

ANALISIS YURIDIS PERIZINAN SARANA BANTU NAVIGASI PELAYARAN TERHADAP POTENSI PENERIMAAN NEGARA BUKAN PAJAK

Natalia Junani, Hulman Panjaitan, Wiwik Sri Widiarty

Universitas Kristen Indonesia, Indonesia.

* Email untuk Korespondensi: nataliajunani82@gmail.com

ABSTRAK

Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah negara kepulauan Nusantara dengan batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan oleh undang-undang, negara ini terdiri dari banyak wilayah perairan. Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut: pertama, menganalisis dan mengetahui aspek hukum keuangan negara di bidang perpajakan terhadap perizinan sarana bantu navigasi pelayaran dalam potensi penerimaan negara bukan pajak. Penelitian ini merupakan metode penelitian hukum normatif. Hasil menunjukkan bahwa aspek hukum keuangan negara di bidang perpajakan terhadap perizinan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dalam potensi Penerimaan Negara Bukan Pajak dalam pengaturan hukum terkait permasalahan memberikan dasar bagi pemerintah untuk mengatur, mengelola, dan mengawasi perizinan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dengan tujuan mengoptimalkan PNBPN sejalan dengan kebutuhan dan perkembangan teknologi, serta kondisi sosial ekonomi masyarakat. Pemberian izin dan penetapan tarif PNBPN untuk perizinan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran didasarkan pada pertimbangan teknis dan ekonomi. Proses pemberian izin harus mempertimbangkan standar keamanan dan kelayakan teknis sarana bantu navigasi yang akan digunakan. Penetapan tarif PNBPN juga harus memperhitungkan biaya operasional dan pemeliharaan sarana bantu navigasi tersebut.

Kata kunci:

perizinan,
sarana bantu navigasi
pelayaran,
analisis yuridis,
regulasi.

Keywords:

licensing,
means of navigation
assistance,
juridical analysis,
regulation.

The Unitary State of the Republic of Indonesia is an archipelago country with boundaries, rights, and sovereignty established by law, this country consists of many water areas. The objectives of this study are as follows: first, to analyze and find out the aspects of state financial law in the field of taxation on the licensing of navigational aids in the potential for non-tax state revenue. This research is a normative legal research method. The results show that the legal aspect of state finance in the field of taxation on the licensing of Navigation-Navigation Aids in the potential of Non-Tax State Revenue in legal arrangements related to problems provides a basis for the government to regulate, manage, and supervise the licensing of Navigation-Navigation Aids with the aim of optimizing PNBPN in line with the needs and developments of technology, as well as the socio-economic conditions of the community. The granting of permits and the determination of PNBPN rates for the licensing of Navigation-Shipping Aids is based on technical and economic considerations. The permitting process must consider the safety standards and technical feasibility of the navigation aids to be used. The determination of PNBPN tariffs must also take into account the operational costs and maintenance of these navigational aids.

Ini adalah artikel akses terbuka di bawah lisensi [CC BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/).

This is an open access article under the [CC BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/) license.

PENDAHULUAN

Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah negara kepulauan Nusantara dengan batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan oleh undang-undang. Negara ini terdiri dari banyak wilayah perairan. Pemerintah Indonesia melalui Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Direktorat Kenavigasian mengatur, menyelenggarakan, dan mengawasi pelayaran khususnya dalam bidang kenavigasian.

Aspek pengaturan inilah yang membentuk dasar hukum pelayaran diselenggarakan. Direktorat Kenavigasian menyelenggarakan pelayanan guna dijadikan sumber penerimaan negara bukan pajak yang berdampak secara langsung terhadap keselamatan dan keamanan pelayaran (Bormasa et al., 2022; MUHAMMAD, 2018).

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, Direktorat Kenavigasian mempunyai tugas melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi serta evaluasi dan pelaporan di bidang kenavigasian. Direktorat Kenavigasian terdiri atas :

- a. Subdirektorat Perambuan dan Perbengkelan;
- b. Subdirektorat Telekomunikasi Pelayaran;
- c. Subdirektorat Armada dan Pangkalan Kenavigasian;
- d. Subdirektorat Penataan Alur dan Perlintasan;
- e. Subdirektorat Perencanaan Teknis Kenavigasian;
- f. Kelompok Jabatan Fungsional.

Direktorat Kenavigasian mempunyai Pelayanan Perizinan yang terdapat pada Subdit Perambuan dan Perbengkelan, Subdit Telekomunikasi Pelayaran dan Subdit Penataan Alur, sedangkan Subdit Perencanaan Teknis Kenavigasian mempunyai tugas melaksanakan penyiapan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta evaluasi dan pelaporan di bidang pengembangan dan pengelolaan kenavigasian pada pelayaran umum dan pelabuhan laut yang tidak digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan. Penelitian ini disusun untuk mengkaji dan menganalisis kegiatan perizinan yang diselenggarakan oleh Subdit Teknis khususnya Subdit Perambuan dan Perbengkelan dalam melaksanakan pelayanan perizinan yang mempunyai tugas dan fungsi melaksanakan penyiapan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisor, serta evaluasi dan pelaporan di bidang perambuan pada pelayaran umum dan pelabuhan laut yang tidak digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan dan perbengkelan.

Dalam melaksanakan tugas Subdirektorat Perambuan dan Perbengkelan menyelenggarakan fungsi sebagai berikut:

