

BAB IV

PENYAJIAN DATA DAN LAPORAN PENELITIAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

1. Sejarah kabupaten

Kabupaten Kotawaringin Timur atau bisa juga disebut dengan Sampit (Ibu Kota Kabupaten Kotawaringin Timur), merupakan salah satu Kabupaten yang ada di Provinsi Kalimantan Tengah dan juga merupakan Kabupaten yang terpenting di Kalimantan Tengah. Disamping karena secara ekonomis menjadi Kabupaten yang relatif maju, namun juga secara letak geografis menjadi Kabupaten yang wilayahnya strategis.

Kabupaten Kotawaringin Timur secara Historis tidak terlepas dari pemerintah Majapahit dan masuknya agama Islam yang berkembang mulai tahun 1620. Pada waktu itu, daerah-daerah pantai Kalimantan Tengah bagian selatan dikuasai Kerajaan Demak. Pada Tahun 1679, Kerajaan Banjarmasin mendirikan Kerajaan kotawaringin yang berlokasi di Kecamatan Arut Selatan, Kabupaten Kotawaringin Barat, meliputi daerah pantai Kalimantan Tengah termasuk Sampit, Mendawai dan Kuala Pembuang. Sedangkan daerah-daerah lainnya tetap berada di bawah pimpinan kepala suku yang kemudian menarik diri ke daerah pedalaman.

Sementara itu, sejak ditandatanganinya perjanjian VOC dan Sultan banjar (1787), maka daerah Kotawaringin Timur dikuasai pemerintah kolonial Hindia Belanda. Pada tahun 1917, Belanda mengangkat petugas

pemerintahannya dari penduduk pribumi di bawah pengawasan pejabat Hindia Belanda. Kotawaringin Timur pada masa itu merupakan suatu wilayah pemerintahan Onder Afdelling Sampit, yakni setingkat kewedanaan dengan kepala pemerintahannya yakni Kontrolir atau controleur (Asyari;4-6).

Secara fisik, kondisi geografis Kotawaringin tidak begitu banyak berubah. Sebelah utara berbatasan dengan Kalimantan Barat (Onder Afdelling Sintang), sebelah timur dengan Sungai Kahayan (termasuk Onder Afdelling Beneden Dayak), sebelah selatan berbatasan dengan Laut Jawa, sedangkan sebelah barat dengan Kotawaringin Barat (Onder Afdelling Kotawaringin).

Awalnya, Kotawaringin Timur memiliki luas wilayah sekitar 50.700 kilometer persegi, sama dengan luas sebelum era kemerdekaan. Daerah Kotawaringin Timur dilintasi tiga sungai penting yakni Sungai Mentaya, Seruyan dan Katingan yang mengalir menuju ke Laut Jawa. Namun, pasca pemekaran wilayah pada 2002, Kotawaringin Timur dipecah menjadi dua kabupaten baru yakni Kabupaten Seruyan dan Katingan. Akibatnya, Kotawaringin Timur Cuma memiliki Sungai Mentaya yang membelah Kota Sampit, sementara Sungai Seruyan dan Katingan termasuk dalam wilayah pemekaran kabupaten baru tersebut. Sejak itu pula, luas Kotawaringin Timur menyusut hanya tinggal sekitar 17.000 kilometer persegi (Eksekutif; 2003).

Daerah Kotawaringin yang pada masa itu berkedudukan di Pangkalan Bun masih menjadi daerah pendudukan tentara Belanda. Pada 14 Januari 1946, daerah Kotawaringin Barat rencananya juga akan dimasukkan ke dalam daerah Bagian Dayak Besar menjadi sebuah negara bagian. Ini merupakan salah satu

politik kotor pemerintah Belanda saat itu dimana tujuannya untuk memecah belah daerah sehingga mudah dikuasai kembali.

