BAB II
TINJAUAN PUSTAKA

A. Administrasi Pelayaran dan Fungsi KSOP

Administrasi pelayaran merupakan kegiatan pengelolaan dokumen, perizinan, dan pengawasan terhadap kapal agar sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku. Dalam konteks hukum maritim Indonesia, administrasi pelayaran memiliki peran penting untuk menjamin keamanan, keselamatan, Administrasi pelayaran merupakan kegiatan pengelolaan dokumen, perizinan, dan pengawasan terhadap kapal agar sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku.

Dalam konteks hukum maritim Indonesia, administrasi pelayaran memiliki peran penting untuk menjamin keamanan, keselamatan serta legalitas operasional kapal Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) adalah unit pelaksana teknis di bawah Kementerian Perhubungan yang memiliki tanggung jawab besar dalam pelayanan kapal termasuk pendaftaran kapal dan penerbitan surat kebangsaan kapal seperti Surat Laut, Pas Besar, dan Pas Kecil, yang esensial untuk mengibarkan bendera Indonesia (Pramoda, 2019).

Oleh karena itu, penerbitan Surat Laut tidak hanya bersifat administratif, tetapi juga menjadi bentuk tanggung jawab negara terhadap kapal yang beroperasi di bawah bendera Indonesia. Selain menjalankan fungsi administratif, administrasi pelayaran juga mencakup kegiatan pengawasan terhadap kelayakan kapal, penerapan standar keselamatan, serta pemenuhan persyaratan teknis dan legal sesua regulasi yang berlaku (Rahman, 2024).

Hal ini bertujuan agar seluruh kegiatan pelayaran berjalan aman, tertib, dan tidak menimbulkan risiko terhadap manusia maupun lingkungan laut. Dalam hal ini, dokumen seperti Surat Laut**,** *Gross Tonnage Certificate***,** dan *Safety Construction Certificate* menjadi bukti bahwa kapal telah memenuhi ketentuan hukum dan teknis yang ditetapkan oleh pemerintah (Auriantika, 2019).

Peran KSOP (Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan) menjadi sangat sentral karena lembaga ini tidak hanya berfungsi sebagai pemberi izin, tetapi juga sebagai pengawas dan penegak aturan di bidang pelayaran. Di pelabuhan besar seperti Tanjung Priok, KSOP memiliki tanggung jawab yang kompleks karena volume pelayanan kapal yang tinggi dan beragam. Proses penerbitan surat laut di KSOP Tanjung Priok melibatkan koordinasi antarbagian, seperti Seksi Status Hukum dan Sertifikasi Kapal, Seksi Kesyahbandaran, dan bagian registrasi kapal., sistem administrasi pelayaran yang efektif akan menciptakan kepastian hukum bagi pemilik kapal dan mempercepat proses pelayanan publik di sektor maritim.

Lebih lanjut, penerbitan surat laut juga menjadi instrumen penting dalam penegakan kedaulatan negara di laut. Kapal yang tidak memiliki Surat Laut dianggap tidak memiliki kebangsaan, sehingga dapat menimbulkan masalah hukum di perairan internasional. Oleh karena itu, setiap kapal niaga yang berlayar di bawah bendera Indonesia wajib memiliki Surat Laut yang sah sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 13 Tahun 2012 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal.

Namun, dalam praktiknya, pelaksanaan administrasi pelayaran di lapangan tidak lepas dari berbagai kendala, antara lain keterbatasan sumber daya manusia, belum terintegrasinya sistem digital antarinstansi,

serta kelengkapan berkas kapal yang masih sering tidak sesuai dengan ketentuan. kendala utama dalam penerbitan dokumen kapal di KSOP adalah proses verifikasi data yang memerlukan waktu lama akibat perbedaan format dokumen dari pemilik kapal dan instansi terkait.

Oleh sebab itu, modernisasi sistem pelayanan berbasis elektronik (*e-service*) dan peningkatan kapasitas sumber daya manusia di lingkungan KSOP menjadi salah satu solusi penting untuk meningkatkan efisiensi dan transparansi.

Selain itu**,** Penerapan prinsip *good governance* dalam pelayanan publik juga menjadi landasan penting bagi KSOP dalam melaksanakan tugasnya. Prinsip tersebut meliputi akuntabilitas, transparansi, efektivitas, efisiensi, dan kepatuhan terhadap hukum (Sulastri, n.d.). Dengan menerapkan prinsip-prinsip ini, KSOP diharapkan mampu memberikan pelayanan yang lebih profesional, cepat, dan tepat kepada masyarakat maritimim yang menekankan bahwa penerbitan Surat Laut bukan sekadar kegiatan administratif, tetapi juga merupakan bentuk manifestasi tanggung jawabnegara dalam menjamin kepastian hukum dan perlindungan bagi kapal berbendera Indonesia.