- a. Penyiapan bahan perumusan kebijakan di bidang pengoperasian Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran di laut, pengoperasian peralatan bengkel beserta perlengkapan penunjangnya, izin pengadaan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran di laut, izin pembangunan instalasi bangunan pada zona keamanan dan keselamatan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran di laut, penandaan daerah terbatas terlarang, rekomendasi daerah terbatas terlarang dan daerah *ship to ship*, maklumat pelayaran bahaya navigasi, peralatan, perencanaan pembangunan, *replacement*, perbaikan dan pemeliharaan, gambar design konstruksi Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran (SBNP) di laut, peralatan bengkel beserta perlengkapan penunjangnya, kelainan dan keandalan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran pada pelayaran umum dan pelabuhan laut yang tidak digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan, serta pemberian nomor Daftar Suar Indonesia (DSI);
- b. Penyiapan bahan pelaksanaan kebijakan di bidang pengoperasian Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran (SBNP) di laut, pengoperasian peralatan bengkel beserta perlengkapan penunjangnya, izin pengadaan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran (SBNP) di laut, izin pembangunan instalasi bangunan pada zona keamanan dan keselamatan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran (SBNP) di laut, penandaan daerah terbatas terlarang, rekomendasi daerah terbatas terlarang dan daerah *ship to ship* (STS), maklumat pelayaran bahaya navigasi, peralatan, perencanaan pembangunan, *replacement*, perbaikan dan pemeliharaan, gambar design konstruksi Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran di laut, peralatan bengkel beserta perlengkapan penunjangnya, kelainan dan keandalan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran (SBNP) pada pelayaran umum dan pelabuhan laut yang tidak digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan, pemberian nomor Daftar Suar Indonesia (DSI);
- c. Penyiapan bahan penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang pengoperasian Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran di laut (SBNP), pengoperasian peralatan bengkel beserta perlengkapan penunjangnya, izin pengadaan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran (SBNP) di laut, izin pembangunan instalasi bangunan pada zona keamanan dan keselamatan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran di laut, penandaan daerah terbatas terlarang, rekomendasi daerah terbatas terlarang dan daerah *ship to ship* (STS), maklumat pelayaran bahaya navigasi, peralatan, perencanaan pembangunan, *replacement*, perbaikan dan pemeliharaan, gambar design konstruksi Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran di laut, peralatan bengkel beserta perlengkapan penunjangnya, kelainan dan keandalan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran (SBNP) pada pelayaran umum dan pelabuhan laut yang tidak digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan, pemberian nomor Daftar Suar Indonesia (DSI);

- d. Penyiapan bahan pelaksanaan bimbingan teknis dan supervisi di bidang pengoperasian Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran (SBNP) di laut, pengoperasian peralatan bengkel beserta perlengkapan penunjangnya, pengadaan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran (SBNP) di laut, izin pembangunan instalasi/bangunan pada zona keamanan dan keselamatan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran (SBNP) di laut, penandaan daerah terbatas terlarang, rekomendasi daerah terbatas terlarang dan daerah *ship to ship* (STS), maklumat pelayaran bahaya navigasi, peralatan, perencanaan pembangunan, *replacement*, perbaikan dan pemeliharaan, gambar design konstruksi Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran (SBNP) di laut, peralatan bengkel beserta perlengkapan penunjangnya, kelainan dan keandalan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran (SBNP) pada pelayaran umum dan pelabuhan laut yang tidak digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan, pemberian nomor Daftar Suar Indonesia (DSI); dan
- e. Penyiapan bahan evaluasi dan pelaporan di bidang pengoperasian Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran di laut, pengoperasian peralatan bengkel beserta perlengkapan perijungannya, izin pengadaan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran (SBNP) di laut, izin pembangunan instalasi / bangunan pada zona keamanan dan keselamatan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran (SBNP) di laut, penandaan daerah terbatas terlarang, rekomendasi daerah terbatas terlarang dan daerah *ship to ship* (STS), maklumat pelayaran bahaya navigasi, peralatan, perencanaan pembangunan, *replacement*, perbaikan dan pemeliharaan, gambar design konstruksi Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran (SBNP) di laut, peralatan bengkel beserta perlengkapan penunjangnya, kelainan dan keandalan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran (SBNP) pada pelayaran umum dan pelabuhan laut yang tidak digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan, pemberian nomor Daftar Suar Indonesia (DSI).

Menurut Pasal 1 angka 43 Undang-Undang nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pengertian Kenavigasian adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, Telekomunikasi-Pelayaran, hidrografi dan meteorologi, alur dan pelintasan, pengerukan dan reklamasi, pemanduan, penanganan kerangka kapal, salvage dan pekerjaan bawah air untuk kepentingan keselamatan pelayaran kapal. Pengertian Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran (SBNP) adalah peralatan atau sistem yang berada diluar kapal yang didesain dan dioperasikan untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi bernavigasi kapal dan/atau lalu lintas kapal (RIVAN, 2018).

Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran (SBNP) merupakan salah satu prasarana penting dalam pelayaran. SBNP berfungsi untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran (Santoso et al., 2017). Untuk dapat membangun/mendirikan dan mengoperasikan sarana bantu navigasi-pelayaran (SBNP) diwajibkan untuk mengajukan permohonan izin kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang diatur pada Peraturan Pemerintah Nomor 25 Tahun 2011 tentang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran.

Perizinan SBNP diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2011 tentang Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran. Peraturan ini mengatur tentang Jenis dan Fungsi Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, Persyaratan dan Standar Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, Penyelenggaraan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, Zona Keamanan dan Keselamatan, Kerusakan dan Hambatan, Biaya Pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, Sistem Informasi Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, Petugas Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dan Sanksi Administratif. Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran adalah peralatan atau sistem yang berada di luar kapal yang didesain dan dioperasikan untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi bernavigasi kapal dan/atau lalu lintas kapal (Edward, 2018).

Pasal 21 ayat (1) menyatakan bahwa pengadaan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran pada alur-pelayaran dan perairan Pelabuhan umum dilakukan oleh Direktur Jenderal, ayat (2) Pengadaan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran sebagaimana pada ayat (1) untuk kepentingan tertentu dan pada lokasi tertentu dapat dilakukan oleh badan usaha setelah mendapat izin dari Direktur Jenderal. Badan Usaha disini bisa disebut juga dengan pihak ke tiga yang membuat permohonan mengajukan surat izin untuk melakukan pengadaan alat Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran. Adapun Biaya Pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran diatur pada Bab VII Pasal 48 ayat (1) Kapal yang berlayar di perairan Indonesia dikenai biaya pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran yang merupakan Penerimaan Negara Bukan Pajak.