Namun dalam hal ini, dewan Kotawaringin tetap bersikeras memperjuangkan Kotawaringin untuk lepas dari pemerintahan Belanda dan hanya tunduk kepada pemerintahan RI yang sah. Hal ini dibuktikan dari adanya perlawanan sporadic di sejumlah daerah yang memang tidak mau lagi berada di bawah lingkungan kolonial Belanda. Hingga akhir 1949, Gubernur Kalimantan, Dr. Murdjani datang ke daerah Kotawaringin di dampingi Mayor Tjilik Riwut dan lain-lain. Akhirnya, pada 1 Mei 1950, wilayah Kotawaringin telah diterima ke dalam pangkuan Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) sebagai daerah Swapraja Kotawaringin.

Keinginan untuk menambah keselarasan dalam menjalankan pemerintahan daerah yang terinspirasi dari UU Nomor 1 Tahun 1957 tentang Pokok-Pokok Pemerintahan menggantikan Undang-Undang Nomor 22 tahun 1948, maka perlu menambah daerah tingkat II di Kalimantan dengan jalan membagi beberapa daerah otonom kabupaten lama menjadi beberapa daerah tingkat II baru dan membentuk kotapraja baru.

Pemerintah Daerah Otonom Kabupaten yang saat itu dipimpin oleh Tjilik Riwut mempunyai keinginan untuk membagi daerah otonom Kotawaringin menjadi dua wilayah kabupaten dalam wilayah Daerah Tingkat I Kalimantan Tengah.

Sehingga pada 18 Mei 1957, dalam sebuah upacara adat yang dimotori anggota Gerakan Mandau Telawang Pancasila (GMTPS), akhirnya Gubernur

Milono (gubernur pada Departemen Dalam Negeri Koordinator Seluruh Kalimantan) menyatakan bahwa Desa Pahandut dipilih sebagai Kota Palangka Raya, Ibu Kota Provinsi Kalimantan tengah. Dan peletakan batu pertama pembangunan Kota Palangka Raya pada 17 Juli 1957 itu dilakukan langsung oleh Presiden RI Ir. Soekarno.

Sejak itu pula secara resmi Kotawaringin dipisah menjadi Kabupaten Daerah Tingkat II Kotawaringin Timur, meliputi Kewedanan Sampit Barat (DAS Seruyan), Sampit Timur (DAS Mentaya), dan Sampit Utara (DAS Katingan) beribukota di sampit dan Kotawaringin Barat (Swapraja Kotawaringin meliputi Kewedanan Kotawaringin) beribukota di Pangkalanbun. Dua Kabupaten ini menjadi bagian wilayah provinsi Kalimantan Tengah, khususnya setelah dikeluarkannya Undang-Undang Nomor 27 Tahun 1959, tentang Penetapan Undang-Undang Darurat Nomor 3 Tahun 1953 tentang Pembentukan Daerah Tingkat II di Kalimantan.¹

¹ Sejarah Kabupaten Kotawaringin Timur, diakses pada Rabu 31 Januari 2024 pukul 15.28 WITA. <https://kotimkab.go.id/sejarah-kabupaten/>

B. Penyajian Data

1. Identitas Informan dan Hasil Wawancara

a. Informan Pertama Masyarakat/Penyedia Jasa

Nama: Supardi

Alamat: Desa Bapinang Kec. Pulau Hanaut

Pendidikan terakhir : SD/Sederajat

Informan:

Kalo ulun kada pernah tahu tentang isi dari Perda nomor 7 tahun 2015 itu, ulun kada bisi izin nya, semalam itu ada di suruh mengurus perizinan cuman pas rami soal itu kada berapa lawas info tentang izin itu hilang. Lawan selawas ini kada biasa jua ulun dapat sanksi nya atau denda dan sebagainya bila kada bisi surat tu. Jadi, sampai sekarang kada lagi meurusi surat izin, klotok ulun beroperasi kada bisi izin nya.²

(kalo saya tidak pernah tahu tentang isi Perda nomor 7 tahun 2015 itu, saya tidak punya izinnya, kemarin itu pernah ada disuruh mengurus perizinan tersebut tetapi tidak bertahan lama info tentang perizinan itu hilang. Selama aini saya tidak biasa juga mendapatkan sanksinya atau denda dan sebagainya bila saya tidak memiliki surat izin itu. Jadi, sampai sekarang saya tidak lagi mengurus soal surat izinnya, dan selama ini perahu saya beroperasi tanpa ada punya izinnya).

