar maka agar teriptanya optimalisasi tersebut distrik navigasi harus menjaga dan memelihara sarana bantu navigasi pelayaran dengan melibatkan seluruh pihak terkait pengguna jasa keselamatan transportasi laut. Dengan melakukan pengawasan baik

sistem manual maupun menggunakan sistem teknologi canggih untuk mencapai tujuan optimalisasi

2. pencurian Peralatan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) meliputi Rambu

Suar dan Pelampung Suar dengan melakukan sosialisasi ke masyarakat serta menggunakan teknologi canggih dengan menggunakan CCTV Online satelit atau biasa disebut dengan Google Earth. Memaksimalkan pengawasan dengan cara melakukan koordinasi rutin dengan Instansi terkait pengguna jasa

Keselamatan pelayaran seperti Syahbandar, Unit Penyelenggara Pelabuhan, kapal – kapal, serta peran masyarakat/nelayan setempat Mengatasi Kerusakan yang terjadi pada Peralatan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) meliputi Rambu Suar dan Pelampung Suar.

3. Untuk mengatasi segala kendala pengawasan yang di sebabkan oleh sarana dan prasarana maka distrik Navigasi Kelas I Makassar harus menarik uang kas pada para pegawai hal ini bertujuan untuk membeli sarana dan prasarana yang di butuhkan oleh Distrik Navigasi Kelas I Makassar