Dalam proses penerbitan Surat Laut, pemilik atau agen kapal wajib melengkapi berbagai persyaratan administrasi yang telah ditetapkan oleh pemerintah. Dokumen yang umumnya diperlukan meliputi surat permohonan penerbitan Surat Laut, bukti kepemilikan kapal (akta jual beli atau *builder certificate*), akta pendaftaran kapal, surat ukur kapal (*Gross Tonnage Certificate*), sertifikat keselamatan kapal yang masih berlaku, bukti pelunasan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP), serta dokumen identitas pemilik kapal atau badan usaha. Kelengkapan dan keabsahan dokumen tersebut menjadi dasar bagi KSOP untuk melakukan verifikasi administrasi dan hukum sebelum Surat Laut diterbitkan. Apabila terdapat

dokumen yang tidak lengkap atau tidak sesuai dengan ketentuan, maka proses penerbitan Surat Laut dapat mengalami penundaan hingga persyaratan tersebut dipenuhi.

B. Landasan Teori Kapal

1. Pengertian Kapal

   Kapal merupakan alat transportasi yang digunakan untuk menunjang kegiatan pelayaran di wilayah perairan, baik untuk mengangkut penumpang maupun barang. Dalam dunia maritim, kapal memiliki peranan yang sangat penting karena menjadi sarana utama penghubung antarwilayah, khususnya bagi negara kepulauan seperti Indonesia. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, kapal diartikan sebagai kendaraan air dengan bentuk dan karakteristik tertentu yang dapat bergerak menggunakan tenaga mekanik, tenaga angin, maupun energi lainnya untuk melakukan kegiatan pelayaran. Keberadaan kapal tidak hanya mendukung aktivitas transportasi, tetapi juga berpengaruh besar terhadap pertumbuhan ekonomi dan perdagangan nasional maupun internasional. Selain itu, efisiensi distribusi logistik melalui angkutan perairan berperan krusial dalam menjamin pemenuhan kebutuhan masyarakat di pelosok daerah, mencakup komoditas pokok hingga barang manufaktur (Triwahyuni, 2021b)

2. Fungsi Kapal

   Kapal memiliki fungsi yang sangat luas dalam kegiatan pelayaran dan perdagangan. Selain digunakan sebagai alat transportasi laut, kapal juga berfungsi untuk mendistribusikan hasil industri, bahan kebutuhan pokok, serta berbagai jenis muatan antar daerah dan antar negara. Dalam sektor ekonomi, kapal membantu mempercepat arus

logistik sehingga kegiatan perdagangan dapat berjalan lebih efektif dan efisien. Di samping itu, kapal juga berfungsi sebagai sarana penunjang mobilitas masyarakat serta mendukung konektivitas wilayah yang dipisahkan oleh lautan. Keberadaan dokumen kapal juga memberikan kepastian hukum bagi pemilik kapal dalam menjalankan kegiatan operasional di perairan nasional maupun internasional. Lebih lanjut, pendaftaran kapal memegang peranan krusial dalam menetapkan status hukum, termasuk kejelasan hak milik dan pembebanan jaminan atas aset kapal tersebut (Sianturi & Hutabarat, 2020)

3. Jenis-Jenis Kapal Niaga

Kapal niaga terdiri atas beberapa jenis yang disesuaikan dengan kebutuhan pengangkutan muatan. Kapal container digunakan untuk mengangkut peti kemas dalam jumlah besar dan biasanya digunakan pada perdagangan internasional. Kapal tanker digunakan untuk mengangkut muatan cair seperti minyak bumi, bahan bakar, maupun bahan kimia. Selain itu, terdapat kapal curah yang digunakan untuk mengangkut muatan dalam bentuk curah seperti batu bara, semen, dan gandum. Kapal roll on-roll off (Ro-Ro) digunakan untuk mengangkut kendaraan dan penumpang dengan sistem masuk dan keluar langsung melalui pintu kapal. Setiap jenis kapal memiliki fungsi dan karakteristik operasional yang berbeda sesuai kebutuhan pelayaran.

C. Landasan Teori Dokumen Kapal

Dokumen kapal merupakan dokumen resmi yang diterbitkan oleh pemerintah atau instansi yang berwenang sebagai bukti identitas, legalitas, dan kelayakan kapal untuk melakukan kegiatan pelayaran. Setiap kapal yang beroperasi wajib memiliki dokumen kapal yang lengkap sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Dalam

administrasi pelayaran, dokumen kapal memiliki fungsi penting karena menjadi dasar pengawasan terhadap status hukum kapal, keselamatan pelayaran, serta pemenuhan persyaratan teknis lainnya. Oleh karena itu, dokumen kapal tidak hanya berfungsi sebagai persyaratan administratif, tetapi juga sebagai bentuk perlindungan hukum bagi kapal yang beroperasi di wilayah perairan nasional maupun internasional. Dalam praktiknya, kepatuhan terhadap regulasi ini diwujudkan melalui penerbitan Surat Persetujuan Berlayar yang memastikan seluruh aspek teknis dan administratif telah memenuhi standar keselamatan serta perlindungan lingkungan maritim (Ginting & Ginting, 2021)

Dokumen kapal memiliki beberapa fungsi utama dalam kegiatan pelayaran. Selain sebagai identitas resmi kapal, dokumen kapal juga berfungsi sebagai bukti kebangsaan, bukti kepemilikan, dan bukti bahwa kapal telah memenuhi standar keselamatan serta kelaiklautan untuk beroperasi. Melalui dokumen kapal, pemerintah dapat melakukan pengawasan terhadap aktivitas pelayaran sehingga keamanan, keselamatan, dan ketertiban pelayaran dapat terjamin. Keberadaan dokumen kapal juga memberikan kepastian hukum bagi pemilik kapal dalam menjalankan kegiatan operasionalnya sesuai dengan ketentuan hukum maritim nasional dan internasional.