Pelaksanaan tugas dan fungsi Pemerintah dalam pelayanan, pengaturan, dan perlindungan masyarakat, pengelolaan kekayaan Negara, serta pemanfaatan sumber daya alam dalam rangka pencapaian tujuan nasional sebagaimana termaktub dalam Undang-Undang Dasar 1945, dapat mewujudkan suatu bentuk Penerimaan Negara yang disebut sebagai Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) (Rina Yulianti, 2022). Guna mengoptimalkan penerimaan negara dan meningkatkan pelaksanaan tugas dan fungsi Pemerintah dalam pelayanan, pengaturan, perlindungan Masyarakat, kepastian hukum, dan pengelolaan kekayaan negara, termasuk pengelolaan sumber daya alam yang berkesinambungan, perlu dilakukan penyempurnaan pengaturan atas pengelolaan Penerimaan Negara Bukan Pajak agar lebih profesional, terbuka, serta bertanggung jawab dan berkeadilan.

Penerimaan Negara Bukan Pajak adalah pungutan yang dibayar oleh orang pribadi atau badan dengan memperoleh manfaat langsung maupun tidak langsung atas layanan atau pemanfaatan sumber daya dan hak yang diperoleh negara, berdasarkan peraturan perundang-undangan, yang menjadi penerimaan Pemerintah Pusat di luar penerimaan perpajakan dan hibah dan dikelola dalam mekanisme anggaran pendapatan dan belanja negara.

Objek tarif atas jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak meliputi:

- a. Pemanfaatan Sumber Daya Alam;
- b. Pelayanan;
- c. Pengelolaan Kekayaan Negara Dipisahkan;
- d. Pengelolaan Barang Milik Negara;
- e. Pengelolaan Dana; dan
- f. Hak Negara Lainnya.

Tarif atas jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak diatur dengan Undang-undang, Peraturan Pemerintah dan /atau Peraturan Menteri serta kontrak. Dalam hal ini Kementerian Perhubungan mengeluarkan Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2016 tentang Jenis dan Tarif atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) yang berlaku pada Kementerian Perhubungan, sebagai payung hukum untuk melakukan penarikan PNBP di Lingkungan Kementerian Perhubungan yang berlandaskan atas asas keadilan, asas kepastian hukum, asas daya pikul, asas manfaat, asas keterbukaan, asas kesejahteraan negara dan asas akuntabilitas.

Pajak yang bisa didapatkan dari perizinan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran terlihat dari dampak pengenaan terhadap badan usaha yang kegiatan perizinan tersebut memiliki aspek keadilan dalam pengenaan terhadap penyelenggaraan yang dilakukan oleh badan usaha.

Penelitian sebelumnya yang serupa oleh Sofia Azmi pada tahun 2023, memiliki perbedaan dengan penelitian yang sedang dilakukan terletak pada Perizinan berusaha dalam pemberlakuan Penerimaan Negara Bukan Pajak. Sementara persamaan antara penelitian sebelumnya dengan penelitian yang dilakukan terletak pada penerimaan negara bukan pajak (Sofia Azmi, 2023).

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut: pertama, menganalisis dan mengetahui aspek hukum keuangan negara di bidang perpajakan terhadap perizinan sarana bantu navigasi pelayaran dalam potensi penerimaan negara bukan pajak. Kedua, menganalisis dan mengkaji Penerapan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2018 tentang Penerimaan Negara Bukan Pajak terhadap Perizinan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi sumbangan pemikiran bagi para pembuat kebijakan, akademisi, dan pihak-pihak lain yang berhubungan dengan hukum perizinan sarana bantu navigasi-pelayaran terhadap potensi penerimaan negara bukan pajak, sehingga pada akhirnya dapat digunakan untuk perkembangan ilmu hukum itu sendiri. Sebagai tambahan, penelitian ini bisa menjadi referensi regulasi terkait perizinan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran terhadap potensi Penerimaan Negara Bukan Pajak. Penelitian ini juga diharapkan dapat memberikan pemahaman dan masukan yang lebih baik kepada pemerintah dan masyarakat dalam rangka perizinan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran terhadap potensi Penerimaan Negara Bukan Pajak.

METODE

Penelitian ini merupakan metode penelitian hukum normatif, yaitu penelitian yang mengkaji peraturan perundang-undangan dan literatur hukum untuk menjawab permasalahan hukum (Efendi et al., 2016). Penelitian hukum normatif yang dalam terminologi lain juga dikenal sebagai penelitian hukum doctrinal. metode pendekatan yang dilakukan adalah pendekatan perundang-undangan (*statue approach*) dan pendekatan konsep (*concept approach*). Dalam pendekatan penelitian yang digunakan peneliti adalah pendekatan terhadap Undang-Undang yang dilakukan dengan menelaah semua Undang-Undang dan regulasi yang terkait dengan isu hukum yang akan dituangkan dalam penelitian ini. Metode pengumpulan data yang akan digunakan adalah metode library research dengan menggunakan teknik studi dokumen. Penelitian ini menggunakan metode analisis secara kualitatif. Analisis kualitatif adalah penelitian yang mengacu pada norma hukum yang terdapat pada Peraturan Perundang-undangan dan putusan pengadilan serta norma-norma dalam masyarakat.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2018 tentang Pelayaran, perizinan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran menjadi lebih penting. Undang-undang tersebut memberikan dasar hukum yang jelas dan lebih komprehensif dalam mengatur perizinan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, termasuk dalam hal pengendalian dan keamanan navigasi di perairan Indonesia. Dengan adanya undang-undang yang mengatur perizinan tersebut, diharapkan

dapat memperkuat pengawasan dan perlindungan terhadap penggunaan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran yang aman dan efisien.

Selain itu, dengan adanya perizinan yang sesuai dengan undang-undang, maka peluang kerja dan pengembangan ekonomi lokal dalam sektor pelayaran dapat terbuka lebih luas. Dalam hal ini, potensi penerimaan negara bukan pajak yang dapat dihasilkan dari perizinan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran diharapkan dapat meningkat melalui pembayaran PNBPN yang wajib dilakukan oleh para pemilik atau pengguna Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran.

Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2018 tentang Perizinan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran di Indonesia bertujuan untuk:

1. Menyederhanakan prosedur perizinan dengan menyelaraskan dan memperbarui regulasi terkait perizinan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran.
2. Meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayaran melalui pengaturan yang lebih ketat terhadap sarana bantu navigasi.
3. Mendorong efisiensi dan efektivitas dalam pengelolaan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran.
4. Menjamin transparansi dalam proses perizinan untuk menghindari korupsi dan praktik perburuan rente.
5. Mengoptimalkan penerimaan negara bukan pajak dari sektor pelayaran melalui sistem perizinan yang lebih baik.
6. Mendukung sistem pelayaran yang lebih modern dan kompetitif dengan adanya peraturan yang jelas dan koheren.

