

AKUNTABILITAS PUBLIK DPRD TERHADAP PELAYANAN APARATUR PEMERINTAH

Hanafiah dan Isril

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

Abstract: Public Accountability Members of DPRD to the Services Government. This study aims to describe the public accountability of the Regional Representatives Council (Council) District Indragiri Hilir made by government officials, the Office of Kesyahbandaran and Port Authority to provide services to users in the field of marine transportation services both security and safety of shipping. The method used was qualitative research. To get valid data to use population, ie kesyahbandaran and Port Authority officials and Members of Parliament Tembilahan Indragiri Hilir district. The results showed that public accountability Indragiri Hilir district legislature in improving the security and safety of sea transportation in Port Tembilahan a very important role. Although the services performed by officers and Port Authority Tembilahan kesyahbandaran been done, but the shipping service users still do not follow the rules.

Abstrak: Akuntabilitas Publik Anggota DPRD terhadap Pelayanan Aparatur Pemerintah. Penelitian ini bermaksud untuk menggambarkan akuntabilitas publik Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) Kabupaten Indragiri Hilir yang dilakukan oleh aparatur pemerintah, yaitu Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan untuk memberikan pelayanan kepada pengguna jasa transportasi laut baik dibidang keamanan maupun keselamatan pelayaran. Metode yang digunakan adalah penelitian kualitatif. Untuk mendapatkan data yang valid digunakan populasi, yaitu petugas kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tembilahan serta Anggota DPRD Kabupaten Indragiri Hilir. Hasil penelitian menunjukkan bahwa akuntabilitas publik DPRD Kabupaten Indragiri Hilir dalam meningkatkan keamanan dan keselamatan transportasi laut di Pelabuhan Tembilahan merupakan peran yang sangat penting. Walaupun pelayanan yang dilakukan oleh petugas kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tembilahan telah dilakukan, namun pengguna jasa pelayaran tetap tidak mengikuti peraturan yang berlaku.

Kata Kunci: Akuntabilitas publik, DPRD, pelayanan pemerintah, dan pelabuhan

PENDAHULUAN

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 36 tahun 2010 mengamanatkan bahwa Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tembilahan memberikan pelayanan kepada pengguna jasa transportasi laut terhadap keamanan dan keselamatan pelayaran, baik ketika kapal datang, ketika kapal berada di kolam pelabuhan maupun ketika kapal akan meninggalkan kolam pelabuhan. Walaupun pelayanan yang dilakukan oleh petugas Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tembilahan telah dilakukan, namun pengguna jasa pelayaran tetap tidak mengikuti peraturan yang berlaku sebagaimana yang diamanatkan UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Penyebab kecelakaan kapal laut sering terjadi disebabkan kelalaian manusia, dikarenakan

kurangnya pengawasan pemerintah terhadap keamanan dan keselamatan transportasi laut. Kemudian yang kita tidak bisa prediksi adalah disebabkan faktor alam berupa keadaan cuaca buruk. Walaupun pengawasan dilakukan oleh Aparatur Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tembilahan telah maksimal, namun pengguna jasa tetap tidak mengikuti peraturan keselamatan dan keamanan transportasi laut. Ini dibuktikan masih ada nakhoda kapal melakukan aktivitasnya ketika di perjalanan.

Aparatur Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan khususnya harus melakukan pengawasan yang lebih ketat. Sedangkan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) Kabupaten Indragiri Hilir sebagai pembuat undang-undang juga harus mengawasinya. Supaya apa yang diamanatkan UU No. 17 Tahun 2008 dapat

dilaksanakan oleh seluruh pengguna jasa transportasi laut.

Dalam definisi tradisional, akuntabilitas adalah istilah umum untuk menjelaskan betapa sejumlah organisasi telah memperlihatkan bahwa mereka sudah memenuhi misi yang diemban. Definisi lain menyebutkan akuntabilitas dapat diartikan sebagai kewajiban-kewajiban dari individu-individu atau penguasa yang dipercayakan untuk mengelola sumber-sumber daya publik dan yang bersangkutan dengannya untuk dapat menjawab hal-hal yang menyangkut pertanggungjawabannya.

Akuntabilitas terkait erat dengan instrumen untuk kegiatan kontrol terutama dalam hal pencapaian hasil pada pelayanan publik dan menyampaikannya secara transparan kepada masyarakat. Konsep tentang akuntabilitas secara harfiah dalam bahasa Inggris biasa disebut dengan *accountability* yang diartikan sebagai “yang dapat di pertanggungjawabkan” atau dalam kata sifat disebut sebagai *accountable*.