² Supardi, Agus, masyarakat penyedia jasa angkutan Sungai dan danau di Kabupaten Kotawaringin Timur, *wawancara pribadi*, Samuda, 10 Januari 2024, pukul 11.06 WIB.

Nama: Agus

Alamat: Samuda Kecil Kec. Mentaya Hilir Selatan

Pendidikan terakhir : SD/Sederajat

Informan:

Nah amun ulun kada biasa mendengar atau membaca isi dari perda nomor 7 tahun 2015 itu, tapi ulun semalam ada bisi izinnya cuman surat izinnya ulun hilang semalam, habis itu kada lagi meurus surat izinnya, semalam tu yang mengeluarkan surat izinnya dari dishub, cuman sekarang kada lagi buhan dishub menakoni masalah surat izin tu, lawan selawas ini kada biasa ulun dapat sanksi nya jua jadi ulun beroperasi kada be surat izin ae jua, soalnya selawas ini kada di takoni jua oleh orang dishub.³

(Kalo saya tidak pernah mendengar ataupun membaca tentang isi Perda Nomor 7 Tahun 2015 itu, tetapi kemarin saya ada memiliki surat izinnya cuman surat izin tersebut sudah hilang, dan setelah itu tidak ada lagi saya mengurus perizinannya, kemarin itu yang mengeluarkan surat izinnya adalah dinas perhubungan, akan tetapi sampai sekarang tidak ada lagi dishub menanyakan tentang masalah perizinan ke saya, dan selama ini saya juga tidak pernah mendapatkan sanksinya dan akhirnya selama ini saya beroperasi tanpa memiliki surat izin tersebut, karena selama ini tidak ditanyakan juga oleh dishub).

Berdasarkan hasil wawancara diatas peneliti menyimpulkan bahwa banyak penyedia jasa yang masih belum sepenuhnya mengimplementasikan

³ Supardi, Agus, masyarakat penyedia jasa angkutan Sungai dan danau di Kabupaten Kotawaringin Timur, *wawancara pribadi*, Samuda, 10 Januari 2024, pukul 13.39 WIB.

perda nomor 7 tahun 2015 karena pada dasarnya penyedia jasa tersebut banyak yang tidak mengetahui tentang isi dari perda nomor 7 tahun 2015 ini yang sehingga membuat mereka tidak terlalu peduli atau apatis dengan implementasi perda nomor 7 tahun 2015 ini. Dari sini juga melihat bahwa adanya kekurangan penyampaian informasi ataupun sosialisasi dan juga kurangnya ketegasan yang dilakukan oleh dinas terkait dalam membuat kesadaran masyarakat untuk ikut berpartisipasi dalam mengimplementasikan perda nomor 7 tahun 2015 ini.

b. Informan Kedua

Nama: Nino Andria Yudianto, S.H., M.H

Jabatan: Kabag Perundang-undangan, Risalah dan Humas

Informan

“Hukum atau peraturan itu di lihat dari tiga aspek yaitu adalah filosofis, yuridis, dan sosiologis dan salah satu aspek nya yaitu adalah aspek sosiologis dalam hal ini peraturan itu harus di lihat dari manfaat dan kebutuhannya kepada masyarakat, di dalam hal ini bahwa juga ada hal terhadap fakta empiris. Melihat dari peraturan daerah nomor 7 tahun 2015, dalam hal ini bahwa hubungan antara Masyarakat sebagai penyedia jasa dan juga dishub sebagai yang mengeluarkan izin tersebut itu harus ada kejelasan bunyi peraturan yang disampaikan, jika seandainya ada pembayaran regulasi namun juga tetap tidak memiliki izin maka secara tidak langsung tidak adanya kelegalitasan angkutan Sungai dan danau tersebut artinya itu yang bermasalah adalah di dinas terkait yang mengeluarkan, atau Masyarakat banyak tidak tahu dengan adanya