Dalam praktik administrasi pelayaran, terdapat beberapa jenis dokumen kapal yang wajib dimiliki oleh kapal niaga. Salah satu dokumen yang paling penting adalah Surat Laut yang berfungsi sebagai tanda kebangsaan kapal Indonesia dan menunjukkan bahwa kapal tersebut telah terdaftar secara resmi di Indonesia. Selain Surat Laut, terdapat pula Surat Ukur yang memuat informasi mengenai ukuran dan tonase kapal sebagai dasar administrasi pelayaran. Grosse Akta Pendaftaran Kapal digunakan sebagai bukti kepemilikan dan pendaftaran kapal, sedangkan Sertifikat

Keselamatan Kapal menunjukkan bahwa kapal telah memenuhi standar keselamatan pelayaran yang ditetapkan oleh pemerintah. Selain itu, kapal juga diwajibkan memiliki sertifikat pencegahan pencemaran sebagai bentuk kepatuhan terhadap perlindungan lingkungan maritim. Selain dokumen-dokumen tersebut, kepemilikan sertifikat kapal menjadi instrumen hukum krusial yang menjamin keamanan manusia, muatan, serta kelaikan teknis kapal saat beroperasi (Prasetio et al., n.d.)

Keberadaan dokumen kapal sangat penting dalam mendukung kelancaran administrasi pelayaran karena menjadi dasar legalitas kapal untuk melakukan kegiatan operasional. Dokumen kapal juga berfungsi untuk mencegah terjadinya pelanggaran hukum, penyalahgunaan identitas kapal, serta memastikan bahwa kapal yang beroperasi telah memenuhi standar keselamatan dan ketentuan hukum yang berlaku. Oleh karena itu, proses penerbitan dan pengawasan dokumen kapal harus dilakukan secara tertib, transparan, dan sesuai dengan prosedur yang berlaku agar tercipta sistem pelayanan pelayaran yang efektif, efisien, dan memberikan kepastian hukum kepada pengguna jasa pelayaran.

D. Surat Laut sebagai Tanda Kebangsaan Kapal

Surat Laut memiliki posisi yang sangat penting dalam sistem hukum pelayaran Indonesia, karena menjadi dasar hukum yang memberikan status kebangsaan terhadap kapal. Kepemilikan Surat Laut menandakan bahwa kapal tersebut tunduk pada yurisdiksi dan perlindungan hukum Republik Indonesia (Sulastri.).Hal ini juga berkaitan dengan kedaulatan negara atas wilayah lautnya sebagaimana diatur dalam *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982, yang menyatakan bahwa setiap kapal harus berlayar di bawah bendera satu negara dan

tunduk pada yurisdiksi negara tersebut. Dengan demikian, Surat Laut tidak hanya menjadi dokumen administratif, tetapi juga simbol keanggotaan kapal dalam sistem hukum nasional dan internasional.

Kepemilikan Surat Laut merupakan bentuk tanggung jawab pemerintah dalam memastikan bahwa kapal yang berlayar telah memenuhi persyaratan keselamatan, kepemilikan yang sah, serta telah melalui proses pendaftaran yang transparan. Surat Laut juga berfungsi untuk mencegah praktik penyelundupan, pelanggaran hukum laut, dan manipulasi kebangsaan kapal yang sering terjadi di perairan internasional.

Dalam konteks nasional, penerbitan Surat Laut diatur secara ketat agar tidak terjadi tumpang tindih antara data kapal yang terdaftar di KSOP satu dengan yang lain. Oleh karena itu, sistem informasi pendaftaran kapal nasional terintegrasi menjadi krusial untuk memelihara integritas data dan meminimalkan potensi penyalahgunaan identitas kapal (Saimima, 2022).

Namun, seperti dikemukakan oleh (Prasetyo, 2022) dalam Jurnal Administrasi Transportasi Laut*,* meskipun digitalisasi sudah diterapkan, beberapa kendala teknis seperti jaringan sistem, validasi data, dan kurangnya pemahaman pemilik kapal terhadap sistem online masih menjadi hambatan utama di lapangan.