Secara keseluruhan, Undang-undang ini berupaya menciptakan lingkungan yang lebih kondusif untuk pertumbuhan ekonomi pelayaran yang adil dan berkelanjutan di Indonesia.

Terdapat beberapa faktor yang dapat mempengaruhi potensi penerimaan negara bukan pajak dari perizinan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran. Salah satu faktor yang dapat mempengaruhi potensi penerimaan negara bukan pajak adalah tingkat kepatuhan pemilik Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dalam membayar PNBPN sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Faktor lain yang juga mempengaruhi potensi penerimaan negara bukan pajak adalah efektivitas pengawasan dan penegakan hukum terhadap pelanggaran perizinan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran. Selain itu, faktor lain yang dapat mempengaruhi potensi penerimaan negara bukan pajak adalah jumlah Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran yang ada dan intensitas penggunaannya. Dalam hal ini, semakin banyak Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran yang ada dan semakin intensif penggunaannya, maka potensi penerimaan negara bukan pajak dari perizinan tersebut juga akan meningkat (Quintania et al., 2021).

Selain itu, faktor lain yang mempengaruhi potensi penerimaan negara bukan pajak adalah kebijakan tarif untuk pemilik atau pengguna Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran. Apabila tarif yang ditetapkan untuk pemilik atau pengguna Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran terlalu tinggi dapat mengurangi minat dan kemampuan mereka untuk membayar PNBPN yang ditetapkan, sehingga potensi penerimaan negara bukan pajak dapat menurun (Setiyantara et al., 2023).

Meskipun, perizinan alat bantu navigasi pelayaran memiliki peran penting dalam memastikan keselamatan dan efisiensi dalam transportasi laut, ada argumen yang berlawanan yang mempertanyakan dampaknya terhadap penerimaan negara bukan pajak. Beberapa ahli berpendapat bahwa fokus pada perizinan dan regulasi dapat menyebabkan peningkatan proses birokrasi dan biaya kepatuhan bagi operator pelayaran. Hal ini berpotensi mengalihkan sumber daya dari investasi di bidang teknologi dan infrastruktur yang dapat memberikan dampak langsung pada efisiensi navigasi pelayaran (Priadi, 2022).

Selain itu, penegakan persyaratan perizinan yang ketat dapat mengakibatkan hambatan masuk bagi operator yang lebih kecil atau teknologi baru, sehingga membatasi persaingan dan berpotensi menghambat inovasi di sektor ini. Para pengkritik juga berpendapat bahwa biaya yang terkait dengan perolehan lisensi ini dapat menempatkan beban keuangan yang tidak semestinya pada operator pelayaran, terutama mereka yang berada di daerah berkembang atau perusahaan kecil (Komalasari Dewi & Purnamasari, 2023).

Maka dari itu, ada kekhawatiran tentang potensi korupsi dan perilaku mencari rente dalam proses perizinan, yang mungkin memiliki efek merugikan pada kontribusi ekonomi keseluruhan dari perizinan alat bantu navigasi pelayaran. Hal ini dapat menyebabkan penyalahgunaan sumber daya dan inefisiensi di sektor ini, yang pada akhirnya berdampak pada potensi pendapatan bukan pajak yang dihasilkan dari perizinan ini. Meskipun keselamatan dan kontrol regulasi tidak diragukan lagi penting, penting untuk mempertimbangkan potensi konsekuensi yang tidak diinginkan dan biaya peluang yang terkait dengan persyaratan perizinan tersebut (Dewi, 2019).

Sumber-Sumber PNBPN Menurut Undang-Undang No 9 Tahun 2018

Undang-Undang No 9 Tahun 2018 tentang Penerimaan Negara Bukan Pajak menyebutkan beberapa sumber penerimaan negara bukan pajak meskipun tidak dijelaskan secara khusus tetapi dapat berkaitan dengan

Analisis Yuridis Perizinan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran Terhadap Potensi Penerimaan Negara Bukan Pajak

perizinan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran. Sumber-sumber penerimaan negara bukan pajak yang dapat terkait dengan perizinan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran antara lain :

1. Biaya perizinan dan pendaftaran Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran;
2. Pajak atas penggunaan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran;
3. Sanksi administratif yang dikenakan atas pelanggaran perizinan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran;
4. Biaya pengujian dan sertifikasi peralatan navigasi pelayaran;
5. Biaya pengawasan dan kontrol atas penggunaan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran;
6. Biaya retribusi penggunaan dan pemeliharaan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran.

Terkait dengan potensi penerimaan negara bukan pajak yang dihasilkan dari perizinan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, diperlukan analisis yang komprehensif dan seimbang. Analisis tersebut harus mempertimbangkan beberapa faktor, seperti besarnya biaya atau pajak yang dikenakan kepada operator pelayaran sebagai bagian dari perizinan, serta potensi dampaknya terhadap industri pelayaran dan kegiatan ekonomi terkait (Pitana & Handani, 2020). Selain itu, penting juga untuk memperhitungkan adanya potensi konsekuensi negatif yang mungkin timbul akibat dari penerapan perizinan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, terdapat beberapa dampak yang berpotensi mempengaruhi industri pelayaran dan kegiatan ekonomi terkait (Purba, 2024).

Undang-Undang No. 9 Tahun 2018 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Daerah di Indonesia memang mengatur mengenai Penerimaan Negara Bukan Pajak. Namun, undang-undang ini tidak secara detail membahas tentang penggunaan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran yang dikenai aturan PNBPN. Undang-Undang tersebut lebih bertujuan untuk mengatur keseimbangan keuangan antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah serta sumber-sumber penerimaan negara lain yang bukan berasal dari pajak secara umum.

Dalam konteks pengelolaan PNBPN, Undang-undang Nomor 9 Tahun 2018 memberikan landasan yang lebih umum yang berkaitan dengan penerimaan negara secara keseluruhan, termasuk PNBPN. Meskipun tidak secara spesifik mengatur Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, undang-undang ini memberikan prinsip-prinsip umum tentang pengelolaan PNBPN yang dapat diterapkan dalam konteks apapun, termasuk dalam penggunaan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran.