peraturan sehingga implementasi dari peraturan ini tidak berjalan dengan baik artinya dinas terkait tidak mensosialisasikan dengan benar terhadap peraturan daerah ini. Akan tetapi sebaliknya jika dinas terkait sudah memberikan pelayanan, dan juga sosialisasi artinya Masyarakat atau penyedia jasa yang bersifat tidak mau tahu terhadap peraturan yang dibuat ini. Namun kita juga harus melihat alasan penyedia jasa tidak mengurus soal perizinan angkutan Sungai dan danau misalnya seperti apakah setiap di dinas setempat bisa mengurus langsung soal perizinan ini, atau penyedia jasa harus langsung mengurus ke dinas pusat daerah kabupaten yang mana itu jarak tempuhnya jauh dari banyaknya penyedia jasa angkutan Sungai dan danau, sehingga membuat mereka untuk malas pergi ke dinas terkait.”⁴

Berdasarkan hasil wawancara diatas peneliti menyimpulkan bahwa peraturan yang dibuat oleh DPRD Kabupaten Kotawaringin Timur ini melihat dari salah satu aspek yaitu adalah aspek sosiologis yang Dimana aspek sosiologis itu melihat dari fakta empiris yang terjadi di wilayah Kabupaten Kotawaringin Timur seperti tentang penyedia jasa angkutan Sungai dan danau ini. Pemerintah harus mengatur kegiatan angkutan Sungai dan danau ini sebagai bentuk keamanan dan keteraturan terhadap yang sebagai penyedia jasa angkutan Sungai dan danau maupun sebagai penumpang.

⁴ Nino Andria Yudianto, S.H., M.H, Kabag Perundang-undangan, Risalah dan Humas DPRD Kabupaten Kotawaringin Timur, *wawancara pribadi*, Sampit, 19 Januari 2024, Pukul 13.52 WIB

c. Informan Ketiga

Nama: H. Suparmadi, S. E., M. M.

Jabatan: Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Kotawaringin Timur

“Terkait dengan izin penyelenggaraan angkutan Sungai dan Danau di wilayah Kabupaten Kotawaringin Timur. Kalo sesuai dengan perda ini sebenarnya ada beberapa kriteria terkait dengan izin kapal dalam artian izin operasional kapal Sungai dan danau khususnya di wilayah kabupaten Kotim, cuman sesuai dengan regulasi terbaru kalo mengacu di perda yang ini, terkait dengan ukur kapal, dokumen keselamatan kapal dan lain sebagainya termasuk SKK, sertifikat pengawakan kapal itu masih di Kabupaten sesuai dengan perda ini. Akan tetapi, itu ada perdirgen nomor 3424/AP402DRJD2020, itu tentang angkutan Sungai dan danau, perdirgen ini diterbitkan oleh dirgen perhubungan darat, Dimana untuk semua hal-hal yang sifatnya teknis terkait dengan dokumen kapal itu tidak ada lagi kewenangan daerah, semuanya kewenangan dari kementerian perhubungan sesuai dengan dirgen ini.

Jadi, perda ini sebenarnya sudah tidak relevan lagi kalo menyesuaikan dengan perdirgen ini. Karena, untuk saat ini kapal-kapal yang ada di kotim khususnya seperti kapal klotok, penyebrangan dan lain sebagainya untuk dokumen kapalnya yang menerbitkan adalah BPTD atau dirgen perhubungan darat melalui Menteri Perhubungan. Adapun dalam pengimplementasian atau pelaksanaan kalo sesuai dengan ini mungkin di Dishub hanya terkait dengan persetujuan operasi saja itupun jika dokumen kapal yang nanti memohonkan ke dishub itu sudah lengkap yang diterbitkan oleh kementerian perhubungan

melalui DPTD, kalo berbicara konteks ke perda ini sudah tidak relevan lagi untuk diterapkan karena adanya regulasi terbaru tersebut.