Prosedur penerbitan surat laut sebagaimana disebutkan meliputi pengajuan permohonan, pemeriksaan dokumen, pemeriksaan teknis kapal, pembayaran PNBP, dan penerbitan dokumen merupakan bentuk penerapan prinsip administrasi pelayanan publik yang tertib. Di KSOP Utama Tanjung Priok**,** prosedur ini diimplementasikan melalui Standar Operasional Prosedur (SOP) internal yang mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan serta pedoman teknis dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

Berikut ini gambar *flowchart* SOP penerbitan surat Laut yaitu:

Gambar 2.1 *FlowChart* SOP Penerbitan Surat Laut



Proses penerbitan Surat Laut di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok dilaksanakan berdasarkan ketentuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran jo. Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024, serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 39 Tahun 2017 yang mengatur tata cara pendaftaran dan penerbitan dokumen kebangsaan kapal Indonesia. Pada tahap permohonan, pemilik atau agen kapal diwajibkan mengajukan permohonan resmi dengan melampirkan dokumen administrasi kapal sesuai ketentuan yang berlaku. Namun, hambatan yang sering terjadi pada tahap ini adalah kurangnya pemahaman pemohon mengenai persyaratan administrasi sehingga dokumen yang diajukan belum lengkap atau tidak sesuai format. Kondisi tersebut menyebabkan proses pelayanan harus dikembalikan untuk perbaikan dan menghambat kelancaran penerbitan Surat Laut.

Selanjutnya pada tahap pemeriksaan kelengkapan dokumen, petugas KSOP melakukan pengecekan terhadap dokumen kapal seperti grosse akta pendaftaran kapal, surat ukur, sertifikat keselamatan kapal, dan bukti kepemilikan kapal sesuai ketentuan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 39 Tahun 2017. Dalam tahap ini, hambatan yang sering ditemukan adalah adanya dokumen yang sudah tidak berlaku, ketidaksesuaian data antar dokumen, serta kekurangan dokumen pendukung lainnya. Perbedaan data kapal, seperti ukuran kapal atau identitas kapal, sering menyebabkan proses pemeriksaan memerlukan klarifikasi tambahan sehingga memperpanjang waktu pelayanan.

Pada tahap verifikasi data kapal dan status hukum kapal, KSOP memastikan legalitas kapal sesuai ketentuan hukum pelayaran nasional. Tahapan ini berkaitan dengan amanat Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 yang mewajibkan setiap kapal berbendera Indonesia memiliki status

hukum yang jelas dan sah. Hambatan yang muncul dalam tahap ini biasanya berupa ketidaksesuaian antara data fisik kapal dengan data dalam sistem elektronik atau database nasional. Selain itu, proses sinkronisasi data antarinstansi terkadang belum berjalan optimal sehingga petugas perlu melakukan pemeriksaan manual dan koordinasi tambahan untuk memastikan keabsahan data kapal.

Dalam tahap pemeriksaan fisik kapal, petugas melakukan inspeksi lapangan apabila diperlukan untuk memastikan kesesuaian kondisi kapal dengan dokumen administrasi yang diajukan. Pemeriksaan ini dilakukan sebagai bentuk implementasi pengawasan keselamatan dan kelaiklautan kapal sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Pelayaran. Hambatan yang sering terjadi pada tahap ini adalah kondisi cuaca yang tidak mendukung, lokasi kapal yang sulit dijangkau, serta jadwal operasional kapal yang padat sehingga pemeriksaan tidak dapat segera dilaksanakan. Selain itu, terkadang ditemukan ketidaksesuaian ukuran atau identitas kapal dengan data administrasi sehingga proses verifikasi harus diulang kembali.

Tahap input dan validasi data melalui sistem elektronik seperti Inaportnet juga merupakan bagian penting dalam penerapan digitalisasi pelayanan publik di sektor pelayaran sebagaimana didorong oleh kebijakan transformasi digital pemerintah. Dalam praktiknya, hambatan yang sering terjadi adalah gangguan server, jaringan internet yang tidak stabil, serta sistem yang mengalami overload akibat tingginya jumlah permohonan dokumen kapal di Pelabuhan Tanjung Priok. Gangguan sistem tersebut menyebabkan proses input dan validasi data menjadi lambat bahkan terkadang harus dilakukan secara manual.

Selanjutnya pada tahap pembayaran Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP), pemohon diwajibkan melakukan pembayaran sesuai tarif yang

ditetapkan pemerintah berdasarkan ketentuan PNBP di lingkungan Kementerian Perhubungan. Hambatan yang sering terjadi pada tahap ini adalah kesalahan kode billing, keterlambatan pembayaran, serta kendala sinkronisasi antara sistem pembayaran dengan sistem pelayanan dokumen kapal. Akibatnya, proses administrasi tidak dapat dilanjutkan sebelum pembayaran berhasil diverifikasi oleh petugas.

Pada tahap persetujuan pejabat berwenang, dokumen yang telah diverifikasi akan diperiksa kembali sebelum Surat Laut diterbitkan secara resmi. Tahapan ini dilakukan untuk menjamin akurasi dan legalitas dokumen sesuai dengan ketentuan hukum pelayaran nasional. Namun, hambatan yang sering terjadi adalah tingginya jumlah dokumen yang harus diproses setiap hari serta keterbatasan waktu pejabat penandatangan dokumen. Kondisi tersebut menyebabkan antrean dokumen dan memperlambat proses penerbitan Surat Laut.

Tahap terakhir yaitu penerbitan dan penyerahan Surat Laut kepada pemilik atau agen kapal dilakukan setelah seluruh tahapan administrasi selesai. Surat Laut diterbitkan sebagai tanda kebangsaan kapal Indonesia yang memiliki kekuatan hukum sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku. Hambatan yang masih ditemukan pada tahap ini antara lain kesalahan penulisan data kapal, gangguan pada proses pencetakan dokumen, serta tingginya antrean pelayanan dokumen kapal. Jika terjadi kesalahan data, maka dokumen harus diperbaiki dan dicetak ulang agar tidak menimbulkan permasalahan hukum dalam operasional kapal di kemudian hari.

Gambar 2.2 Dokumen Surat Laut 1



REPUBLIK INDONESIA

SURAT LAUT

NO.AL.520/88/13/IX/2019

Diterbitkan berdasarkan ketentuan Pasal 58
Permenhub Nomor PM 13 Tahun 2012
Sebagaimana telah diubah dengan ketentuan Pasal 58
Permenhub Nomor PM 39 Tahun 2017

Yang bertanda tangan di bawah ini Direktur Perkapalan dan Kepelautan
menyatakan bahwa : Container

NAMA KAPAL	TANDA PANGGILAN	TEMPAT PENDAFTARAN	TANDA PENDAFTARAN
SELAT MAS — eks SINAR BELAWAN	PMYB	JAKARTA	2009 Pst No. 5841/L

UKURAN P X L X D (M)	TONASE KOTOR (GT)	TONASE BERSIH (NT)	TAHUN PEMBANGUNAN	NOMOR IMO
137.21 x 25.00 x 12.80	12007	6230	1994	9077202

PENGGERAK UTAMA	MEREK DAN DAYA	BAHAN UTAMA KAPAL	JUMLAH GELADAK	JUMLAH BALING-BALING
MESIN	HITACHI B & W 11640PS	BAJA	1 (SATU)	1 (SATU)

Milik PT. TEMAS Tbk berkedudukan di JAKARTA UTARA
memenuhi syarat sebagai Kapal Indonesia, sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, oleh karena itu berhak berlayar dengan mengibarkan bendera Indonesia sebagai bendera kebangsaan kapal.

Kepada seluruh pejabat yang berwenang dan pejabat-pejabat Republik Indonesia maupun mereka yang bersangkutan berkewajiban supaya memperlakukan nakhoda kapal dan muatannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan Republik Indonesia dan perjanjian-perjanjian dengan negara-negara lain.

Tanda Selar : GT. 12007 No. 3288/Ka

Diterbitkan di : JAKARTA
Pada tanggal : 02 DESEMBER 2019

Didaftarkan dalam Register Surat Laut
No. Urut : 5998
No. Halaman : 395
Buku Register : XV
PUP.ND.820191129486915

An. MENTERI PERHUBUNGAN
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN
U. b.
KEPALA SUBDIT PENGUKURAN, PENDAFTARAN & KEBANGSAAN KAPAL

DKPI - 02

Capt. DIDIZ SAPUTRA, Dipl. TSI., MBA
Pembina (IV/a)
NIP. 19731125 200712 1 001

Sumber:Dokumen Pribadi, 2023

E. *Good Governance* dalam Proses Penerbitan Surat Laut

Menurut (Tri Widyawati Rahayuningsih, 2024), bahwa *Good Governance* mencakup hubungan yang sinergis dan konstruktif antara negara (pemerintah), swasta dan masyarakat dimana dalam hal ini pemerintahlah yang mengembangkan dan melaksanakan prinsip profesionalisme, akuntabilitas, transparansi, pelayanan prima, demokrasi, efisiensi dan efektivitas .

Penerapan prinsip *Good Governance* (Tata Kelola Pemerintahan yang Baik) dalam proses pembuatan Surat Laut sangat krusial karena dokumen ini menyangkut legalitas aset bernilai tinggi dan kepatuhan terhadap hukum

maritim internasional.Di lingkungan KSOP Utama Tanjung Priok, penerapan *Good Governance* bertujuan mengubah paradigma birokrasi dari yang dulu berbelit-belit menjad i pelayanan yang Prima.

Berikut adalah analisis penerapan prinsip-prinsip *Good Governance* secara spesifik dalam konteks pembuatan Surat Laut:

1. Transparansi (Keterbukaan)

   Prinsip ini menuntut agar segala proses, biaya, dan persyaratan dapat diakses dan diketahui dengan mudah oleh publik (pemilik kapal/agen).

   Penerapan dalam Surat Laut:

   a. Kejelasan Biaya: Penerapan tarif PNBP (Penerimaan Negara Bukan Pajak) yang sesuai dengan PP No. 15 Tahun 2016. Tidak ada "biaya tak terduga" atau pungutan liar. Pembayaran dilakukan melalui kode *billing* (sistem SIMPONI), bukan tunai ke petugas.
   b. Akses Informasi**:** Persyaratan dokumen (Akta Pendirian, Surat Ukur, bukti kepemilikan) dipampang jelas di loket pelayanan dan *website* resmi/portal Inaportnet.
   c. Tracking Status**:** Pemohon dapat melacak sejauh mana berkas mereka diproses (apakah masih di meja verifikator, kepala seksi, atau sudah siap cetak).

2. Akuntabilitas (Dapat Dipertanggungjawabkan)

   Setiap tindakan dan keputusan petugas harus dapat dipertanggungjawabkan secara hukum dan administrasi.

   Penerapan dalam Surat Laut:

   a. Validitas Data**:** Petugas Ukur Kapal bertanggung jawab penuh atas kebenaran data ukuran kapal (GT/NT) yang menjadi dasar penerbitan Surat Laut. Jika ada manipulasi ukuran untuk mengurangi pajak, petugas dapat diaudit.

b. Otoritas Penandatangan**:** Penandatanganan Surat Laut dilakukan oleh pejabat yang berwenang (atas nama Menteri Perhubungan atau Kepala KSOP sebagai Pendaftar Kapal) dengan prosedur verifikasi berjenjang.
c. Jejak Audit**:** Dengan sistem digital, tercatat siapa petugas yang memproses (meng-*input*), memverifikasi, dan menyetujui dokumen.

3. Efektivitas dan Efisiensi

Proses harus dilakukan dengan waktu yang sesingkat mungkin dan biaya yang wajar tanpa mengorbankan kualitas pemeriksaan.

Penerapan dalam Surat Laut:

a. SLA *(Service Level Agreement):* Adanya standar waktu penyelesaian (misalnya: Surat Laut Permanen selesai dalam 1-3 hari kerja setelah dokumen lengkap).
b. Penyederhanaan Birokrasi: Memangkas meja birokrasi yang tidak perlu. Penggunaan tanda tangan elektronik (*Digital Signature* / *Barcode*) mempercepat proses tanpa harus menunggu pejabat ada di tempat secara fisik.
c. Digitalisasi: Penggunaan aplikasi seperti Inaportnet atau SIMKAPEL (Sistem Informasi Perkapalan dan Kepelautan) mengurangi penggunaan kertas dan pertemuan tatap muka.

4. Supremasi Hukum *(Rule of Law*)

Penegakan hukum yang adil dan tanpa pandang bulu dalam proses penerbitan.

Penerapan dalam Surat Laut:

a. Verifikasi Kepemilikan: KSOP harus tegas menolak permohonan jika bukti kepemilikan (*Bill of Sale*/Akta Jual Beli) meragukan, meskipun pemohon adalah perusahaan besar.

b. Azas *Cabotage*: Memastikan kapal yang mendaftar benar-benar memenuhi syarat kepemilikan saham dalam negeri (untuk kapal berbendera Indonesia) sesuai UU Pelayaran.

5. Responsivitas (Daya Tanggap)

Kemampuan penyelenggara layanan untuk menanggapi kebutuhan dankeluhan pengguna jasa dengan cepat.

Penerapan dalam Surat Laut:

a. Layanan Pengaduan: Tersedianya *Help Desk* atau saluran pengaduan jika terjadi keterlambatan penerbitan dokumen.
b. Solusi Masalah: Jika ada kekurangan berkas, petugas segera memberitahu pemohon (notifikasi sistem) agar bisa segera dilengkapi, bukan mendiamkan berkas menumpuk.

F. Dasar Hukum Penerbitan Surat Laut

1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008

Dasar hukum utama mengenai pelayaran di Indonesia diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menjadi landasan hukum dalam penyelenggaraan pelayaran nasional. Undang-undang ini mengatur berbagai aspek pelayaran, mulai dari angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, perlindungan lingkungan maritim, hingga administrasi kapal dan dokumen kebangsaan kapal. Undang-undang ini disahkan pada tanggal 7 Mei 2008 dengan tujuan menciptakan sistem pelayaran yang aman, tertib, efisien, dan mampu mendukung pertumbuhan ekonomi nasional. Dalam ketentuannya dijelaskan bahwa setiap kapal yang berlayar wajib memiliki dokumen resmi sebagai bukti kebangsaan kapal Indonesia, salah satunya adalah Surat Laut atau Pas Besar. Pengaturan mengenai pendaftaran dan kebangsaan kapal diatur dalam Pasal 154 sampai

dengan Pasal 158, sedangkan Pasal 158 menjelaskan bahwa kapal yang telah didaftarkan berhak memperoleh surat tanda kebangsaan kapal Indonesia berupa Surat Laut, Pas Besar, atau Pas Kecil. Selain itu, Pasal 117 mengatur keselamatan dan keamanan pelayaran, serta Pasal 219 mengatur kewenangan pemerintah dalam administrasi pelayaran.

2. Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024

   Seiring perkembangan sektor maritim dan kebutuhan efisiensi pelayanan pelayaran nasional, pemerintah menetapkan Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 sebagai perubahan ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Dalam penulisan hukum, peraturan ini biasa ditulis sebagai Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran jo. Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Penggunaan kata juncto (jo.) menunjukkan bahwa ketentuan dalam undang-undang sebelumnya harus dibaca bersama dengan perubahan terbarunya. Perubahan ini bertujuan untuk memperkuat tata kelola pelayaran nasional, meningkatkan efisiensi logistik, memperkuat pengawasan keselamatan pelayaran, serta mendukung modernisasi administrasi kapal dan pelayanan kepelabuhanan. Selain itu, perubahan tersebut juga memperkuat sistem administrasi dokumen kebangsaan kapal agar lebih tertib, efektif, dan sesuai dengan perkembangan teknologi di sektor maritim.

3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 39 Tahun 2017

   Selain undang-undang tersebut, pengaturan teknis mengenai administrasi kapal dan penerbitan dokumen kebangsaan kapal diatur lebih lanjut dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 39 Tahun 2017 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal. Peraturan ini merupakan aturan pelaksana yang mengatur tata cara pendaftaran kapal,

pengukuran kapal, balik nama kapal, hingga penerbitan surat tanda kebangsaan kapal seperti Surat Laut, Pas Besar, dan Pas Kecil. Permenhub ini bertujuan menciptakan tertib administrasi pelayaran serta memberikan kepastian hukum terhadap status kapal berbendera Indonesia. Dalam peraturan tersebut dijelaskan bahwa setiap kapal dengan ukuran tertentu wajib didaftarkan untuk memperoleh status kebangsaan Indonesia. Selain itu, diatur pula mengenai kewenangan pejabat pendaftar dan pencatat balik nama kapal, prosedur penghapusan kapal dari daftar kapal Indonesia, serta tata cara pengukuran tonase kapal sebagai dasar administrasi penerbitan dokumen kapal. Dengan adanya peraturan ini, proses penerbitan Surat Laut memiliki pedoman teknis yang jelas sehingga pelaksanaan administrasi pelayaran dapat berjalan secara tertib, efektif, dan sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku.

G.Kendala dalam Prosedur Penerbitan Surat Laut dan Upaya Penanganan

Selain kendala teknis dan administratif, faktor regulasi dan sistem koordinasi lintas instansi juga sering menjadi hambatan dalam penerbitan Surat Laut. Proses penerbitan dokumen kapal tidak hanya melibatkan KSOP, tetapi juga instansi lain seperti Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, galangan kapal, dan notaris pembuat akta kapal. Kurangnya sinkronisasi antara data dari berbagai instansi tersebut sering kali menyebabkan keterlambatan proses verifikasi dokumen. Perbedaan format dokumen dan ketidakterpaduan sistem data antarinstansi menjadi salah satu penyebab utama lamanya waktu penerbitan dokumen kebangsaan kapal.

Selain itu, aspek sarana dan prasarana juga turut memengaruhi kinerja pelayanan publik di KSOP. Fasilitas pendukung seperti jaringan internet,

perangkat komputer, dan sistem penyimpanan digital yang belum memadai dapat menghambat pelaksanaan digitalisasi pelayanan.Padahal, penerapan sistem berbasis teknologi seperti Inaportnet dan e-Dokumen menuntut kesiapan infrastruktur yang baik agar pelayanan dapat berjalan lancar dan efisien. Dalam hal ini**,** dalam Jurnal Sistem Informasi Maritim menekankan pentingnya pemeliharaan sistem secara berkala serta peningkatan kapasitas server untuk mendukung kelancaran pelayanan administrasi kapal di pelabuhan besar seperti Tanjung Priok (Sonhaji, 2018).

Faktor manusia juga memegang peranan penting. Pegawai KSOP harus memiliki kemampuan teknis dan pemahaman hukum yang memadai agar dapat melaksanakan verifikasi dan penilaian dokumen kapal dengan benar. Kurangnya pelatihan atau rotasi pegawai yang terlalu cepat dapat menyebabkan penurunan kualitas pelayanan. Oleh karena itu, program pengembangan kompetensi pegawai perlu dilaksanakan secara berkelanjutan agar aparat pelayanan mampu mengikuti perkembangan regulasi dan teknologi yang terus berubah di sektor maritim. Hal ini sejalan dengan dalam Jurnal Administrasi Publik dan Kebijakan Transportasi Laut, yang menyebutkan bahwa peningkatan kualitas SDM di bidang pelayaran merupakan investasi jangka panjang untuk menciptakan pelayanan publik yang profesional dan berintegritas.

Upaya perbaikan yang telah dilakukan KSOP, seperti digitalisasi pelayanan dan evaluasi rutin terhadap SOP, juga perlu dibarengi dengan sistem pengawasan internal dan evaluasi kinerja berbasis indikator pelayanan publik. Dengan adanya mekanisme pengawasan yang jelas, setiap bagian akan memiliki tanggung jawab terhadap kinerja masing-masing. Penerapan *feedback system* dari pengguna jasa juga dapat

menjadi sarana evaluasi yang objektif untuk memperbaiki kelemahan pelayanan.

Di sisi lain, penting juga membangun budaya kerja yang kolaboratif antarbagian di lingkungan KSOP. Dengan komunikasi yang baik dan koordinasi yang efektif, proses pelayanan penerbitan Surat Laut dapat dilakukan dengan lebih cepat, tanpa harus menunggu proses panjang antar-meja kerja. Dalam Jurnal Maritim Nusantara, kolaborasi antarbagian dalam birokrasi pelayaran menjadi kunci keberhasilan pelayanan publik yang efisien dan transparan.

Secara keseluruhan, kendala yang dihadapi KSOP dalam penerbitan Surat Laut bukan semata-mata masalah teknis, tetapi merupakan kombinasi antara faktor sumber daya manusia, sistem, dan budaya organisasi. Oleh karena itu, perbaikan pelayanan harus dilakukan secara menyeluruh melalui peningkatan kapasitas SDM, modernisasi sistem pelayanan, penyediaan sarana yang memadai, dan pembentukan tata kelola kerja yang profesional. Dengan langkah-langkah tersebut, diharapkan KSOP Utama Tanjung Priok dapat menjadi pelopor pelayanan publik di sektor maritim yang efektif, efisien, dan berorientasi pada kepuasan pengguna jasa.

E. Sumber Daya Manusia dalam Administrasi Pelayaran

Selain faktor sistem dan regulasi, keberhasilan administrasi pelayaran juga sangat dipengaruhi oleh kualitas sumber daya manusia (SDM) yang terlibat di dalamnya. SDM di lingkungan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) memiliki peran strategis dalam mendukung kelancaran proses pelayanan, khususnya dalam penerbitan Surat Laut sebagai dokumen legalitas kapal. Oleh karena itu, pengembangan kapabilitas SDM melalui peningkatan pendidikan dan

pelatihan berkelanjutan menjadi krusial untuk memastikan efektivitas implementasi kebijakan dan optimalisasi kinerja operasional kepelabuhanan (Komalasari, 2021)

Dalam era digital saat ini, SDM tidak hanya dituntut memahami prosedur administratif secara konvensional, tetapi juga harus mampu mengoperasikan sistem pelayanan berbasis elektronik (*e-service*) yang digunakan dalam proses administrasi pelayaran. Kompetensi teknis, pemahaman terhadap regulasi, serta kemampuan adaptasi terhadap perkembangan teknologi menjadi aspek penting yang harus dimiliki oleh setiap pegawai.

Namun demikian, dalam praktiknya masih terdapat berbagai kendala yang berkaitan dengan kualitas SDM, seperti keterbatasan jumlah personel, belum meratanya kompetensi digital, serta kurangnya pelatihan teknis yang berkelanjutan. Kondisi ini berdampak pada lambatnya proses verifikasi dokumen, potensi kesalahan administrasi, serta belum optimalnya pemanfaatan aplikasi pelayaran yang telah dikembangkan oleh pemerintah. Selain itu, tingginya beban kerja di pelabuhan besar seperti Tanjung Priok juga menuntut kesiapan SDM yang lebih profesional dan responsif dalam memberikan pelayanan. Oleh karena itu, diperlukan upaya peningkatan kapasitas SDM melalui pelatihan, bimbingan teknis, serta penguatan kompetensi di bidang teknologi informasi agar mampu mendukung sistem administrasi pelayaran yang lebih efektif, efisien, dan transparan.

H. Kerangka Pikir Penelitian

Penelitian ini saya dasarkan pada pemahaman bahwa Surat Laut merupakan tanda kebangsaan kapal niaga yang diterbitkan melalui prosedur administratif oleh KSOP sebagai bentuk legalitas dan identitas

kapal berbendera Indonesia. Proses penerbitan Surat Laut melibatkan beberapa tahapan mulai dari pengajuan permohonan, pemeriksaan dokumen, pemeriksaan kapal, hingga penerbitan dokumen akhir oleh pejabat berwenang. Namun, dalam praktiknya saya melihat bahwa proses tersebut tidak selalu berjalan lancar.Terdapat berbagai kendala administratif, teknis, dan sumber daya manusia yang dapat memengaruhi efektivitas pelayanan, seperti keterlambatan verifikasi dokumen, kurangnya koordinasi antarbagian, serta keterbatasan dalam penerapan sistem digital seperti *Inaportnet*.

Agar pelayanan di KSOP dapat berjalan lebih efektif, efisien, dan transparan, diperlukan penerapan prinsip pelayanan publik yang baik, peningkatan kompetensi pegawai, serta optimalisasi sistem digitalisasi dalam proses administrasi pelayaran. Oleh karena itu, melalui penelitian ini saya ingin menganalisis bagaimana prosedur penerbitan Surat Laut dilaksanakan di KSOP Utama Tanjung Priok**,** mengidentifikasi kendala yang dihadapi**,** serta mengetahui upaya yang dilakukan untuk meningkatkan kualitas pelayanan publik di bidang pelayaran**.**

Kerangka Pikir