Kata negara atau kata tanah-air dalam beberapa istilah bahasa Indonesia adalah kata yang secara jelas mencerminkan kondisi fisik geografis Indonesia. Secara lengkap Indonesia memiliki dua sisi cerminan tersebut dibanding negara lainnya, karena Indonesia memiliki tanah yang berupa pulau-pulau dan air yang meliputi teluk, selat dan laut.

Wilayah daratan saat ini terdiri dari beribu-ribu pulau lebih kurang 17.506 dan sebanyak 11.801 pulau belum memiliki nama. Pulau-pulau tersebut tersebar mulai dari Aceh di wilayah barat sampai Papua di wilayah timur serta wilayah selatan mulai Jawa hingga Nusa Tenggara sampai mendekati gugusan kepulauan Philipina di sebelah utara. Seluas 1.8 juta Km² dikelilingi oleh wilayah perairan laut teritorial dan Zona Ekonomi Eksklusif seluas 6.1 juta Km² atau 2/3 dari luas wilayah yang ada. Wilayah Indonesia yang sangat luas tersebut, banyak mengandung beraneka ragam kekayaan sumberdaya alam, namun diakui sampai saat ini belum seluruh sumberdaya alam ditata dan dimanfaatkan dengan baik.

Hal ini dapat dilihat dari berbagai kasus

penyalahgunaan fungsi terjadi di wilayah Indonesia yang memerlukan perhatian dan penanganan yang sungguh-sungguh. Misalnya sebagai tempat, pembuangan limbah, pencurian kayu (ilegal logging), pencurian ikan oleh pihak asing, antara lain perompakan di laut, kerawanan penyelundupan, imigran/TKI gelap, konflik sosial, pelanggaran peraturan dan pencemaran lingkungan yang dengan mudah dapat dirusak oleh tindakan atau perbuatan yang tidak bertanggung jawab. Hal ini nampak pada beberapa kejadian di beberapa daerah propinsi, kabupaten, dan kota.

METODE

Metode yang digunakan adalah penelitian kualitatif. Informan yang dijadikan narasumber utama adalah petugas Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tembilahan serta Anggota DPRD Kabupaten Indragiri Hilir. Disamping penulis mendapatkan data dari nara sumber utama, penulis juga melakukan menggunakan narasumber yang mewakili (*representatif*) dan (*accidental*), yaitu siapa saja penulis secara kebetulan menemukan di lapangan, maka penulis menjadikannya sebagai informan, bila dipandang perlu narasumber tersebut cocok sebagai sumber data penelitian ini.

HASIL DAN PEMBAHASAN

UU No. 17 Tahun 2008 diberlakukan sebagai pengganti UU No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran. Undang-undang ini terdiri dari 22 bab dengan jumlah pasal sebanyak 355 pasal. Aspek keamanan dan keselamatan tertulis jelas di awal undang-undang ini. Perhatikan kutipan Pasal 1 ayat (1) sebagai berikut: “*Dalam Undang-undang ini yang dimaksud dengan: Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta Perlindungan Lingkungan Maritim.*” Aspek keselamatan dan keamanan transportasi laut secara jelas dan padat disampaikan pada pasal-pasal pada beberapa Bab dalam UU No. 17 Tahun 2008.

Pada UU No. 17 Tahun 2008 telah tertuang secara jelas dan padat. Empat perangkat yang terlibat dalam dunia transportasi secara umum, yakni perangkat keras (*hardware*), perangkat lunak (*software*), perangkat hidup (*lifeware*) dan perangkat organisasi (*organoware*) dibanding UU No. 21 Tahun 1992, dimana untuk aspek *hardware* meliputi prasarana dasar pelabuhan hingga sarana kapal diuraikan secara terinci.

Secara garis besar ada empat bidang yang telah diatur dalam UU No. 17 Tahun 2008, yaitu: a. Angkutan di Perairan; b. Kepelabuhanan; c. Keselamatan dan Keamanan serta Penegakan Hukum; dan d. Ketentuan Pidana. Keselamatan di sektor transportasi laut memiliki sejarah dan tradisi yang kuat berdasarkan pada regulasi dan inspeksi untuk menentukan kesesuaian dengan peraturannya. Yang menjadi inti dalam hal ini adalah semakin besar tingkat kesesuaiannya maka semakin baik kinerja keselamatan kapal tersebut.