Jadi, untuk terkait dengan keselamatan kapal seperti SKK , persetujuan berlayar dan lain sebagainya itu adalah kewenangan dari kementerian untuk saat ini. Dulu perda ini masih mengatur kewenangan di Daerah cuman dengan adanya regulasi terbaru sudah tidak berlaku lagi perda ini, cuman dalam hal persetujuan operasi saja, itupun persetujuan operasi kapal Sungai dan danau atau kapal penyebrangan itu mengacu dipermenhub 104 tahun 2017 terkait dengan penyelenggaraan operasional atau pengoperasian kapal Sungai dan danau ataupun kapal penyebrangan. Untuk implementasi atau penerapan dari perda ini bukan berarti tidak berjalan dengan baik cuman untuk dokumen kapal sebagai syarat pendukung untuk bisa menerbitkan syarat izin operasi atau izin penyelenggaraan angkutan Sungai dan danau. Sebelum kapal penyebrangan contoh seperti kapal penyebrangan Sampit Mentaya itu izin operasinya dari Dishub yang menerbitkan akan tetapi dokumen kapalnya untuk bisa diterbitkan sebagai penyelenggara harus memiliki dokumen kapal yang dimiliki oleh kementerian setelah itu dimiliki oleh penyedia jasa angkutannya lalu diajukan ke Dishub lalu izin operasional atau penyelenggaraan itu bisa diterbitkan oleh Dishub. Yang namanya peraturan daerah berlaku di daerah yang mana ini juga merujuk undang-undang yang ada diatas dalam pelaksanaannya atau implementasinya, tempo hari untuk seperti pengusaha angkutan Sungai dan danau, atau angkutan penyebrangan ada beberapa yang mengurus perizinan apalagi ada yang diatur terkait dengan GT 7, GT diatas 7, itu semua tergantung

dari GT nya kalo di bilang perda ini jalan atau tidak, yaa Alhamdulillah berjalan, cuman adanya regulasi terbaru terkait dengan dokumen kapal dan sebagainya tidak bisa lagi menggunakan perda nomor 7 tahun 2015 ini.

Cuman untuk trayek lintasan angkutan Sungai dan danau yang ada di wilayah Kotim, pemda kotim sudah ada peraturan bupatinya (perbup). Jadi pemda juga ada peraturannya, beberapa dermaga misalnya dari Sampit menuju ke Mentaya Sebrang itu ada SK trayek nya, kemudian ke arah Bapinang, Basirih ada SK trayek nya juga, dari Samuda ke Bapinang ada SK trayek nya juga. Jadi ada SK rute lintasan trayek angkutan penyebrangan di wilayah Kabupaten Kotawaringin Timur. Jadi saat ini yang memiliki persetujuan operasi Cuman dari Sampit ke Mentaya Sebrang karena penyedia jasa tersebut dokumen kapalnya sudah lengkap, sedangkan untuk rute yang lain sebagian masih dalam tahap pengurusan dokumen kapalnya.”⁵

Berdasarkan hasil wawancara diatas peneliti menyimpulkan bahwa adanya perubahan aturan yang dibuat dari pemerintah pusat tentang perizinan penyelenggaraan angkutan Sungai dan danau, dimana pemerintah daerah atau dinas perhubungan yang dulunya punya wewenang terhadap dokumen kapal sekarang bahwa pemerintah daerah tidak bisa lagi menentukan dokumen kapal tersebut. Pemerintah Daerah atau Dinas Perhubungan hanya bisa membuat izin operasional atau penyelenggaraan angkutan Sungai dan danau yang dimana itu

⁵ H. Suparmadi, S. E., M. M, Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Kotawaringin Timur, *wawancara pribadi*, Sampit, 23 Januari 2024, pukul 09.58 WIB

juga harus mendapat persetujuan dari Dinas Perhubungan pusat terhadap kelayakan dokumen kapal.

Informan Keempat

Nama : Siti Aisyah

Jabatan : Staf bagian hukum Pemerintah Daerah Kabupaten Kotawaringin

Timur

“Saya belum mengetahui secara pasti apa yang melatar belakanginya tapi yang pasti bahwa kalo sudah keluar perda ini artinya itu sudah direncanakan oleh prolegda pada tahun ini. Mungkin yang melatar belakanginya adanya perda ini karena banyaknya angkutan Sungai dan danau di wilayah ini dari Sampit ke Sebrang, kalo di Samuda seperti ke Pulau Hanaut. Kalo dari pemerintah daerah biasanya sudah ada memasuki prolegda kemudian dibahas dan menjadilah perda. Kalo selama ini untuk pencarian perda kayanya belum ada, masih belum banyak antusias masyarakat, kalo dari pihak kami juga belum ada sosialisasi. Selama ini masih belum ada evaluasi terhadap perda ini, jadi belum bisa diukur apa ada hambatannya. Untuk tindak lanjut perizinan bahwa ada perbup perizinan karena berlakunya UU Ciptakerja ada beberapa memang yang berubah, apakah ini termasuk saya juga masih belum membaca sepenuhnya karena juga banyak lampirannya. Akan tetapi, ini juga perubahan tapi tindak lanjut dari PP dari pemerintah pusat, tapi kami juga tidak bisa mencabut perda ini kalo mencabut perda harus dengan perda juga. Biasanya perda ini inisiator nya dari dinas perhubungan kalo kami sebagai koordinasinya

saja untuk supaya bisa perda ini dapat diundangkan, pembahasan di DPR kami yang mengkoordinirnya kalo sudah jadi maka yang menjalankan adalah dinas yang bersangkutan. Kami juga seharusnya seperti itu juga mengawasi dan ada evaluasi lebih lanjut apakah masih berlaku atau sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi seperti itu, selama ini kami juga belum mengawasi lebih lanjut.”⁶

Berdasarkan hasil wawancara diatas maka peneliti menyimpulkan bahwa yang menjadi latar belakang dari terbuatnya perda ini adalah karena di wilayah Kabupaten Kotawaringin Timur masih banyak masyarakatnya yang menggunakan angkutan Sungai dan danau. Kemudian dari itu lah pemerintah daerah memasukkan ini ke Prolegda yang kemudian menjadilah sebuah perda nomor 7 tahun 2015 ini. Selama perda ini dikeluarkan pemerintah daerah masih belum mencari atau meneliti tentang antusias masyarakat akan ketaatan terhadap perda ini, begitu juga dengan dalam pemahaman pengimplementasian perda nomor 7 tahun 2015 ini.

⁶ Siti Aisyah, Staf bagian hukum Pemerintah Daerah Kabupaten Kotawaringin Timur, *wawancara pribadi*, Sampit, 19 Februari 2024, Pukul 10.22 WIB

C. Analisis Data

Berdasarkan hasil penelitian yang sudah dilakukan oleh penulis dan data yang diperoleh, maka analisis data yang digunakan oleh penulis untuk jadi bahan diskusi serta untuk menjawab permasalahan, yang didefinisikan sebagai berikut:

Impelementasi Peraturan Daerah Kabupaten Kotawaringin Timur Nomor 7 Tahun 2015 Tentang Perizinan Penyelenggaraan Angkutan Sungai Dan Danau Di Kabupaten Kotawaringin Timur.

Masyarakat Kabupaten Kotawaringin Timur masih banyak menggunakan jasa angkutan Sungai dan danau dalam membantu kegiatan mereka sehari-hari, seperti mereka bepergian misalnya seperti pergi ke pasar, ke satu desa ke desa yang lainnya, ke tempat yang tidak ada akses jalur darat, dan sebagainya. Selain membantu mereka mengantar ke suatu tempat penyedia jasa angkutan Sungai dan danau ini juga dapat mampu membawa benda atau juga peralatan yang besar misalnya seperti mobil, motor, dan sebagainya. Oleh karena itu dibuatlah perda nomor 7 tahun 2015 ini untuk mengatur serta juga menjaga keamanan dan ketertiban bagi penyedia jasa angkutan Sungai dan danau atau masyarakat Kabupaten Kotawaringin Timur yang menggunakan jasa angkutan Sungai dan danau.

Kurangnya sosialisasi tentang Peraturan Daerah Nomor 7 tahun 2015 dari pemerintah daerah, yang membuat banyak masyarakat atau penyedia jasa angkutan Sungai dan danau di Kabupaten Kotawaringin Timur tidak mendapatkan informasi atau sosialisasi dari pemerintah daerah terhadap isi perda nomor 7 tahun 2015 ini. Oleh karena itu kurangnya informasi dan sosialisasi tersebut, maka masih banyak

di temukan masyarakat di Kabupaten Kotawaringin Timur itu tidak mengetahui tentang isi perda tersebut. Karena hal ini lah juga yang membuat Peraturan Daerah Nomor 7 Tahun 2015 ini banyak tidak ditaati atau diikuti oleh penyedia jasa angkutan Sungai dan danau atau masyarakat di Kabupaten Kotawaringin Timur.

Pemerintah daerah juga kurang tegas terhadap perda nomor 7 tahun 2015 ini yang membuat masyarakat atau penyedia jasa angkutan Sungai dan danau Di Kabupaten Kotawaringin Timur ini tidak mentaati atau mengikuti perda yang telah dibuat, dan juga pada akhirnya masyarakat dan penyedia jasa angkutan Sungai dan danau itu bersifat apatis terhadap perda nomor 7 tahun 2015 ini. Pada akhirnya masyarakat atau penyedia jasa angkutan Sungai dan danau tetap saja mengoperasikan perahu atau klotoknya dan juga tetap menjalankan jasanya meskipun tanpa ada surat izin dan tanpa ada sanksi dari pemerintah daerah. Dalam hal ini peraturan yang dibuat oleh pemerintah daerah ini tidak berjalan dengan baik, dan karena hal itulah yang juga menyebabkan Perda Nomor 7 tahun 2015 itu secara pengimplementasiannya tidak berjalan.

Adanya perubahan peraturan dari pemerintah pusat maka peraturan tersebut sudeh berubah sejak ditetapkan nya Perdirgen nomor 3424/AP402DRJD2020 yang dibuat oleh dinas perhubungan. Dalam hal ini dapat dilihat bahwa Perda ini tidak relevan lagi untuk diterapkan di Kabupaten Kotawaringin Timur, dan itu yang akan membuat perda ini dalam pengimplementasiannya tidak akan berjalan baik.

Pemerintah Daerah seharusnya merevisi isi Perda ini dan menyesuaikan dengan peraturan yang baru. Dalam hal perizinan masih banyak pengusaha atau penyedia jasa angkutan Sungai dan danau ini tidak mengurus perizinannya, hanya

ada beberapa wilayah yang sudah memiliki izin sedangkan wilayah yang lainnya masih dalam tahap pengurusan dokumen kapal/klotok dan yang lainnya juga masih banyak yang belum sama sekali mengurus dokumen kapal/klotok, sehingga di Kabupaten Kotawaringin Timur ini masih banyak yang belum memiliki izin sebagai penyedia jasa angkutan Sungai dan danau.

Untuk pengurusan izin trayek Pemerintah Daerah sudah membuat Perbup nya, dimana setiap dermaga itu harus memiliki SK izin Trayek sebagai penyedia jasa angkutan Sungai dan danau. Akan tetapi di wilayah Kabupaten Kotawaringin Timur ini hanya ada beberapa dermaga yang sudah mengurus SK izin Trayek tersebut, sehingga dermaga yang lain di wilayah Kabupaten Kotawaringin Timur ini masih beroperasi tanpa mendapatkan SK dari Pemerintah Daerah atau Dinas Perhubungan. Dari sini dapat dilihat bahwa untuk Pengimplementasian Perda Nomor 7 Tahun 2015 ini kurang dapat berjalan dengan baik.

Pengimplementasian peraturan, dalam hal ini DPRD melihat dari dua sisi, baik itu dari sisi yang mengeluarkan izin (Dishub) maupun juga yang mendapatkan izin (orang/badan penyedia jasa angkutan Sungai dan danau). Dari sisi dinas terakait apabila ada dinas terkait melakukan pembayaran regulasi kepada penyedia jasa angkutan Sungai dan danau namun masih banyak penyedia jasa yang masih tidak memiliki izin terkait angkutan Sungai dan danau maka dari itu akan memunculkan ketidakberhasilan implementasi peraturan tersebut karena kurangnya ketegasan terhadap peraturan nomor 7 tahun 2015 ini, atau juga kurangnya informasi dan juga sosialisasi terhadap peraturan 7 tahun 2015 ini sehingga membuat masyarakat memilih untuk tidak tahu atau peduli terhadap peraturan yang

dibuat. Sehingga itu juga memunculkan ketidakberhasilan implementasi peraturan nomor 7 tahun 2015 ini.

Dari sisi penyedia jasa angkutan Sungai dan danau, apabila pihak dinas terkait sudah menyampaikan informasi dan sosialisasi kepada masyarakat namun masyarakatnya masih tidak peduli dan tidak mau mengurus izinnya atau penyedia jasa apatis terhadap peraturan yang dibuat pemerintah daerah maka itu akan membuat implementasi peraturan itu tidak berhasil. Atau penyedia jasa angkutan Sungai dan danau ini sulit nya untuk mendapatkan izin karena terkendala jarak tempuh untuk pembuatan izin dan sebagainya itu juga membuat implementasi peraturan itu tidak berhasil. Dari sini peneliti melihat bahwa adanya Kerjasama antara dinas terkait sebagai pembuat izin dan juga masyarakat sebagai penyedia jasa angkutan Sungai dan danau dalam hal memberikan ketaatan terhadap peraturan nomor 7 tahun 2015 ini, dengan adanya ketaatan terhadap peraturan itu akan membuat implementasi peraturan daerah nomor 7 tahun 2015 ini berhasil atau berjalan dengan baik.

Mengacu pada wawancara maka masih banyak di temukan masyarakat Kabupaten Kotawaringin Timur yang belum memiliki rasa peduli atau antusias terhadap perda nomor 7 tahun 2015. Sehingga, dalam ketaatan dan pehaman nya tentang pengimplementasian perda masih kecil atau masih sedikit. Pemerintah daerah juga masih belum sepenuhnya mensosialisakan perda nomor 7 tahun 2015, artinya masih belum banyak mengetahui tentang isi perda tersebut maupun juga terhadap pengimplementasiannya. Pemerintah Dearah juga belum ada melakukan evaluasi terhadap perda ini sehingga tidak dapat mengetahui bagaimana hambatan

dan sebagainya , maka secara tidak langsung pengimplementasiannya itu tidak berjalan dengan baik.

Perda ini juga secara pengimplementasiannya tidak berjalan dengan baik itu karena adanya perubahan peraturan perundang-undangan sehingga membuat pemerintah daerah mengeluarkan perbub. Namun, pemerintah daerah juga tidak bisa mencabut perda ini, sehingga perda ini ada namun tidak dapat diimplementasikan dengan baik karena banyaknya kendala seperti perubahan di pemerintah pusat dan sebagainya.

Pemerintah daerah sebagai koordinasi dari perda ini juga bekerja sama dengan dinas terkait yaitu dinas perhubungan dalam melihat perkembangan perda ini sehingga perda ini juga secara pengimplementasiannya bisa berjalan dengan baik. Pemerintah daerah juga seharusnya melakukan koordinasi dan juga menjadi pengawas ke dinas terkait untuk mengetahui perkembangan perda nomor 7 tahun 2015 ini, sehingga apabila ada suatu kendala maka pemerintah daerah juga dapat melakukan evaluasi yang dapat membuat perda ini dapat diimplementasikan dengan baik.

