

IMPLEMENTASI KEBIJAKAN KESELAMATAN PELAYARAN

Muhammad Arief Andry dan Febri Yuliani

FISIP Universitas Riau, Kampus Bina Widya Km. 12,5 Simpang Baru Panam, Pekanbaru, 28293

Abstract: Implementation Policy of Safety Shipping. This study aims to identify and analyze the implementation of the policy and to determine any constraints or obstacles in the implementation of shipping policy in the Siak River waters. This study will be conducted along the Siak river basins located in Siak district, this study used qualitative methods, informants studied were those who really know and engage directly the head of the field of marine Department of Transportation, Communication and Information Siak and its head section port services and shipping safety section chief, kasi lalintas ocean freight KSOP Pakning River, KSOP Pekanbaru. The author uses triangulation techniques to check, recheck, and crosscheck the data obtained and tested the validity of the data. The results showed that the implementation of Law No. 17 Year 2008 on the cruise is still not optimal to be implemented, this is because; the contents of the legislation that is not set to clear issues of rights, obligations, prohibitions, sanctions and responsibilities related to marine transport activities, and there are no passengers protection agency. Factors to be considered in the implementation of the policy on safety of shipping; Equipment and supplies safety equipment that should be provided, kelaiklautan ships, navigational good, every sailing ship is under the administrative supervision of Shipping (adpel).

Abstrak: Implementasi Kebijakan Keselamatan Pelayaran. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis implementasi kebijakan dan untuk mengetahui kendala-kendala atau hambatan dalam implementasi kebijakan pelayaran di wilayah perairan Sungai Siak. Penelitian ini akan dilakukan di sepanjang alur sungai Siak yang berada di wilayah Kabupaten Siak, penelitian ini menggunakan metode kualitatif, informan yang diteliti adalah orang yang benar-benar tahu dan terlibat langsung yaitu kepala bidang laut Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informasi Kabupaten Siak beserta kepala seksi jasa pelabuhan dan kepala seksi keselamatan pelayaran, kasi lalintas angkutan laut KSOP Sungai Pakning, KSOP Pekanbaru. Penulis menggunakan teknik triangulasi dengan melakukan *check*, *recheck*, dan *crosscheck* terhadap data yang diperoleh dan dilakukan pengujian keabsahan data. Hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran masih belum optimal untuk dilaksanakan, hal ini dikarenakan; isi dari peraturan perundang-undangan yang ada belum mengatur dengan jelas masalah hak-hak, kewajiban-kewajiban, larangan-larangan, sanksi-sanksi dan tanggung jawab yang terkait dengan kegiatan transportasi laut, dan belum ada lembaga perlindungan para penumpang. Faktor yang mesti diperhatikan dalam implementasi kebijakan terhadap keselamatan pelayaran; Peralatan dan perlengkapan *safety equipment* yang harus disediakan, kelaiklautan kapal, kenavigasian yang baik, setiap kapal yang berlayar ada di bawah pengawasan administrasi pelayaran (adpel).

Kata Kunci: bantuan keuangan, desa, kesejahteraan masyarakat

PENDAHULUAN

Dunia pelayaran selalu menghadapi resiko kehilangan nyawa, harta dan pencemaran lingkungan. Diharapkan pada kondisi apapun kapal tetap *survive* (tetap dapat beroperasi). Salah satu kondisi yang paling berbahaya untuk kapal adalah pada saat cuaca buruk, beberapa cara telah diteliti untuk menghadapi hal tersebut antara lain dengan analisa stabilitas statis (IMO, 2008) dan dengan analisa kemungkinan *capsizing* kapal pada cuaca buruk (Kobylnski & Kastner, 2003).

Kecelakaan angkutan sungai yang menelan banyak korban jiwa dan harta benda terjadi silih

berganti. Namun, akar penyebab kecelakaan angkutan sungai yang secara prinsip merupakan akibat dari regulasi belum ditangani secara serius oleh pemerintah, khususnya Departemen Perhubungan. Akibatnya bahaya maut selalu mengintai pengguna jasa angkutan sungai setiap saat. Seperti halnya kecelakaan kapal KM. Baruna Maju dan TB. Inul di perairan Sungai Siak dan kecelakaan kapal KLM Koto Jaya baru-baru ini. Pihak Administrator Pelabuhan (ADPEL) selalu mengkambing hitamkan cuaca buruk sebagai penyebab kecelakaan. Padahal banyak faktor teknis dan regulasi yang merupakan penyebab kecelakaan angkutan sungai tersebut.

Potret transportasi air saat ini boleh dikatakan sangat buram. Buruknya sistem transportasi air itu juga disebabkan tidak adanya pengadilan maritim yang menangani kasus-kasus kejahatan yang terjadi di sungai. Kasus kejahatan di perairan Sungai Siak, seperti pelanggaran regulasi, perompakan, pembuangan sampah di sungai dan penyelundupan BBM selama ini ditangani oleh orang yang kurang mengerti persoalan teknisnya. sehingga putusan pengadilan umum terhadap kasus-kasus di sungai tidak sepadan dengan nilai kejahatan yang telah diperbuat. Hingga saat ini pemerintah belum mampu mengatasi persoalan angkutan sungai yang esensial yang menyangkut sistem pemeriksaan kepelabuhan, kelayakan kapal, hingga buruknya manajemen perusahaan pelayaran.

Angkutan perairan merupakan moda transportasi yang sarat regulasi. Untuk itu, Indonesia harus meratifikasi berbagai konvensi yang dikeluarkan oleh *The United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)* serta berkewajiban mentaati berbagai regulasi. Di PBB ada badan khusus yang menangani bidang maritim, yakni *International Maritime Organization (IMO)*, yang secara umum mengatur keamanan angkutan laut, pencegahan polusi serta persyaratan, pelatihan dan pendidikan awak kapal. Dengan adanya IMO tiap negara anggota (*flag state*) mempunyai tanggung jawab untuk melakukan berbagai konvensi internasional bagi kapal-kapal yang mengibarkan bendera negaranya. Namun hingga saat ini kondisi kapal-kapal berbendera Indonesia masih banyak yang tidak mampu memenuhi ketentuan IMO, bahkan banyak terjadi pelanggaran regulasi.

Prinsip dasar keselamatan pelayaran menyatakan bahwa kapal yang hendak berlayar harus berada dalam kondisi *seaworthiness* atau laik laut. Artinya, kapal harus mampu menghadapi berbagai *case* atau kejadian alam secara wajar dalam dunia pelayaran. Selain itu kapal layak menerima muatan dan mengangkutnya serta melindungi keselamatan muatan dan Anak Buah Kapal (ABK)-nya. Kelayakan kapal mensyaratkan bangunan kapal dan kondisi mesin dalam keadaan baik. Nakhoda dan ABK harus berpengalaman dan bersertifikat. Perlengkapan,

store dan *bunker*, serta alat-alat keamanan memadai dan memenuhi syarat. Dan yang tidak kalah penting adalah selama beroperasi di perairan kapal tidak boleh mencemari lingkungan. Kondisi di lapangan terutama di pelosok tanah air menunjukkan bahwa aturan yang menyangkut pelaporan sistem manajemen keselamatan (*safety management system*) sering dimanipulasi. Padahal untuk menjaga keselamatan kapal dan lingkungan, diberlakukan sistem ISM Code yang disertai dengan *Designated Person Ashore (DPA)* untuk pengawasan kapal dan manajemen perusahaan secara periodik. Tujuan dari ISM Code adalah untuk memberikan standar internasional mengenai manajemen dan operasi kapal yang aman dan mencegah terjadinya pencemaran. Bagi kapal yang memenuhi regulasi akan diberikan *Safety Management Certificate (SMC)* sedang manajemen perusahaan pelayaran yang memenuhi regulasi diberikan *Document of Compliance (DOC)* oleh Biro Klasifikasi Indonesia.

Penyebab kecelakaan angkutan perairan yang diakibatkan cuaca badai atau gelombang pasang relatif mudah ditanggulangi, karena adanya sistem komunikasi dan laporan BMG yang semakin cepat dan akurat. Namun pemicu terjadinya kecelakaan angkutan perairan akhir-akhir ini lebih disebabkan oleh pelanggaran regulasi serta mudahnya Petugas Pemeriksa Kepelabuhanan (PPK) melakukan manipulasi dalam menjalankan tugasnya. Sudah menjadi rahasia umum, bahwa begitu mudahnya memanipulasi sertifikat dan dokumen untuk kapal-kapal yang sudah tua serta secara teknis tidak memenuhi kaedah *seaworthiness* tetapi begitu saja “disulap” sehingga bisa bebas beroperasi. Begitu pula, penanganan kecelakaan di perairan selama ini lebih bersifat administratif dan dokumentatif yang mana terapinya jauh dari akar persoalan keselamatan pelayaran. Kondisinya masih diperparah lagi dengan belum optimalnya fungsi tugas Mahkamah Maritim seperti di negara-negara lain. Akibatnya, saat terjadi kecelakaan, jaksa yang menangani perkara tersebut kurang menguasai seluk-beluk teknis yang menjadi penyebab kecelakaan angkutan perairan.

Hingga saat ini pemerintah, khususnya

otoritas perhubungan, masih gagal menjalankan kewenangan PPK sesuai dengan *IMO Resolution A 787 (19)*. Dalam hal ini implementasi *port state control* yang menghindarkan kapal dalam keadaan tidak aman belum dijalankan secara baik. PPK di pelabuhan-pelabuhan Indonesia masih belum melakukan penilaian dan pertimbangan secara profesional terhadap kelaikan kapal. Sehingga *accidental damage* atau kerusakan secara tak terduga sering dialami oleh kapal pada saat berlayar. Seharusnya PPK lebih berani melakukan *detention order* atau perintah penahanan terhadap kapal yang tidak laik. Selama ini proses pemeriksaan oleh PPK atau *Port State Control Officer (PSCO)* lebih terkesan formalitas semu bahkan nampak basa-basi. Di lain pihak data statistik IMO menunjukkan bahwa 80 persen dari semua kecelakaan kapal di laut disebabkan oleh kesalahan manusia akibat buruknya sistem manajemen perusahaan pemilik kapal. Oleh karena ada penekanan khusus bahwa perusahaan pelayaran harus bertanggung jawab atas keselamatan kapal selain nak-hoda, perwira serta ABK dari kapal itu. Selain itu UU No 17 Tahun 2008 tentang pelayaran telah meratifikasi dan memberlakukan konvensi IMO.

Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 51 tahun 2002 tentang perkapalan pada pasal 5 (ayat 1) bahwasannya setiap kapal wajib memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal yang meliputi, keselamatan kapal, pengawakan kapal, manajemen keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran dari kapal, pemuatan dan status hukum kapal. Sedangkan pada (ayat 2) nya menyebutkan bahwa pemenuhan setiap persyaratan kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud dalam (ayat 1) dibuktikan dengan sertifikat kapal dan/atau surat kapal sesuai dengan ketentuan yang telah diatur.

Tujuan penelitian adalah untuk mengetahui dan menganalisis bagaimana implementasi kebijakan pelayaran di wilayah perairan Sungai Siak dan untuk mengetahui dan menganalisis kendala-kendala atau hambatan dalam implementasi kebijakan pelayaran di wilayah perairan Sungai Siak.

METODE

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian kualitatif dengan metode deskriptif. Peneliti berusaha untuk mengungkapkan fakta sesuai dengan kenyataan yang ada tanpa melakukan intervensi terhadap kondisi yang terjadi. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah wawancara merupakan bentuk komunikasi langsung antara peneliti dengan responden. Wawancara berlangsung dalam bentuk tanya jawab dalam hubungan tatap muka. Selanjutnya dokumentasi, dilakukan dengan mengumpulkan bahan-bahan tertulis, data dari dokumen dan studi literatur. Kemudian dilakukan observasi dengan melakukan pengamatan secara langsung di lapangan untuk mendapatkan data yang erat hubungannya dengan penelitian ini.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Peraturan Perundang-undangan di Bidang Transportasi Laut

Berdasarkan hasil inventarisasi peraturan perundang-undangan di bidang transportasi laut, baik yang bersifat hukum publik (maritim) maupun hukum keperdataan (maritim), dapat dikatakan bahwa secara normatif (*law in the book*) dengan adanya aturan-aturan atau norma-norma hukum tersebut, maka akan tercipta para penumpang transportasi laut cukup mendapatkan perlindungan hukum. Artinya peraturan perundang-undangan yang menjadi sumber formal perlindungan hukum para penumpang transportasi laut sudah cukup memadai. Sumber-sumber formal peraturan itu antara lain UU No. 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Para penumpang, UU No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran, KUHPerdara, KUHD, Konvensi-Konvensi Internasional, Undang-Undang lain yang terkait, beberapa peraturan pemerintah, keputusan-keputusan menteri dan aturan-aturan pelaksana lainnya.

Studi ini menyimpulkan bahwa perlindungan hukum para penumpang penumpang kapal laut masih menunjukkan banyak kelemahan, baik dari aspek yuridis normatif maupun empiris. Kelemahan itu terletak pada 4 (empat) hal yang dijadikan ukuran perlindungan hukum yaitu sumber-sumber formal aturan hukum yang ada,

pemenuhan hak-hak para penumpang, tanggung jawab pelaku usaha dan dukungan lembaga advokasi para penumpang di pelabuhan.

Dari sumber hukum formal ditemukan isi dari peraturan perundang-undangan yang ada belum melindungi para penumpang transportasi laut secara seimbang dan juga masih terdapat kekosongan-kekosongan hukum. Aturanaturan hukum yang ada belum secara seimbang dan jelas mengatur masalah hak-hak, kewajiban-kewajiban, larangan-larangan, sanksi-sanksi dan tanggungjawab yang terkait dengan kegiatan transportasi laut.

Dari aspek pemenuhan hak-hak para penumpang, baik para penumpang penumpang kapal maupun pengirim barang, masih terdapat para penumpang yang kurang mengetahui hak-haknya. Bagi para penumpang penumpang kapal, masih dijumpai adanya para penumpang kapal yang belum mendapatkan hak-haknya secara penuh seperti hak atas keamanan, informasi yang benar, kenyamanan, pelayanan yang baik, keselamatan dan mendapatkan advokasi ketika mengalami permasalahan.

Dalam praktek pertanggungjawaban pelaku usaha terhadap para penumpang yang mendapatkan kerugian didasarkan pada tanggung jawab berdasarkan kesalahan dan yang harus membuktikan kesalahan adalah pihak para penumpang. Ini bertentangan dengan prinsip tanggung jawab mutlak. Dari aspek dukungan lembaga advokasi para penumpang di pelabuhan adalah bahwa belum ada lembaga perlindungan para penumpang yang secara khusus menangani para penumpang transportasi laut di pelabuhan ketika mereka mendapatkan kesulitan dan permasalahan.

Keselamatan Pelayaran

Salah satu hal yang coba dilakukan dalam penelitian ini adalah mengidentifikasi jenis kapal yang bisa beroperasi di wilayah perairan sungai siak. Selanjutnya penulis mencoba mengidentifikasi kapal yang berlayar di perairan sungai siak, meliputi perkiraan jumlah kapal yang berlayar di perairan sungai siak, kategori kapal yang bebas berlayar, syarat kelayaklautan kapal dan perlengkapan keselamatan yang mesti dimiliki kapal

sebelum berlayar. Pada intinya penelitian ini antara lain mencoba menjawab pertanyaan sederhana tentang bagaimana upaya keselamatan pelayaran baik bagi penumpang maupun kapal untuk menghindari terjadinya kecelakaan kapal.

Dukungan masyarakat terhadap keselamatan pelayaran dan fasilitasnya tidak datang dengan sendirinya, namun kebutuhan dan kepercayaan masyarakat akan keselamatan pelayaran serta sosialisasi lebih berperan. Sesuai dengan PP Nomor 81 tahun 2000 tentang Kenavigasian dimana Direktorat Kenavigasian Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang berperan dan bertanggung jawab terhadap fungsi keselamatan pelayaran belum dikenal ataupun diakui berbagai pihak baik instansi Pemerintah maupun masyarakat pengguna jasa namun untuk manfaatnya sudah dirasakan.

Persoalannya kepercayaan publik kepada institusi itulah yang tidak ada selama ini. Masyarakat hanya mengeluh dan melakukan kritik tentang adanya fasilitas keselamatan pelayaran yang tidak optimal serta janji-janji pemerintah tentang pembangunan dan perbaikan bila dalam kerusakan. Yang diperlukan masyarakat adalah hasil dan bukti pelaksanaan dan juga banyak masyarakat belum mendukung langkah-langkah yang dilakukan (SBNP hilang) namun pengelolaan keselamatan pelayaran tidak boleh berhenti. Sepanjang laporan masyarakat masih ada yang berarti keberadaan fasilitas masih dibutuhkan dan sangat mengganggu apabila tidak berfungsi. Bahkan hingga saat ini setelah banyak langkah yang telah ditempuh masih terus saja ada pihak yang mengecam kinerja Direktorat Kenavigasian diantaranya tidak berfungsinya SBNP hingga terjadinya kapal tubrukan ataupun kandas.

Melaksanakan fungsi keselamatan pelayaran bukan hal yang mudah yang harus diikuti oleh semua instansi dan ditunjang dana yang cukup serta kesadaran semua pihak termasuk masyarakat pengguna serta pesisir dan kelautan. Untuk itu yang perlu dilakukan adalah membangun manajemen dan aturannya, mendorong pemerintah melakukan terobosan atau reformasi, mewujudkan fasilitas sarana dan prasarana keselamatan pelayaran serta membangun kepercayaan ataupun kesadaran masyarakat dan memacu pembentukan payung

aturan. Keselamatan pelayaran merupakan kebutuhan sehingga perlu segera diwujudkan dan mengaktifkan fungsi-fungsi keselamatan pelayaran melalui pembentukan lembaga dan manajemen serta fasilitas sarana dan prasarannya.

Kebijakan Peningkatan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Laut

Isu keselamatan dan keamanan transportasi merupakan isu yang telah sering dibahas dalam beberapa studi dan diskusi-diskusi oleh banyak pihak, baik oleh pihak pemerintah (Departemen Perhubungan) atau oleh akademisi dan masyarakat, terutama pada tahun-tahun terakhir disaat kecelakaan transportasi kerap terjadi. Bentuk hasil pembahasan telah tertuang, sebagaimana penjelasan di bawah Departemen Perhubungan di Jakarta bulan Maret 2007 telah mengembangkan suatu roadmap dalam usaha meningkatkan keselamatan transportasi di Indonesia. Roadmap ini dikembangkan untuk tiap moda transportasi darat, laut, udara, juga untuk peningkatan secara kelembagaan dan sumber daya manusia.

Keamanan dan keselamatan pelayaran merupakan faktor yang sangat penting untuk menunjang kelancaran transportasi laut dan mencegah terjadinya kecelakaan dimana penetapan alur pelayaran dimaksudkan untuk menjamin keamanan dan keselamatan pelayaran melalui pemberian koridor bagi kapal-kapal berlayar melintasi perairan yang diikuti dengan penandaan bagi bahaya kenavigasian. Penyelenggaraan alur pelayaran yang meliputi kegiatan program, penataan, pembangunan, pengoperasian dan pemeliharannya ditujukan untuk mampu memberikan pelayanan dan arahan kepada para pihak pengguna jasa transportasi laut untuk memperhatikan kapasitas dan kemampuan alur dikaitkan dengan bobot kapal yang akan melalui alur tersebut agar dapat berlayar dengan aman, lancar dan nyaman.

Keselamatan maritim merupakan suatu keadaan yang menjamin keselamatan berbagai kegiatan dilaut termasuk kegiatan pelayaran, eksplorasi dan eksploitasi sumberdaya alam dan hayati serta pelestarian lingkungan hidup. Untuk itu diperlukan tata kelautan dan penegakkan

hukum dilaut dalam menjamin keselamatan, keamanan, ketertiban dan perlindungan lingkungan laut agar tetap bersih dan lestari guna menunjang kelancaran lalu lintas pelayaran. Konsep kriteria dan pengaturan di bidang kelautan mempunyai implikasi yang luas dan harus dipertimbangkan dalam pemanfaatan ruang laut nasional.

Melalui penerapan strategi implementasi ketetapan IMO serta dukungan IALA terhadap pengembangan sarana bantu navigasi di sektor maritim maka penggunaan teknologi dan informasi diantaranya dilakukan melalui penyediaan sistem radionavigasi satelit. Dengan kebijakan dan pemanfaatan teknologi tersebut diharapkan tingkat keselamatan dan keamanan pelayaran akan lebih baik oleh karena telah melalui proses penggunaan penentu posisi tiga dimensi dan sistem penentu kecepatan dan waktu.

Salah satu upaya untuk mencegah terjadinya kecelakaan kapal dan kerugian lain dalam pelayaran adalah dengan melaksanakan jasa pemanduan. Karena pandu dianggap seorang navigator yang sangat mengetahui kondisi dan sifat perairan setempat disamping keahliannya untuk mengendalikan kapal melalui saran atau komando perintahnya kepada nakhoda sehingga kapal dapat melayari suatu perairan dengan selamat.

Pada dasarnya pengelolaan alur dilakukan guna mendukung kelancaran lalu-lintas laut dengan memperhatikan aspek keselamatan dan keamanan pelayaran serta aspek lingkungan dimana setiap tahunnya terjadi peningkatan aktivitas trafik sesuai dengan peningkatan kebutuhan akan angkutan laut.

Dampak belum terlaksananya pengelolaan alur pelayaran antara lain terjadinya kecelakaan dan kandasnya kapal di beberapa alur pelayaran yang disebabkan tidak terpantaunya peningkatan kepadatan trafik dan kondisi fisik perairan (perubahan kondisi perairan dan perilaku gerakan air laut dan cuaca). Disamping itu adanya beberapa aktivitas di perairan seperti bangunan ataupun instalasi dan gelaran kabel ataupun pipa yang tidak tertata dan juga perilaku nelayan di dalam melakukan aktivitasnya yang dapat mengganggu kelancaran lalu-lintas kapal.

Dalam rangka memenuhi kewajiban ketentuan Internasional dalam menjamin keamanan,

ketertiban di wilayah laut dan keselamatan pelayaran di perairan Indonesia maka dikeluarkan kebijakan tentang peruntukkan wilayah laut Indonesia beserta pengawasannya yang antara lain berupa : penentuan batas negara, penentuan alur pelayaran, penetapan batas-batas alur pelayaran, penetapan kawasan khusus antara lain kawasan wisata, pengeboran minyak, pipa/kabel bawah laut ataupun pelabuhan. Penetapan peruntukan wilayah laut harus diikuti dengan kesiapan pemberian petunjuk dan pengenalan wilayah laut tersebut dengan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) serta dituangkan pada peta laut.

SIMPULAN

Implementasi Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran masih belum optimal untuk dilaksanakan. Ada beberapa kelemahan dalam implementasinya diantaranya keselamatan penumpang/kapal merupakan masalah yang masih sulit diidentifikasi baik bagi pihak terkait di bidang perkapalan maupun oleh lembaga departemen perhubungan atau Dinas Instansi terkait. Dari sumber hukum formal diketemukan isi dari peraturan perundang-undangan yang ada belum melindungi para penumpang transportasi laut dan belum jelas mengatur masalah hak-hak, kewajiban-kewajiban, larangan-larangan, sanksi-sanksi dan tanggungjawab yang terkait dengan kegiatan transportasi laut. Belum ada lembaga perlindungan para penumpang yang secara khusus menangani para penumpang transportasi laut di pelabuhan ketika mereka mendapatkan kesulitan dan permasalahan terutama penumpang yang mengalami atau korban kecelakaan kapal.

Hal yang mesti diperhatikan dalam implementasi kebijakan terhadap keselamatan pelayaran dalam rangka menciptakan *zero accident* di wilayah perairan Sungai Siak, diantaranya peralatan dan perlengkapan *safety equipment* yang harus disediakan untuk melindungi jiwa awak kapal maupun penumpang pada waktu dalam keadaan darurat. Syahbandar sebagai pejabat pemegang fungsi keselamatan, harus bisa memastikan bahwa kapal yang hendak meninggalkan pelabuhan laik untuk berangkat, kelaiklautan berkaitan dengan keselamatan penumpang dan barang. Penyelenggaraan Kenavigasian perlu ditingkatkan kapasitas dan kemampuan melalui pemanfaatan teknologi satelit dengan penyediaan sistem informasi navigasi yang memenuhi standard.

DAFTAR RUJUKAN

- Abdul Wahab, Solichin. 1997. *Evaluasi Kebijakan Publik*. Malang: FIA Unibraw
- Abidin, Said Zainal. 2004. *Kebijakan Publik*. Jakarta: Yayasan Pancur Siwah
- Nugroho, D. Riant, 2004. *Kebijakan Publik, Formulasi, Implementasi dan Evaluasi*. Jakarta: Elex Media Komputindo
- Situmorang, Chaidir. 2003. *Mengikuti Prosedur Menjaga Keselamatan dan Kesehatan Kerja*. Jakarta: Depdiknas Direktorat Pendidikan Menengah Kejuruan
- Subarsono, A.G. 2005. *Analisis Kebijakan Publik: Konsep, Teori, dan Aplikasi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Tachjan, 2006. *Implementasi Kebijakan Publik*. Bandung: AIPI
- Winamo, Budi, 2002. *Teori dan Proses Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Media Pressindo.