Keselamatan merupakan syarat atau kriteria utama dalam perancangan (desain) untuk moda transportasi laut. Akan tetapi sektor ini ditangani/diorganisir sedemikian rupa sehingga interaksi berbagai pihak terkait baik unsure pemerintah/publik maupun swasta memegang peran penting dalam mencapai tingkat keselamatan yang tinggi.

Laporan inspeksi dan investigasi oleh pemerintah atau badan yang ditunjuk dapat dipertimbangkan sebagai “backbone” keselamatan moda transportasi laut. Dalam laporan tersebut, kecelakaan dan insiden menjadi sangat dominan. Berbagai kepentingan diobservasi untuk memperkaya prosedur yang dilakukan dengan tujuan untuk memperbaiki atau meningkatkan keselamatannya.

Indikator kinerja keselamatan dalam hal ini perlu dikembangkan. Bekerja pada indikator kinerja keselamatan ini memungkinkan dapat melakukan perbandingan dengan moda sektor lain sehingga memudahkan untuk mencapai tingkat keselamatan yang lebih baik serta memudahkan memahami akibat dari kecelakaan dan dengan demikian transparansi dapat dilakukan khususnya dalam mengambil keputusan untuk melakukan yang terbaik.

1. Indikator Keselamatan Transportasi laut

Port State Control merupakan *inspection regime* untuk kapal yang masuk kepelabuhan suatu negara yang telah menandatangani Paris Memorandum of Understanding (MoU). Dengan tujuan untuk mengeliminasi kapal-kapal yang substandar, maka pemeriksaan dilakukan pada setiap kapal untuk jangka waktu tertentu (biasanya 2 tahun).

Setiap kapal dapat ditahan jika ditemukan tidak memenuhi salah satu dari persyaratan yang ditetapkan. Selama kapal ditahan maka harus dilakukan perbaikan terhadap semua kekurangan yang ditemukan. Pemeriksaan ini dilakukan oleh petugas *port state control* yang di Indonesia dikeman sebagai Syahbandar.

Pemeriksaan yang dilakukan meliputi :

- Sertifikat kapal
- Awak kapal (sertifikat kompetensi, jumlah minimum *crew*, dll.)
- Ruang kerja (*working space*)
- Perlengkapan keselamatan jiwa (*life boat, raft buoys, EPIRB* (lokasi peralatan dalam kondisi darurat), dll).
- Peralatan pemadam kebakaran (*fire fighting appliance*)
- Alat pencegahan kecelakaan (*accident prevention*).
- *General safety* (*watertight doors, safety plan and signs, escape routes, steering gear, pilot ladder, etc.*)
- *Alarm signal* (*general alarm and fire alarm*)

2. Alat-alat Penolong (*life saving appliance*)

Setiap kapal sesuai dengan ukurannya harus dilengkapi dengan alat-alat penolong seperti:

- a. Sekoci penolong (*life boat*). *Life boat* adalah alat untuk menyelamatkan sejumlah pelayar dari kapal yang telah ditinggalkan karena tenggelam atau terbakar dan seterusnya, demi untuk menyelamatkan ke kapal yang terdekat yang memberi pertolongan. Sekoci ini diturunkan ke air dengan alat yang disebut *dewi-dewi*. Terdapat dua jenis sekoci penolong yaitu sekoci penolong biasa (me-

- makai dayung) dan sekoci penolong bermotor. Sekoci maksimun memuat 150 orang.
- b. Rakit penolong kembang (*inflatable life raft /ILR*). *ILR* adalah alat yang dilemparkan ke laut jika kapal dalam keadaan bahaya tenggelam atau terbakar dll. Alat ini secara otomatis akan mengembang sehingga membentuk rakit yang memiliki penutup (*canopy*). Untuk kapal penunjang, *ILR* harus dari tipe yang dapat diluncurkan ke air dengan menggunakan alat peluncur khusus sesuai ketentuan SOLAS. Alat ini dapat bertahan selama 30 hari dalam segala bentuk cuaca.
 - c. Rakit penolong (*rigit liferaft*). Alat ini merupakan alat yang dilempar ke laut dari tempatnya di geladak kapal, digunakan untuk mengangkut penumpang yang telah berada di laut sehingga dapat bertahan sambil menunggu datangnya bantuan.
 - d. Sekoci penyelamat (*rescue boat*). Alat ini adalah alat yang hampir seupa dengan sekoci pwenolong tetapi ukurannya lebih kecil dan mempunyai alat penggerak sendiri (*inboard / outboard motor*). *Rescue boat* dapat memuat 5 orang yang duduk dan 1 orang berbaring. *Rescue boat* digunakan untuk keperluan khusus seperti mencari/menolong orang yang jatuh ke laut dan atau mengumpulkan sekoci penolong dan menundanya sampai ke tempat yang aman.
 - e. Baju penolong (*life jacket*). Alat ini berbentuk rompi yang digunakan agar tetap terapung jika kapal mengalami musibah kecelakaan. Baju ini dilengkapi sempritan dan sebuah lampu baterai.
 - f. Pelampung penolong (*life buoy*). Alat ini digunakan untuk menolong orang yang terjatuh atau tercebut ke laut. Bentuknya bulat dan mempunyai diameter tidak lebih dari 40-80 cm dan beratnya 2,5 kg.