Dengan demikian, meskipun undang-undang tersebut tidak secara detail membahas penggunaan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran yang dikenai aturan PNBPN, hal ini tidak mengurangi pentingnya untuk memastikan bahwa pengelolaan PNBPN tersebut dilakukan sesuai dengan prinsip-prinsip hukum yang berlaku, termasuk dalam hal pelayaran. Pengelolaan PNBPN yang efektif, transparan, dan adil tetap menjadi prioritas dalam rangka mendukung pembangunan sektor pelayaran dan pertumbuhan ekonomi secara keseluruhan.

Untuk aturan yang lebih spesifik mengenai perizinan dan tarif PNBPN untuk Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, biasanya diatur dalam regulasi tersendiri yang lebih teknis, yang oleh kementerian atau lembaga pemerintahan yang bertanggung jawab atas transportasi pelayaran dan keamanan pelayaran (Zaman et al., 2021). Hal-hal tersebut ditemukan dalam peraturan menteri, yang menetapkan kriteria, metode perhitungan, dan tarif PNBPN yang berkaitan dengan navigasi pelayaran.

Dalam dokumen "Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM. 38 Tahun 2000 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak Jasa Kenavigasian" mengatur tentang petunjuk pelaksanaan tarif atas jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBPN) jasa kenavigasian. Berikut adalah poin-poin utama dari dokumen tersebut:

Bagian 1 : Ketentuan Umum

- Pasal 1 mendefinisikan istilah-istilah yang digunakan dalam keputusan ini, termasuk Penerimaan Negara Bukan Pajak, tarif atas jenis PNBPN, kenavigasian, dan lain-lain.

Bagian 2 : Jenis Tarif Atas Penerimaan Jasa Kenavigasian

- Pasal 2 menjelaskan jenis-jenis tarif atas penerimaan jasa kenavigasian, yang meliputi tarif jasa penggunaan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, tarif sewa fasilitas galangan navigasi, dan tarif jasa telekomunikasi pelayaran.
- Pasal 3 dan 4 lebih lanjut mendetailkan penerapan tarif tersebut berdasarkan jenis kapal dan wilayah.

Bagian 3 : Pengenaan Tarif

- Pasal 6 mengatur tentang pengenaan tarif jasa penggunaan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran berdasarkan tonase kotor kapal.
- Pasal 7 menyebutkan jenis kapal yang dikecualikan dari tarif ini, seperti kapal yang hanya melintasi perairan Indonesia dan kapal negara yang digunakan untuk tugas pemerintahan.
- Pasal 8 mengatur tarif sewa fasilitas galangan navigasi dan tempat tambat, termasuk perbedaan tarif berdasarkan jenis kapal dan wilayah.

- Pasal 9 menjelaskan tarif jasa telekomunikasi pelayaran yang dikenakan terhadap pengiriman berita melalui telegram radio dan telepon radio.
- Pasal 10 menyatakan bahwa berita keselamatan berlayar yang disiarkan melalui stasiun radio pantai tidak dikenakan tarif.

Bagian 4 : Tata Cara Penerimaan, Penyetoran dan Pelaporan

- Pasal 12 dan 13 mengatur prosedur penyetoran Penerimaan Negara Bukan Pajak ke Kas Negara dan peran Bendaharawan Penerima.
- Pasal 14 dan 15 menjelaskan penggunaan blanko sebagai alat bukti dalam pemungutan dan penyetoran PNPB serta pelaporan penerimaan dan penyetoran yang dilakukan setiap bulan.

Bagian 5 : Ketentuan Lain-lain

- Pasal 17 menugaskan Direktur Jenderal untuk melakukan pembinaan dan pengawasan terhadap pelaksanaan keputusan ini.

Dalam hal ini secara keseluruhan bertujuan untuk mengatur dan memberikan petunjuk pelaksanaan terkait tarif PNPB jasa kenavigasian, yang mencakup berbagai aspek dari penggunaan sarana bantu navigasi, sewa fasilitas galangan navigasi, hingga jasa telekomunikasi pelayaran.

Maka dari itu untuk memastikan bahwa tarif yang diberlakukan adalah yang wajar dan sesuai dengan layanan yang diberikan. Dokumen ini juga mungkin mencakup standar kelayakan teknis dan operasional yang harus dipenuhi oleh penyedia layanan kenavigasian. Ini bertujuan untuk memastikan bahwa layanan yang disediakan memenuhi standar keselamatan dan kualitas yang ditetapkan. Selain tarif, dokumen ini mungkin juga mengatur prosedur administratif terkait dengan penerapan tarif, seperti prosedur pembayaran, pemberian izin, dan administrasi lainnya. Ini bertujuan untuk memastikan bahwa proses administratif berjalan lancar dan sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Dokumen ini haruslah memastikan bahwa tarif yang ditetapkan dan prosedur yang diatur sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku, termasuk peraturan perundang-undangan terkait PNPB dan kenavigasian secara umum.

Dalam proses perizinan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, pihak yang mengajukan perizinan mungkin dikenai tarif PNPB sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam dokumen tersebut. Tarif PNPB ini dapat mencakup biaya administrasi terkait dengan proses perizinan, penggunaan sarana bantu navigasi, atau layanan lain yang terkait. Dokumen Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM. 38 Tahun 2000 mengatur standar kelayakan dan persyaratan teknis yang harus dipenuhi oleh penyedia layanan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran. Pengajuan perizinan harus memastikan bahwa sarana bantu navigasi yang digunakan memenuhi standar keselamatan dan kualitas yang ditetapkan. Mencakup prosedur perizinan yang harus diikuti oleh pihak yang ingin menggunakan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran. Ini termasuk persyaratan dokumentasi, proses aplikasi, dan pembayaran PNPB yang sesuai dengan tarif yang ditetapkan.

Penerapan Undang-Undang No 9 Tahun 2018 Tentang Penerimaan Negara Bukan Pajak Terhadap Perizinan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran

Penerapan Undang-Undang No 9 Tahun 2018 terhadap perizinan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dapat dilakukan dengan memperhatikan prinsip-prinsip keuangan negara yang tercantum dalam undang-undang tersebut. Pertama, pemerintah dapat memastikan bahwa tarif PNPB yang dikenakan kepada operator pelayaran sebagai bagian dari perizinan didasarkan pada prinsip keadilan dan kesetaraan. Kedua, dalam menentukan tarif PNPB, pemerintah perlu mempertimbangkan potensi dampaknya terhadap industri pelayaran dan kegiatan ekonomi terkait. Pengaturan tarif PNPB yang terlalu tinggi dapat memberikan beban finansial yang berat bagi operator pelayaran dan dapat menghambat pertumbuhan sektor tersebut. Selain itu, penerapan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2018 juga harus memperhatikan aspek pengawasan dan penegakan hukum terhadap pembayaran PNPB oleh operator Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran.

Meskipun penting untuk mempertimbangkan potensi pendapatan bukan pajak dari biaya lisensi dan pungutan untuk alat bantu navigasi pelayaran, sangat penting juga untuk mengakui argumen yang berlawanan. Para pengkritik berpendapat bahwa persyaratan perizinan yang ketat dapat menciptakan hambatan untuk masuk bagi operator yang lebih kecil atau teknologi baru, sehingga membatasi persaingan dan berpotensi menghambat inovasi di sektor ini. Mereka juga menyuarakan keprihatinan tentang potensi korupsi dan perilaku perburuan rente dalam proses perizinan, yang dapat berdampak buruk terhadap kontribusi ekonomi keseluruhan dari perizinan bantuan navigasi pelayaran.

Sangatlah penting untuk melakukan analisis yang komprehensif dan berimbang mengenai dampak perizinan sarana bantu navigasi pelayaran terhadap penerimaan negara bukan pajak. Meskipun pengawasan keselamatan dan peraturan tidak diragukan lagi penting, penting untuk mempertimbangkan potensi konsekuensi yang tidak diinginkan dan biaya peluang yang terkait dengan persyaratan perizinan ini. Pertimbangan semacam itu sangat penting untuk memastikan bahwa biaya perizinan dan pungutan tidak

membebani operator pelayaran, terutama mereka yang berada di daerah berkembang atau perusahaan yang lebih kecil. Dalam analisis ini, penting untuk mempertimbangkan beberapa faktor.

Pertama, kita harus mengevaluasi apakah persyaratan perizinan yang diberlakukan sudah sebanding dengan manfaat yang diberikan dalam hal keselamatan dan pengelolaan risiko. Jika biaya perizinan melebihi manfaat yang diberikan, hal itu dapat menjadi beban yang tidak proporsional bagi operator pelayaran. Kedua, kita harus memperhitungkan potensi dampak ekonomi dari persyaratan perizinan yang ketat. Hal ini termasuk kemungkinan penghambatan investasi dan pertumbuhan sektor pelayaran, terutama bagi perusahaan kecil atau teknologi baru yang mungkin kesulitan memenuhi persyaratan yang ditetapkan.

Meskipun perlu dilakukan pengawasan yang ketat dan transparan terhadap proses perizinan agar dapat mencegah adanya praktik korupsi dan memperkaya suatu kelompok atau pribadi saja yang dapat merugikan penerimaan negara bukan pajak. Dengan demikian, penilaian yang cermat dan pertimbangan yang matang perlu dilakukan untuk memastikan bahwa perizinan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran tidak hanya mendukung keselamatan, tetapi juga mendorong pertumbuhan ekonomi yang adil dan berkelanjutan serta potensi penerimaan negara bukan pajak yang maksimal. Dengan demikian, analisis yuridis terhadap perizinan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran harus mempertimbangkan kontribusi ekonomi keseluruhan dari perizinan bantuan navigasi pelayaran.

Tata Cara Pemungutan dan Pembayaran Penerimaan Negara Bukan Pajak

Tata cara pemungutan dan pembayaran Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) dalam perizinan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran memiliki kaitan yang erat dengan konsep teori kepastian hukum. Teori kepastian hukum merupakan prinsip hukum yang menekankan pentingnya adanya kejelasan, kepastian, dan konsistensi dalam peraturan-peraturan hukum yang berlaku. Kepastian hukum memastikan bahwa setiap individu atau entitas dapat mengetahui dengan jelas hak, kewajiban, dan konsekuensi dari tindakan hukum yang mereka lakukan. Tata cara pemungutan dan pembayaran PNBP harus diatur secara jelas dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Untuk memastikan penerimaan negara bukan pajak dari perizinan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dapat dilakukan dengan efektif dan efisien, penting untuk memiliki tata cara pemungutan dan pembayaran yang jelas dan transparan. Prosedur yang jelas akan mempermudah para operator pelayaran dalam memahami kewajiban mereka dan memastikan bahwa pembayaran dilakukan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Selain itu, transparansi dalam proses pemungutan dan pembayaran PNBP akan membantu mencegah adanya praktik korupsi dan pemungutan yang tidak sah. Langkah-langkah pengawasan yang ketat perlu diterapkan untuk memastikan bahwa setiap pembayaran yang diterima benar-benar sesuai dengan peraturan yang berlaku dan digunakan untuk kepentingan publik yang sesuai. Selanjutnya, Hal ini membantu memastikan bahwa tidak ada kebingungan atau ketidakpastian mengenai hak dan kewajiban yang dimiliki oleh para pemohon izin. Kepastian hukum juga berarti adanya perlakuan yang adil dan setara terhadap semua individu atau entitas yang terlibat dalam proses perizinan. Tarif PNBP harus diterapkan secara konsisten untuk semua operator pelayaran tanpa adanya diskriminasi atau perlakuan yang tidak adil. Perbandingan antara tata cara pemungutan dan pembayaran Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) dalam perizinan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dengan teori negara kesejahteraan dapat memberikan wawasan tentang bagaimana praktik hukum tersebut dapat mendukung atau menghambat pencapaian tujuan kesejahteraan sosial.

Teori negara kesejahteraan menekankan pentingnya negara untuk memastikan pemenuhan kebutuhan dasar masyarakat, seperti kesehatan, pendidikan, dan perlindungan sosial. Dalam konteks perizinan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, tata cara pemungutan PNBP dapat memberikan sumber pendapatan tambahan bagi negara yang dapat digunakan untuk membiayai program-program kesejahteraan sosial tersebut. Teori negara kesejahteraan juga memperhatikan distribusi kekayaan dan akses terhadap sumber daya secara adil

Dalam konteks ini, pemerintah juga perlu mempertimbangkan penggunaan teknologi dan sistem informasi yang canggih untuk memonitor dan mengelola pembayaran PNBP secara lebih efisien. Sistem yang terintegrasi dan terkomputerisasi dapat membantu mengurangi potensi kesalahan dan mempercepat proses pembayaran, sehingga memberikan manfaat bagi semua pihak yang terlibat.

Selanjutnya, dalam rangka mendorong kesadaran dan kepatuhan terhadap kewajiban pembayaran PNBP, penyuluhan dan edukasi kepada para pemangku kepentingan, khususnya operator pelayaran, juga perlu ditingkatkan. Dengan pemahaman yang lebih baik tentang pentingnya kontribusi PNBP dalam mendukung kegiatan pelayaran dan keselamatan pelayaran, diharapkan akan tercipta kesadaran yang lebih tinggi terhadap kewajiban pembayaran yang harus dipenuhi.

Pentingnya transparansi dan penggunaan teknologi dalam upaya untuk mendorong kesadaran dan kepatuhan terhadap kewajiban pembayaran PNBP, penyuluhan dan edukasi kepada para pemangku kepentingan, khususnya operator pelayaran, harus menjadi fokus utama. Melalui kampanye penyuluhan yang

efektif, operator pelayaran dapat memperoleh pemahaman yang lebih baik tentang kontribusi PNBPN dalam mendukung kegiatan pelayaran dan keselamatan pelayaran. Dengan pemahaman yang lebih baik, diharapkan akan tercipta kesadaran yang lebih tinggi terhadap kewajiban pembayaran yang harus dipenuhi.

Seiring dengan pendekatan edukatif, pemerintah juga perlu mempertimbangkan penggunaan teknologi dan sistem informasi yang canggih untuk memonitor dan mengelola pembayaran PNBPN secara lebih efisien. Sistem yang terintegrasi dan terkomputerisasi tidak hanya akan membantu mengurangi potensi kesalahan dalam pemungutan dan pembayaran PNBPN, tetapi juga dapat mempercepat prosesnya. Hal ini akan memberikan manfaat bagi semua pihak yang terlibat, termasuk operator pelayaran, dengan memastikan bahwa pembayaran dilakukan dengan tepat dan tanpa hambatan berarti.

Meskipun penerapan Undang-Undang No. 9 Tahun 2018 terhadap pemungutan dan pembayaran penerimaan negara bukan pajak dari perizinan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran memiliki banyak kelebihan, namun juga memiliki beberapa kelemahan yang perlu diperhatikan. Langkah-langkah yang ditujukan untuk meningkatkan keadilan, transparansi, dan efisiensi dalam pemungutan PNBPN mungkin menghadapi resistensi dari pihak-pihak yang terdampak, seperti operator pelayaran yang mungkin merasa terbebani dengan persyaratan tambahan atau tarif yang lebih tinggi. Terdapat potensi adanya kesenjangan informasi antara pemerintah dan masyarakat, yang dapat menghambat efektivitas upaya kesadaran masyarakat tentang pentingnya pembayaran PNBPN. Ini bisa terjadi karena kurangnya komunikasi yang efektif atau kurangnya akses masyarakat terhadap informasi yang relevan.

Dengan demikian, penerapan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2018 terhadap pemungutan dan pembayaran penerimaan negara bukan pajak dari perizinan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran memerlukan pendekatan yang komprehensif dan proaktif, dengan memperhatikan aspek-aspek keadilan, transparansi, efisiensi, dan kesadaran masyarakat. Melalui langkah-langkah tersebut, diharapkan penerimaan negara bukan pajak dapat dikelola secara optimal untuk mendukung pengembangan sektor pelayaran dan ekonomi pelayaran secara keseluruhan. Untuk memastikan penerimaan negara bukan pajak dari perizinan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dapat dilakukan dengan efektif dan efisien, penting untuk memiliki tata cara pemungutan dan pembayaran yang jelas dan transparan. Prosedur yang jelas akan mempermudah para operator pelayaran dalam memahami kewajiban mereka dan memastikan bahwa pembayaran dilakukan sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Dalam konteks ini, pemerintah juga perlu mempertimbangkan penggunaan teknologi dan sistem informasi yang canggih untuk memonitor dan mengelola pembayaran PNBPN secara lebih efisien. Sistem yang terintegrasi dan terkomputerisasi dapat membantu mengurangi potensi kesalahan dan mempercepat proses pembayaran, sehingga memberikan manfaat bagi semua pihak yang terlibat. Selanjutnya, dalam rangka mendorong kesadaran dan kepatuhan terhadap kewajiban pembayaran PNBPN, penyuluhan dan edukasi kepada para pemangku kepentingan, khususnya operator pelayaran, juga perlu ditingkatkan.

Dengan pemahaman yang lebih baik tentang pentingnya kontribusi PNBPN dalam mendukung kegiatan pelayaran dan keselamatan pelayaran, diharapkan akan tercipta kesadaran yang lebih tinggi terhadap kewajiban pembayaran yang harus dipenuhi. Pentingnya transparansi dan penggunaan teknologi dalam upaya untuk mendorong kesadaran dan kepatuhan terhadap kewajiban pembayaran PNBPN, penyuluhan dan edukasi kepada para pemangku kepentingan, khususnya operator pelayaran, harus menjadi fokus utama. Melalui kampanye penyuluhan yang efektif, operator pelayaran dapat memperoleh pemahaman yang lebih baik tentang kontribusi PNBPN dalam mendukung kegiatan pelayaran dan keselamatan pelayaran. Dengan pemahaman yang lebih baik, diharapkan akan tercipta kesadaran yang lebih tinggi terhadap kewajiban pembayaran yang harus dipenuhi.

Seiring dengan pendekatan edukatif, pemerintah juga perlu mempertimbangkan penggunaan teknologi dan sistem informasi yang canggih untuk memonitor dan mengelola pembayaran PNBPN secara lebih efisien. Sistem yang terintegrasi dan terkomputerisasi tidak hanya akan membantu mengurangi potensi kesalahan dalam pemungutan dan pembayaran PNBPN, tetapi juga dapat mempercepat prosesnya. Hal ini akan memberikan manfaat bagi semua pihak yang terlibat, termasuk operator pelayaran, dengan memastikan bahwa pembayaran dilakukan dengan tepat dan tanpa hambatan berarti.

Dengan demikian, penerapan Undang-Undang No. 9 Tahun 2018 terhadap pemungutan dan pembayaran penerimaan negara bukan pajak dari perizinan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran memerlukan pendekatan yang komprehensif dan proaktif, dengan memperhatikan aspek-aspek keadilan, transparansi, efisiensi, dan kesadaran masyarakat. Melalui langkah-langkah tersebut, diharapkan penerimaan negara bukan pajak dapat dikelola secara optimal untuk mendukung pengembangan sektor pelayaran dan ekonomi pelayaran secara keseluruhan.

KESIMPULAN

Aspek hukum keuangan negara di bidang perpajakan terhadap perizinan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dalam potensi Penerimaan Negara Bukan Pajak dalam pengaturan hukum terkait permasalahan memberikan dasar bagi pemerintah untuk mengatur, mengelola, dan mengawasi perizinan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dengan tujuan mengoptimalkan PNBP sejalan dengan kebutuhan dan perkembangan teknologi, serta kondisi sosial ekonomi masyarakat. Pemberian izin dan penetapan tarif PNBP untuk perizinan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran didasarkan pada pertimbangan teknis dan ekonomi. Proses pemberian izin harus mempertimbangkan standar keamanan dan kelayakan teknis sarana bantu navigasi yang akan digunakan. Penetapan tarif PNBP juga harus memperhitungkan biaya operasional dan pemeliharaan sarana bantu navigasi tersebut

Penerapan Undang-Undang No. 9 Tahun 2018 terhadap pemungutan dan pembayaran penerimaan negara bukan pajak dari perizinan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran memerlukan pendekatan yang komprehensif dan proaktif, dengan memperhatikan aspek-aspek keselamatan pelayaran, keadilan, transparansi, efisiensi, dan kesadaran masyarakat. Melalui langkah-langkah tersebut, diharapkan penerimaan negara bukan pajak dapat dikelola secara optimal untuk mendukung pengembangan sektor pelayaran dan ekonomi pelayaran secara keseluruhan.

REFERENSI

- Bormasa, A., Pasalbessy, J. D., & Ubwarin, E. (2022). Penegakan Hukum Di Wilayah Laut Pada Wilayah Perbatasan Negara. *Pattimura Legal Journal*, 1(1), 30–43.
- Dewi, A. K. (2019). Peningkatan Pelayanan Anchor Handling Untuk Mendukung Pengoperasian Kapal Supply. *Journal Marine Inside*, 1(2), 46–61.
- Edward, R. D. S. (2018). Pengoperasian Perangkat Vessel Traffic Service (Vts) Dalam Memberikan Pelayanan Bernavigasi Bagi Kapal-Kapal Yang Keluar Masuk Alur Pelayaran Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. *Karya Tulis*.
- Efendi, J., Ibrahim, J., & Rijadi, P. (2016). *Metode Penelitian Hukum: Normatif Dan Empiris*.
- Komalasari Dewi, Y., & Purnamasari, D. (2023). Costs Of Maritime Security Inspection To Merchant Ship Operations–The Indonesian Shipowners’ Perspective. *Australian Journal Of Maritime & Ocean Affairs*, 15(1), 38–53.
- Muhammad, R. A. (2018). Tanggung Jawab Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas Ii Pekalongan Guna Menjamin Keamanan Dan Keselamatan Pelayaran. *Karya Tulis*.
- Pitana, T., & Handani, D. W. (2020). The Impact Of Implementation New Regulation On Maritime Industry: A Review Of Implementation Bwts. *Iop Conference Series: Earth And Environmental Science*, 557(1), 012058.
- Priadi, A. A. (2022). Optimalization Of Smart Technologies In Improving Sustainable Maritime Transportation. *Iop Conference Series: Earth And Environmental Science*, 972(1), 012084.
- Purba, D. F. (2024). *Penataan Penegakan Hukum Maritim: Menuju Indonesia Maju*. Cv. Gita Lentera.
- Quintania, M., Faturachman, D., Husain, T., Pasupati, B., & Taufik, A. (2021). Utilization Of Gps Technology In The Maritime Sector On Motor Sailing Yachts. *Iop Conference Series: Earth And Environmental Science*, 698(1), 012039.
- Rina Yulianti, S. H. (2022). *Perlindungan Hukum Bagi Hak Masyarakat Atas Sumber Daya Pesisir*. Scopindo Media Pustaka.
- Rivan, A. (2018). Fungsi Dan Peranan Vessel Traffic Service (Vts) Sebagai Sarana Bantu Pelayaran Guna Meningkatkan Keselamatan Pelayaran Di Wilayah Jawa Tengah. *Karya Tulis*.
- Santoso, W., Kusuma, A. R., & Utomo, H. S. (2017). Evaluasi Program Revitalisasi Sarana Bantu Navigasi Pelayaran Dan Prasarana Keselamatan Pelayaran Pada Distrik Navigasi Tarakan-Kalimantan Timur. *Jurnal Administrative Reform*, 1(3), 557–568.
- Setiyantara, Y., Astriawati, N., Pertiwi, Y., Kusuma, A. C., & Bagaskoro, T. W. (2023). Optimalisasi Pengoperasian Ais (Automatic Identification System) Dalam Upaya Menjaga Keselamatan Pelayaran. *Meteor Stip Marunda*, 16(1), 1–6.
- Sofia Azmi. (2023). *Pembayaran Penerimaan Negara Bukan Pajak Dan Status Persetujuan Kesesuaian Kegiatan Pemanfaatan Ruang (Pkkpr): Studi Kasus Pkkpr Kecamatan Serpong, Kota Tangerang Selatan*.
- Zaman, M. B., Djatmiko, E. B., Nugroho, S., & Busse, W. (2021). Development Of Safety For Marine Transportation In The Maratua Island. *Iop Conference Series: Earth And Environmental Science*, 649(1), 012066.