DPRD Kabupaten Indragiri Hilir turut bertanggung jawab terhadap keamanan dan keselamatan transportasi laut di daerah ini, melalui fungsi pengawasan terhadap pihak-pihak atau instansi yang bertanggung jawab dalam pelaksanaan tugas kepelabuhan dan menjaga keamanan dan keselamatan transportasi laut.

Dalam hal ini peranan fungsi pengawasan ke lapangan dan dengar pendapat dengan pihak penguasa pelabuhan dan agen pelayaran juga memegang peranan penting bagi keamanan dan keselamatan pengguna jasa transportasi laut. Akan tetapi akuntabilitas DPRD Kabupaten Indragiri Hilir patut dipertanyakan sejauhmana tanggung jawabnya terhadap keamanan dan keselamatan transportasi laut di daerah ini.

Kebijakan yang dikeluarkan akan sangat menentukan baik berupa keamanan maupun keselamatan bagi pengguna jasa transportasi laut dan bekerjasama dengan petugas dipelabuhan terutama pengawasan. Pemerintah, yaitu Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Tembilahan.

Untuk terwujudnya keselamatan dan keamanan transportasi laut di pelabuhan Tembilahan, Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Tembilahan mengkoordinasikan kegiatan instansi pemerintah terkait untuk melayani pengguna jasa transportasi laut baik kegiatan bongkar muat barang maupun kegiatan bongkar muat penumpang untuk berlayar ke arah yang disinggahi.

Hal tersebut sangat diperlukan perhatian oleh instansi yang ada di pelabuhan terutama Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Tembilahan yang menyangkut keselamatan dan keamanan transportasi laut guna terciptanya keselamatan dan keamanan.

Dengan adanya tugas instansi terkait yang ada di pelabuhan, maka kegiatan yang bergerak dan berkepentingan harus melaksanakan koordinasi, dimana hubungan koordinasi dengan instansi yang ada di pelabuhan melakukan perumusan kebijakan pelaksanaan pelayanan jasa terhadap pengguna jasa pelayaran. Namun tatanan transportasi negara kita sering mengalami kendala terutama keselamatan dan keamanan yaitu sering terjadinya kecelakaan kapal di perairan. Di lain pihak, pemerintah telah mengeluarkan biaya yang besar untuk terciptanya sistem keselamatan dan keamanan transportasi laut.

PENUTUP

Pelaksanaan tugas-tugas otoritas Pelabuhan Tembilahan masih belum maksimal yang ditandai

masih adanya kecelakaan kapal laut yang terjadi pada setiap tahunnya. Kemudian masih adanya penyimpangan yang terjadi dari pemilik kapal dan agen pelayaran dalam hal pencatatan laporan muatan barang dan sebagainya. Di sinilah pentingnya fungsi pengawasan yang dilakukan oleh DPRD Kabupaten Indragiri Hilir dalam menjamin terselenggarakan tugas-tugas otoritas kepelabuhan dalam memberikan pelayanan jasa transportasi laut yang maksimal, serta keamanan dan keselamatan transportasi laut. Akan tetapi dalam kenyataannya fungsi pengawasan belum terlaksana dengan baik sehingga akuntabilitas publik DPRD Kabupaten Indragiri Hilir terhadap keamanan dan keselamatan transportasi laut di daerah ini patut dipertanyakan.

DAFTAR RUJUKAN

- Abbas, Salim, 2002. *Manajemen Transportasi*, Jakarta: Mutiara Sumber Widya.
- Sujamto, 1994. *Aspek-aspek Pengawasan di Indonesia*, Jakarta: Sinar Grafika.
- Siagian, Tondang P, 1995. *Manajemen Strategi*, Jakarta: PT. Bumi Aksara
- Tjiptono, Fandy, 1996. *Manajemen Jasa*, Yogyakarta.
- Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- Undang-undang No. 27 Tahun 2009 tentang MPR, DPR, DPD dan DPRD
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2010.
- Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan