

**PENGATURAN TENTANG KOMPETENSI (KEWENANGAN) DALAM
PENERBITAN SURAT PERSETUJUAN
BERLAYAR KAPAL NELAYAN DI PELABUHAN
PERIKANAN BALIKPAPAN**

Susilo Handoyo, Supriadi

Universitas Balikpapan

Jalan Pupuk Raya, Kelurahan Damai, Balikpapan, Kalimantan Timur

Email : susilo@uniba-bpn.ac.id

ABSTRAK

Kasus kapal yang sebenarnya tidak laik laut namun mempunyai Surat Persetujuan Berlayar adalah kasus lama yang sering terjadi berulang-ulang di Indonesia dan menjadi suatu fenomena yang dianggap biasa. Pentingnya masalah keselamatan dan keamanan serta keseluruhan kegiatan dalam pelayaran angkutan laut merupakan tanggung jawab dalam kepelabuhanan, sebab salah satu persoalan terbesar dalam kecelakaan kapal dalam pelayaran adalah persoalan kemampuan dan keahlian seseorang menjalankan tugas kesyahbandarannya baik dalam melaksanakan keseluruhan tugas dalam pelabuhan serta dalam melakukan kerjasama ataupun hubungan dengan badan usaha lain yang bertugas untuk melakukan pengawasan dalam perkapalan maupun pelayaran itu sendiri. Pendekatan penelitian yang digunakan adalah pendekatan penelitian hukum normatif yang merupakan prosedur penelitian ilmiah untuk menemukan kebenaran berdasarkan logika keilmuan hukum dari sisi normatifnya. Penelitian hukum normatif, penelitian yang berfokus pada norma hukum positif berupa peraturan perundang-undangan. Keabsahan (legitimasi) Surat Persetujuan Berlayar yang diterbitkan oleh Syahbandar Perikanan di Pelabuhan Belawan, bahwa khusus penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) kapal ikan yang diterbitkan oleh Syahbandar di Pelabuhan Perikanan adalah sah berdasarkan Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 dan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No. 3/PERMEN-KP/2013, tetapi ditinjau dari Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan sangatlah bertentangan, dan bertentangan dengan azas hukum pembentukan peraturan perundang-undangan (*legal drafting*).

Kata Kunci : Penerbitan Surat Persetujuan; Kapal Nelayan; Pelabuhan.

ABSTRACT

The case of a ship that is actually not seaworthy but has a Sailing Approval Letter is an old case that often occurs repeatedly in Indonesia and has become a phenomenon that is considered normal. The importance of safety and security issues as well as overall activities in sea transportation shipping is the responsibility in the port, because one of the biggest problems in ship accidents in shipping is the issue of the ability and expertise of a person to carry out his syahbandar duties both in carrying out all tasks in the port and in carrying out cooperation or relationships. with other business entities in charge of supervising the shipping and shipping itself. The research approach used is a normative legal research approach which is a scientific research procedure to find the truth based on the logic of legal scholarship from the normative side. Normative legal research, research that focuses on positive legal norms in the form of laws

and regulations. The validity (legitimacy) of the Sailing Approval Letter issued by the Fishery Syahbandar at the Port of Belawan, that specifically the issuance of the Sailing Approval Letter (SPB) for fishing vessels issued by the Syahbandar at the Fishery Port is legal based on Law Number 45 of 2009 and the Regulation of the Minister of Maritime Affairs and Fisheries No. 3/PERMEN-KP/2013, but in terms of Law Number 12 of 2011 concerning the Formation of Legislations, it is very contradictory, and contrary to the legal principles of forming laws and regulations (legal drafting).

Keywords: Issuance of Approval Letter; fishing boats; Port.

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Fungsi kapal sangat besar terhadap pengangkutan barang maupun penumpang khususnya untuk pelayaran di Nusantara dan juga untuk pelayaran penyeberangan, seperti kapal ferry untuk memperlancar angkutan orang dan kendaraan bermotor untuk banyak kota dipesisir pantaimembuat transit langsung dengan biaya yang relatif kecil, juga kapal perintis yang berfungsi mengangkut penumpang dan barang untuk daerah-daerah terisolasi dimana daerah tersebut kurang mempunyai nilai bisnis sehingga para pengusaha pelayaran enggan kapalnya memasuki daerah terisolasi tersebut, selain itu Indonesia juga menyelenggarakan pelayaran rakyat. Pelayaran rakyat adalah pelayaran antarpulau dengan menggunakan perahu motor, kapal Pinisi (kapal layar) dan kapal layar motor berbendera Indonesia dengan ukuran tertentu dan memiliki pengelolaan yang bersifat kekeluargaan. Pelayaran rakyat masih menjadi sarana angkutan penting untuk mendistribusikan barang untuk daerah kepulauan, karena kapal pelayaran rakyat dapat melayani pelayaran ke daerah yang tidak dapat dilayani oleh kapal konvensional. Pelayaran rakyat sangat sesuai untuk angkutan dengan permintaan (*demand*) yang kecil atau pada angkutan pedalaman untuk memenuhi kebutuhan masyarakat di daerah aliran sungai.¹

Mengingat fungsi kapal tersebut sangat besar terhadap pengangkutan barang maupun penumpang khususnya untuk pelayaran di Nusantara dan juga untuk pelayaran penyeberangan, seperti kapal ferry untuk memperlancar angkutan orang dan kendaraan bermotor untuk banyak kota dipesisir pantaimembuat transit langsung dengan biaya yang relatif kecil, juga kapal perintis yang berfungsi mengangkut penumpang dan barang untuk daerah-daerah terisolasi dimana daerah tersebut kurang mempunyai nilai bisnis sehingga para pengusaha pelayaran enggan kapalnya memasuki daerah terisolasi tersebut, selain itu Indonesia juga menyelenggarakan pelayaran rakyat. Pelayaran rakyat adalah pelayaran antarpulau dengan menggunakan perahu motor, kapal Pinisi (kapal layar) dan kapal layar motor berbendera Indonesia dengan ukuran tertentu dan memiliki pengelolaan yang bersifat kekeluargaan. Pelayaran rakyat masih menjadi sarana angkutan penting

¹ Bambang Susantono, *Transportasi & Investasi: Tantangan Dan Perspektif Multidimensi* (Penerbit Buku Kompas, 2013), hlm 150.

untuk mendistribusikan barang untuk daerah kepulauan, karena kapal pelayaran rakyat dapat melayani pelayaran ke daerah yang tidak dapat dilayani oleh kapal konvensional. Pelayaran rakyat sangat sesuai untuk angkutan dengan permintaan (*demand*) yang kecil atau pada angkutan pedalaman untuk memenuhi kebutuhan masyarakat di daerah aliran sungai.²

Sesuai dengan Pasal 219 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, untuk melakukan kegiatan pelayaran setiap angkutan laut (kapal) memerlukan Surat Persetujuan Berlayar/Berlabuh (SPB) yang dikeluarkan oleh syahbandar agar dapat berlayar ataupun berlabuh. Agar dapat memperoleh SPB, maka kapal yang akan berlayar harus memenuhi beberapa persyaratan, seperti syarat kelaiklautan kapal. Setiap Surat Persetujuan Berlayar dapat diberikan oleh seorang syahbandar kepada pengguna atau pemilik kapal apabila kapal tersebut telah memenuhi beberapa syarat penting seperti yang tercantum dalam Pasal 117 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, di atas dan ketentuan ketentuan lainnya. Syahbandar memerlukan data yang diperoleh dari Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yaitu Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) yang merupakan badan khusus untuk melakukan pengawasan terhadap angkutan laut (kapal) dalam konstruksi dan kelengkapan kapal agar syahbandar dapat mengeluarkan surat-surat atau dokumen-dokumen yang akan digunakan angkutan laut untuk melakukan pelayaran. Tugas dan fungsi syahbandar secara khusus diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pasal 207 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyebutkan bahwa syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan. Sekalipun telah ada peraturan yang mengatur tentang peran seorang syahbandar dalam mengeluarkan surat persetujuan berlayar, tidak jarang juga ditemui beberapa kecelakaan transportasi laut yang disebabkan oleh kelalaian seorang syahbandar dalam menjalankan tugas kesyahbandarannya, yaitu dengan memberikan ijin pelayaran dan surat kelaiklautan kapal kepada kapal yang tidak layak untuk berlayar dan kapal yang tidak lulus uji kelas oleh Biro Klasifikasi Indonesia.

Kasus kapal yang sebenarnya tidak laik laut namun mempunyai Surat Persetujuan Berlayar adalah kasus lama yang sering terjadi berulang-ulang di Indonesia dan menjadi suatu fenomena yang dianggap biasa. Pentingnya masalah keselamatan dan keamanan serta keseluruhan kegiatan dalam pelayaran angkutan laut merupakan tanggung jawab dalam kepelabuhanan, sebab salah satu persoalan terbesar dalam kecelakaan kapal dalam pelayaran adalah persoalan kemampuan dan keahlian seseorang menjalankan tugas kesyahbandarannya baik dalam melaksanakan keseluruhan tugas dalam pelabuhan serta dalam melakukan kerjasama ataupun hubungan dengan badan usaha lain yang bertugas untuk melakukan pengawasan dalam perkapalan maupun pelayaran itu sendiri. Tugas dan tanggung jawab seorang syahbandar sangatlah penting dalam memberikan surat kelaiklautan kapal, ijin berlayar, keselamatan dan keamanan, serta seluruh kegiatan pelayaran angkutan laut di perairan laut Kota Balikpapan.

² Bambang Susantono. *Transportasi dan Investasi Tantangan dan Perspektif Multidimensi*, 2013, Jakarta, hlm. 150.

Selain kapal-kapal pengangkutan tersebut di atas, terdapat pula kapal-kapal bangunan tradisional yang digunakan sebagai kapal penangkap ikan, yang digunakan oleh masyarakat nelayan di wilayah pesisir pantai seluruh Indonesia, seperti di wilayah pesisir pantai Balikpapan Kalimantan Timur. Sama halnya dengan masyarakat nelayan di pesisir pantai lainnya, kapal-kapal yang dibangun secara tradisional digunakan sebagai kapal penangkap ikan dan terhadap kapal-kapal tersebut juga dilakukan pengawasan sebagaimana dilakukan terhadap kapal-kapal pengangkutan tersebut di atas, yang pengawasannya dilakukan oleh Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, dalam hal ini dilaksanakan oleh Syahbandar, seperti pengawasan yang dilakukan oleh Syahbandar Balikpapan.

Pengawasan terhadap kapal penangkap ikan dalam rangka penerbitan surat persetujuan berlayardahulu disebut surat izin berlayar (SIB), Syahbandar, dalam hal ini Syahbandar di Pelabuhan Belawan, dilaksanakan dengan cara pemeriksaan fisik dan dokumen kapal ikan yang dimulai dari pemeriksaan Surat Ukur, Surat Tanda Kebangsaan Kapal, Sertifikat Keselamatan Kapal Penangkap Ikan, Surat Ijin Penangkapan Ikan (SPI) dan Ijin Usaha Perikanan (IUP) yang diterbitkan oleh Dinas Perikanan Provinsi, kemudian melakukan pemeriksaan kompetensi nakhoda/juragan kapal ikan dan kepala kamar mesin, baru diterbitkan surat persetujuan berlayar kapal ikan yang akan melaut setelah terpenuhinya ketentuan-ketentuan yang ditetapkan. Dalam hal keselamatan kapal ikan yang bersifat komersial, *International Maritime Organization* (IMO) membuat suatu aturan atau konvensi untuk keselamatan kapal penangkap ikan komersial, dikarenakan kegiatan penangkapan ikan merupakan salah satu kegiatan yang paling berbahaya dengan angka kematian yang tinggi. Menurut data yang diberikan oleh peneliti terdahulu, kecelakaan pada kapal ikan di laut merupakan jumlah terbanyak dibandingkan dengan jenis kapal lainnya. Oleh karena itu pertimbangan tersebut di atas, maka IMO memberi rekomendasi keselamatan kapal ikan komersial dengan menyelenggarakan konvensi Internasional Torremolinos tahun 1977, dengan tujuan untuk membuat aturan yang seragam bagi kapal penangkapan ikan. Konvensi Torremolinos yakni rezim keselamatan kapal penangkap ikan berukuran 24 meter atau lebih. Konvensi ini menekankan pada standar konstruksi dan perlengkapan terkait dengan keselamatan sebagaimana konvensi *Safety of Life at Sea* (SOLAS). Namun di Indonesia sendiri, konvensi torremolinos belum diterapkan karena bila dilihat kondisi geografis Indonesia masih termasuk daerah perairan yang pada awalnya pemberian Surat Izin Berlayar (SIB) kapal perikanan dapat diterbitkan oleh syahbandar dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut setelah melalui beberapa proses persyaratan yang dikeluarkan oleh Departemen Kelautan dan Perikanan dalam hal ini Direktorat Jenderal Perikanan Tangkap yang didelegasikan kepada Kantor Pelabuhan Perikanan di Indonesia untuk menerbitkan Lembar Laik Operasional (LLO) sebelum kapal ikan berlayar dengan surat Departemen Kelautan dan Perikanan, Direktur Jenderal Pengendalian Sumber Daya Kelautan dan Perikanan Nomor : 125/PSDKP/1.4/V/2003 tertanggal Jakarta, 12 Mei 2003 perihal Pemberian SIB kapal perikanan yang ditujukan kepada Direktur Jenderal Perhubungan laut yang isinya meminta agar bersinergi dalam pelaksanaan tugas dan tanggung jawab serta tidak terjadi kesimpangsiuran pelaksanaan di lapangan yang dapat mempengaruhi keberangkatan kapal-kapal ikan untuk melakukan operasinya, maka diharapkan bantuannya untuk menyampaikan

kepada para syahbandar di tiap pelabuhan yang digunakan juga sebagai Pelabuhan Pangkalan/kegiatan kapal perikanan untuk memberikan SIB bagi kapal perikanan setelah terlebih dahulu ada Lembar Laik Operasional.

Dalam melaksanakan pengawasan keselamatan pelayaran tersebut, dilakukan dengan cara pemeriksaan Nautis, Teknis dan Radio sertamelakukan pengujian-pengujian terhadap seluruh persyaratan keselamatan kapal dalam rangka penerbitan sertifikat kapal gunaterpenuhinya aspek kelaiklautan kapal, dimana kelaiklautan kapal itu sendiri adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan kapal untuk berlayar diperairan tertentu. Salah satu aspek kelaiklautan kapal tersebut adalah keselamatan kapal. Keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan permesinan dan pelistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian oleh Surveyor dalam hal ini dilakukan oleh *Marine Inspector*.

Pengawasan selanjutnya terhadap kapal dilaksanakan oleh Syahbandar setelah terpenuhinya aspek-aspek kelaiklautan kapal dalam hal ini dituangkan dalam bentuk sertifikat-sertifikat yang ditetapkan oleh aturan-aturan nasional maupun aturan-aturan internasional berupa konvensi-konvensi yang telah diratifikasi oleh pemerintah Republik Indonesia, dan pengawasan selanjutnya yaitu pengawasan laik layar dimana pengawasan tersebut dilakukan oleh Syahbandar terhadap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan untuk memastikan bahwa kapal, awak kapal dan muatannya secara teknis-administratif telah memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim.

Selanjutnya pengawasan kapal-kapal tidak hanya dilakukan pada kapal-kapal laut tersebut di atas, juga dilakukan terhadap kapal penangkap ikan dalam rangka penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang seharusnya dilakukan oleh Syahbandar. Pengawasan yang dilakukan dengan cara pemeriksaan fisik dan dokumen kapal ikan yang dimulai dari pemeriksaan Surat Ukur, Surat Tanda Kebangsaan Kapal, Sertifikat Keselamatan Kapal Penangkap Ikan, Surat Ijin Penangkapan Ikan (SPI) dan Ijin Usaha Perikanan (IUP) yang diterbitkan oleh Dinas Perikanan Propinsi, kemudian melakukan pemeriksaan kompetensi nakhoda/juragan kapal ikan dan kepala kamar mesin, baru diterbitkan surat persetujuan berlayar kapal ikan yang akan melaut setelah terpenuhinya ketentuan-ketentuan yang ditetapkan. Dalam hal ini Syahbandar menentukan daerah pelayaran kapal ikan sesuai dengan kondisi fisik kapal sewaktu melaksanakan survey pemeriksaan fisik kapal dalam rangka penerbitan sertifikat kelaikan dan pengawakan kapal penangkap ikan sebagaimana kapal niaga lainnya.

Dalam hal penerbitan surat persetujuan berlayar kapal ikan daerah pelayarannya ditetapkan sesuai sertifikat kelaikan dan pengawakan kapalpenangkap ikan dengan tujuan kelaut dan sejauh kompetensi ijazah nakhoda/KKM miliki, pihak Syahbandar (Syahbandar

Belawan) sendiri tetap membatasi daerah pelayaran untuk menjamin keselamatan kapal, awak kapal, kerugian harta benda, jiwa dan pencemaran kapal laut.

Dalam memorandum kesepahaman tersebut para pihak sepakat untuk memberikan kewenangan untuk menerbitkan surat persetujuan berlayar yang dikenal sebagai Surat Ijin Berlayar (SIB) bagi kapal penangkap ikan yang pelaksanaannya dilakukan oleh Syahbandar di pelabuhan perikanan. Akan tetapi, Syahbandar di pelabuhan perikanan dalam menerbitkan Surat Ijin Berlayar kapal penangkap ikan tidak mempunyai kewenangan dalam pemeriksaan bagi pemenuhan persyaratan kelaiklautan kapal, karena pemeriksaan bagi pemenuhan persyaratan kelaiklautan kapal adalah merupakan kewenangan Departemen Perhubungan dalam hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang diberikan kepada Syahbandar di seluruh pelabuhan di Indonesia sebagai unit pelaksana teknis di bidang keselamatan pelayaran termasuk kapal penangkap ikan tersebut. Syahbandar di pelabuhan perikanan sendiri diangkat oleh Menteri Kelautan dan Perikanan setelah mengikuti pendidikan dan pelatihan kesyahbandaran yang diselenggarakan oleh Departemen Perhubungan serta telah mendapat otoritas dari Menteri Perhubungan.

Secara historis, pengawasan keselamatan pelayaran di Negara Republik Indonesia telah dilakukan sejak zaman pemerintah Hindia Belanda tepatnya pada tahun 1925 dengan diterbitkannya Peraturan Bandar 1925 yang menerangkan tentang Syahbandar. Syahbandar yaitu pejabat Syahbandar atau pejabat Syahbandar muda yang mempunyai tugas untuk menerapkan dan menegakkan serta mengawasi, dan ditaatinya Peraturan Bandar, untuk menjamin keselamatan pelayaran. Kewenangan Syahbandar didalam aturan tersebut berwenang menentukan tempat berlabuh bagi kapal-kapal, memberi izin olah gerak kapal dan menerbitkan surat persetujuan berlayar (Pasal 8 ayat 3 Peraturan Bandar 1925).

Selanjutnya pengawasan kapal-kapal sesuai dengan *Scheepen Ordonantie* (SO) dan *Scheepen Verordening* (SV) tahun 1935 yang diterjemahkan kedalam bahasa Indonesia menjadi peraturan pengawasan kapal-kapal tahun 1935, menyebutkan istilah Syahbandar dalam Pasal 3 Peraturan-peraturan Keselamatan Pelayaran, Syahbandar-Syahbandar ahli adalah pengawas-pengawas keselamatan kapal-kapal ditempat kedudukannya. Syahbandar sendiri dalam melaksanakan pengawasan keselamatan pelayarannya melakukan pemeriksaan dan pengujian terhadap kapal dalam rangka menerbitkan sertifikat kesempurnaan dan sertifikat keselamatan, dimana setiap kapal yang berlayar ke perairan luar, harus dilengkapi dengan sertifikat kesempurnaan yang berlaku yang diberikan oleh atau atas nama Direktur Jenderal Perhubungan Laut dalam hal ini adalah Syahbandar. Kemudian setelah Negara Indonesia merdeka dengan kurun waktu yang begitu lama, akhirnya pengawasan keselamatan pelayaran ini diatur secara khusus dalam Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran Pasal 40 yang berbunyi: "Setiap kapal yang memasuki pelabuhan dan selama berada di pelabuhan wajib mematuhi peraturan-peraturan untuk menjaga ketertiban dan kelancaran lalu lintas kapal di pelabuhan, yang pengawasannya dilakukan oleh Syahbandar", kemudian terakhir diubah dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran seperti yang telah dijelaskan tersebut diatas. Selanjutnya diterbitkan pula peraturan kapal non konvensi berbendera Indonesia (*non convention vessel standard Indonesian flagged atau NCVS*) yang diberlakukan pada tahun 2012 sebagai petunjuk teknis

pengawasan keselamatan kapal terhadap yang berlayar didalam negeri atau kapal-kapal non konvensional yang berlaku pula bagi kapal-kapal penangkap ikan (kapal nelayan).

Secara historis, sejak diundangkannya Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan, yang pada intinya mengatur tentang perikanan, sumber daya ikan, lingkungan sumber daya ikan, ikan, penangkapan ikan, pembudidayaan ikan, pengelolaan perikanan, konservasi sumber daya ikan, dan lain sebagainya yang diatur dalam Bab I Ketentuan Umum Pasal 1 Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tersebut di atas. Istilah Syahbandar di Pelabuhan Perikanan tidak ada dijelaskan di dalam ketentuan umum dari undang-undang tersebut, tetapi di dalam Pasal 42 ayat (1) menyebutkan istilah Syahbandar di Pelabuhan Perikanan. Sebagaimana Pasal 42 ayat (1) berbunyi: “Dalam rangka keselamatan pelayaran, ditunjuk syahbandar di pelabuhan perikanan”. Kemudian pada ayat (2) berbunyi: “Setiap kapal perikanan yang akan berlayar dari pelabuhan perikanan wajib memiliki surat izin berlayar kapal perikanan yang dikeluarkan oleh syahbandar” dan ayat (4) berbunyi: “Syahbandar di pelabuhan perikanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diangkat oleh Menteri”. Menteri yang dimaksud adalah menteri yang bertanggung jawab di bidang perikanan (Pasal 1 angka 24 UU No. 31 Tahun 2004 tentang Perikanan).

Terkait dengan Undang-Undang Nomor Republik Indonesia 31 Tahun 2004 tentang Perikanan tersebut, terhadap undang-undang tersebut kemudian dilakukan revisi yaitu dengan diterbitkan Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan. Di dalam Ketentuan Umum dari Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009, tidak ada menyebutkan istilah syahbandar di pelabuhan perikanan. Namun di dalam Pasal 42 ayat (2) ada menyebutkan istilah syahbandar di pelabuhan perikanan, yang salah satunya mempunyai tugas dan wewenang dalam menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dahulu bernama Surat Izin Berlayar (SIB) kapal perikanan dan tidak mengatur tentang keselamatan pelayaran kapal perikanan. Akan tetapi, di dalam ketentuan Pasal 1 angka 6 dari Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 3/PERMEN-KP/2013 tentang Kesyahbandaran di Pelabuhan Perikanan, menjelaskan tentang keselamatan pelayaran walaupun yang dimaksud hanya untuk keselamatan pelayaran kapal perikanan. Oleh karena itu, antara undang-undang perikanan dengan peraturan di bawahnya (peraturan menteri kelautan dan perikanan) adalah bertentangan dengan hierarki perundang-undangan di Indonesia.

Pentingnya Surat Persetujuan Berlayar secara khusus diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Sekalipun telah ada peraturan yang mengatur tentang Surat Persetujuan Berlayar, tidak jarang juga dapat ditemui beberapa kecelakaan transportasi laut yang disebabkan oleh lainnya pemberian ijin pelayaran. Masalah keselamatan dan keamanan serta keseluruhan kegiatan dalam pelayaran merupakan tanggungjawab dalam kepelabuhan. Salah satu persoalan terbesar dalam kecelakaan kapal dalam pelayaran adalah persoalan kemampuan dan keahlian seseorang dalam menjalankan tugas kesyahbandarannya dalam memberikan surat kelaiklautan kapal, ijin berlayar, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta seluruh kegiatan pelayaran angkutan laut di perairan Indonesia.

Berdasarkan uraian dalam latar belakang masalah tersebut di atas penulis tertarik sebagai penelitian yang berjudul: Pengaturan tentang kompetensi (kewenangan) dalam Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Kapal Nelayan di Pelabuhan Perikanan Balikpapan.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimanakah pengaturan tentang kompetensi (kewenangan) dalam Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Kapal Nelayan di Pelabuhan Perikanan Balikpapan?
2. Bagaimanakah dengan keabsahan (legitimasi) Surat Persetujuan Berlayar yang diterbitkan oleh Syahbandar di Pelabuhan Perikanan Balikpapan?

C. Metode dan Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian yang digunakan adalah pendekatan penelitian hukum normatif yang merupakan prosedur penelitian ilmiah untuk menemukan kebenaran berdasarkan logika keilmuan hukum dari sisi normatifnya.³ penelitian hukum normatif, penelitian yang berfokus pada norma hukum positif berupa peraturan perundang-undangan. Dalam penelitian hukum normatif ini dikaji norma-norma hukum positif berupa peraturan perundang-undangan, proses pendekatan secara perundang-undangan yang berkaitan pengaturan tentang kompetensi (kewenangan) dalam Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Kapal Ikan di Pelabuhan Perikanan Balikpapan dan mengetahui dan menganalisis bagaimana dengan keabsahan (legitimasi) Surat Persetujuan Berlayar yang diterbitkan oleh Syahbandar di Pelabuhan Perikanan Balikpapan.

D. Tinjauan Pustaka

1. Konsep Tentang Pelayaran

Hukum laut dalam arti luas mencakup segala aspek penggunaan atau pemanfaatan laut dan sumber-sumber yang terdapat di lautan. Dalam literatur hukum di negara-negara kontinental seperti negeri Belanda, hukum laut umumnya diartikan pula sebagai hukum pelayaran yang terutama berfokus pada pengaturan penyelenggaraan pengangkutan melalui laut dan hal-hal yang berhubungan dengan itu. Di negara-negara yang menganut sistem anglo-saksis dikenal istilah hukum maritim sebagai ketentuan-ketentuan hukum yang berfokus pada pengangkutan melalui laut yang berhubungan dengan perdagangan internasional. Dapatlah dikatakan bahwa hukum pelayaran atau hukum maritim pada hakekatnya merupakan bagian yang khusus dari hukum laut dalam arti yang luas.⁴

Indonesia sebagai negara kepulauan tentu harus pengangkutan laut yang mumpuni. Hal ini mengingat pengangkutan laut memiliki peran penting dalam menjembatani kegiatan perekonomian dari satu pulau ke pulau lainnya. Pengangkutan laut terbagi menjadi dua bagian yakni keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim. Keselamatan pelayaran diantaranya melingkupi sarana dan prasarana dalam menunjang kegiatan pelayaran. Perlindungan

³ Johnny Ibrahim, Teori dan metodologi Penelitian Hukum Normatif (Malang: UMM Press 2007, hlm.57

⁴ Hussyen Umar, Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indoneisa : Buku I, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 2001, hlm. 9

lingkungan maritim diantaranya mencakup mengenai pencemaran perairan yang disebabkan oleh kecelakaan kapal.

Pelayaran berdasarkan Pasal 1 butir (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah suatu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Maka, tidak heran jika undang-undang tersebut secara pokok-pokok memuat ketentuan-ketentuan mengenai berbagai aspek pelayaran, yaitu kenavigasian, kepelabuhanan, perkapalan, angkutan, kecelakaan kapal, pencarian dan pertolongan (*search and secure*), pencegahan dan pencemaran oleh kapal, disamping dimuatnya ketentuan-ketentuan mengenai pembinaan, sumber daya manusia, penyidikan dan ketentuan pidana.⁵

Pasal 8 ayat (1). Penggunaan kapal berbendera Indonesia oleh perusahaan angkutan laut nasional tersebut dimaksudkan dalam rangka pelaksanaan asas cabotage untuk melindungi kedaulatan (*sovereignty*) dan mendukung perwujudan Wawasan Nusantara serta memberi kesempatan berusaha seluas-luasnya bagi perusahaan angkutan nasional untuk memperoleh pangsa pasar, karena itu kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan atau barang antarpulau atau antarpelabuhan di wilayah laut teritorial beserta perairan kepulauan dan perairan pedalaman. Asas *cabotage* adalah hak untuk melakukan pengangkutan penumpang, barang, dan pos secara komersial dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain di dalam wilayah kedaulatan Republik Indonesia.⁶

b. Konsep Tentang Kapal

Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk jenis apapun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya apung dinamis, kendaraan di permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah, jenis kapal menurut fungsinya adalah:

1. Kapal Pesiar, adalah kapal yang dipakai untuk pelayaran pesiar. Penumpang menaiki kapal pesiar untuk menikmati waktu yang dihabiskan di atas kapal yang dilengkapi fasilitas penginapan dan perlengkapan bagaikan hotel berbintang. Lama pelayaran pesiar bisa berbeda-beda, mulai dari beberapa hari sampai sekitar tiga bulan tidak kembali ke pelabuhan asal keberangkatan.
2. Kapal Riset, adalah kapal yang pada umumnya digunakan untuk riset dan penelitian yang berhubungan dengan kelautan. Seperti penelitian gempa bawah laut, pencemaran air laut.
3. Kapal Penumpang adalah kapal yang digunakan untuk angkutan penumpang. Untuk meningkatkan efisiensi atau melayani keperluan yang lebih luas, kenyamanan dan kemewahan, kadang kapal diperlukan demi memuaskan para penumpang. Lain dari itu kapal penumpang harus memiliki kemampuan bertahan hidup pada situasi darurat.
4. Kapal Ro-Ro adalah kapal yang bisa memuat orang dan kendaraan yang berjalan masuk sendiri ke dalam kapal dengan penggerakannya sendiri dan bisa keluar dengan

⁵ Ibid, 25

⁶ H.K. Martono, Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, Rajawali Press, Jakarta, 2011, hlm. 14-15.

sendiri juga sehingga disebut sebagai kapal roll on–roll off disingkat Ro-Ro, untuk itu kapal dilengkapi dengan pintu rampa yang menghubungkan kapal dengan dermaga.

5. Kapal Barang atau kapal kargo adalah segala jenis kapal yang membawa barang-barang dan kargo dari suatu pelabuhan ke pelabuhan lainnya. Ribuan kapal jenis ini menyusuri laut dan samudera dunia setiap tahunnya memuat barang-barang perdagangan internasional dan nasional. Kapal kargo pada umumnya di desain khusus untuk tugasnya.
6. Kapal Tanker ialah kapal yang dirancang untuk mengangkut minyak atau produk turunannya. Jenis utama kapal tanker termasuk mengangkut minyak, LNG, LPG. Diantara berbagai jenis kapal tanker menurut kapasitas : ULCC (Ultra large Crude Carrier) berkapasitas 500.000 Ton dan VLCC (Very Large Crude Carrier) berkapasitas 300.000 Ton. Kapal Tunda adalah kapal yang dapat digunakan untuk melakukan manuver/pergerakan, utamanya menarik atau mendorong kapal lainnya di pelabuhan, laut lepas atau melalui sungai atau terusan. Kapal Tunda memiliki tenaga yang besar bila dibandingkan dengan ukurannya. Mesin induk kapal tunda biasanya berkekuatan antara 750 sampai dengan 300 tenaga kuda (500 s/d 2000 kW), tetapi kapal yang lebih besar (digunakan di laut lepas) dapat berkekuatan 25.000 tenaga kuda (20.000 kW). Kapal tunda memiliki kemampuan manuver yang tinggi, tergantung dari unit penggerak. Kapal tunda dengan penggerak konvensional memiliki baling-baling di belakang, efisien untuk menarik kapal dari pelabuhan ke pelabuhan lainnya. Jenis penggerak lain sering disebut Schottel propulsionsystem (azimuth thruster/Z-peller) dimana baling-baling di bawah kapal dapat bergerak 3600 atau sistem propulsio Vioth-Schneider yang menggunakan semacam pisau di bawah kapal yang dapat membuat kapal berputar 3600.
7. Kapal Peti Kemas (countainer ship) adalah kapal yang khusus digunakan untuk mengangkut peti kemas.

Selanjutnya Peraturan Pemerintah 51 tahun 2002 tentang perkapalan, yang dimaksud dengan peti kemas adalah bagian dari alat yang berbentuk kotak serta terbuat dari bahan yang memenuhi syarat bersifat permanen dan dapat di pakai berulang-ulang, yang memiliki pasangan sudut serta dirancang khusus untuk memudahkan angkutan barang dengan satu atau lebih noda transportasi, tanpa harus dilakukan pemuatan kembali. Termasuk jenis ini adalah kapal semi peti kemas, yaitu perpaduan antara kapal kargo dan peti kemas.

II. PEMBAHASAN

A. Perkembangan Kedudukan Syahbandar di Indonesia

Syahbandar di Pelabuhan bertanggung-jawab di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan lain di pelabuhanan. Syahbandar itu sendiri memiliki sejarah dari segi peraturan, kelembagaan dan sumber daya manusia. Tugas Syahbandar sebagaimana tertuang dalam peraturan sejak jaman pemerintahan Hindia Belanda hingga di keluarkannya Undang-

Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran menggambarkan kepentingan Syahbandar dalam pelaksanaan dan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran.⁷

B. Peran Syahbandar dalam penerbitan Surat Persetujuan Berlayar

Setiap kapal yang akan berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang diterbitkan oleh Syahbandar. Untuk mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar harus memenuhi syarat administratif dan syarat teknis. Pejabat kesyahbandaran melakukan verifikasi/pemeriksaan sertifikat dan dokumen kapal sebelum Surat Persetujuan Berlayar dan melakukan verifikasi/pemeriksaan visi kapal yang dinyatakan dengan layak untuk berlayar. Untuk mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar, Nakhoda/pemilik kapal harus mengajukan permohonan kepada Syahbandar dengan melampirkan dokumen kelaiklautan kapal. Syahbandar dapat menunda keberangkatan kapal setelah Surat Persetujuan Berlayar diterbitkan apabila persyaratan kelaiklautan, keamanan kapal dan kondisi cuaca dapat membahayakan keselamatan. **Prosedur penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Kapal Perikanan**

Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) merupakan suatu proses pengawasan yang dilakukan oleh Syahbandar terhadap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan untuk memastikan bahwa Kapal, awak kapal, dan muatannya secara teknis administratif telah memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim.

C. Pengaturan tentang Kompetensi (Kewenangan) dalam Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Kapal Ikan di Pelabuhan Perikanan Balikpapan.

1. Kompetensi (kewenangan) dalam Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Kapal Ikan Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Pengawasan terhadap kapal penangkap ikan dalam rangka penerbitan surat persetujuan berlayar dahulu disebut surat ijin berlayar (SIB), Syahbandar, dalam hal ini Syahbandar di Pelabuhan Belawan, dilaksanakan dengan cara pemeriksaan fisik dan dokumen kapal ikan yang dimulai dari pemeriksaan Surat Ukur, Surat Tanda Kebangsaan Kapal, Sertifikat Keselamatan Kapal Penangkap Ikan, Surat Ijin Penangkapan Ikan (SPI) dan Ijin Usaha Perikanan (IUP) yang diterbitkan oleh Dinas Perikanan Propinsi, kemudian melakukan pemeriksaan kompetensi nakhoda/juragan kapal ikan dan kepala kamar mesin, baru diterbitkan surat persetujuan berlayar kapal ikan yang akan melaut setelah terpenuhinya ketentuanketentuan yang ditetapkan. Dalam hal keselamatan kapal ikanyang bersifat komersial, *International Maritime Organization (IMO)* membuat suatu aturan atau konvensi untuk keselamatan kapal penangkap ikan komersial, dikarenakan kegiatan penangkapan ikan merupakan salah satu kegiatan yang paling berbahaya dengan angka kematian yang tinggi. Menurut data yang diberikan oleh peneliti terdahulu, kecelakaan

⁷ Amiek Soemarmi, Untung Dwi Hananto, and Normalita Eko Putri, "Pelaksanaan Tugas Dan Wewenang Syahbandar Dalam Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Kapal Perikanan," *Diponegoro Law Review* 5, no. 3 (2016): hlm 1819-1821.

pada kapal ikan di laut merupakan jumlah terbanyak dibandingkan dengan jenis kapal lainnya. Oleh karena itu pertimbangan tersebut di atas, maka IMO memberi rekomendasi keselamatan kapal ikan komersial dengan menyelenggarakan konvensi *Internasional Torremolinostahun 1977*, dengan tujuan untuk membuat aturan yang seragam bagi kapal penangkapan ikan. *Konvensi Torremolinos* yakni rezim keselamatan kapal penangkap ikan berukuran 24 meter atau lebih.

Konvensi ini menekankan pada standar konstruksi dan perlengkapan terkait dengan keselamatan sebagaimana konvensi *Safety of Life at Sea (SOLAS)*. Namun di Indonesia sendiri, konvensi *torremolinos* belum diterapkan karena bila dilihat kondisi geografis Indonesia masih termasuk daerah perairan yang berada di lintang yang rendah (wilayah tropis) yang tingkat bahayanya relatif kecil.

2. Kompetensi (kewenangan) dalam Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Kapal Ikan ditinjau dari Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan

Setelah melakukan penelitian pemberian Surat Izin Berlayar (SIB) kapal perikanan dapat diterbitkan oleh syahbandar dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut setelah melalui beberapa proses persyaratan yang dikeluarkan oleh Departemen Kelautan dan Perikanan dalam hal ini Direktorat Jenderal Perikanan Tangkap yang didelegasikan kepada Kantor Pelabuhan Perikanan di Indonesia untuk menerbitkan Lembar Laik Operasional (LLO) sebelum kapal ikan berlayar dengan surat Departemen Kelautan dan Perikanan, Direktur Jenderal Pengendalian Sumber Daya Kelautan dan Perikanan Nomor : 125/PSDKP/1.4/V/2003 tertanggal Jakarta, 12 Mei 2003 perihal Pemberian SIB kapal perikanan yang ditujukan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut yang isinya meminta agar bersinergi dalam pelaksanaan tugas dan tanggung jawab serta tidak terjadi kesimpangsiuran pelaksanaan di lapangan yang dapat mempengaruhi keberangkatan kapal-kapal ikan untuk melakukan operasinya,

KEABSAHAN (LEGITIMASI) SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR YANG DITERBITKAN OLEH SYAHBANDAR DI PELABUHAN PERIKANAN BALIKPAPAN

- A. Pelaksanaan Tugas dan Wewenang Syahbandar Pelabuhan Perikanan Menurut Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan.

Pelaksanaan Tugas dan Wewenang Syahbandar Pelabuhan Perikanan Menurut Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan. Berdasarkan Penjelasan Pasal 42 ayat (1) Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan, Syahbandar di pelabuhan perikanan adalah Syahbandar yang ditempatkan secara khusus di pelabuhan perikanan untuk pengurusan administratif dan menjalankan fungsi menjaga keselamatan pelayaran. Syahbandar di pelabuhan perikanan dalam melaksanakan tugasnya, berkoordinasi dan bertanggung jawab kepada Kepala Pelabuhan Perikanan. Tugas dan wewenang Syahbandar di Pelabuhan Perikanan telah diatur dalam Pasal 42 Undang-

Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan. Namun, setelah ada perubahan pertama undang-undang perikanan, maka tugas dan wewenang Syahbandar di Pelabuhan Perikanan diubah dan diatur dalam Pasal 42 ayat (2) Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan. Dalam rangka keselamatan operasional kapal perikanan, ditunjuk Syahbandar di pelabuhan perikanan yang mempunyai tugas dan wewenang, sebagai berikut:

1. Menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar;
2. Mengatur kedatangan dan keberangkatan kapal perikanan;
3. Memeriksa ulang kelengkapan dokumen kapal perikanan;
4. Memeriksa teknis dan nautis kapal perikanan dan memeriksa alat penangkapan ikan, dan alat bantu penangkapan ikan;
5. Memeriksa dan mengesahkan perjanjian kerja laut;
6. Memeriksa log book penangkapan dan pengangkutan ikan;
7. Mengatur olah gerak dan lalulintas kapal perikanan di pelabuhan perikanan;
8. Mengawasi pemanduan;
9. Mengawasi pengisian bahan bakar;
10. Mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan perikanan;
11. Melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan;
12. Memimpin penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan perikanan;
13. Mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim;
14. Memeriksa pemenuhan persyaratan pengawakan kapal perikanan;
15. Menerbitkan Surat Tanda Bukti Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal Perikanan; dan
16. Memeriksa sertifikat ikan hasil tangkapan. Tugas dan wewenang Syahbandar di pelabuhan perikanan sebagaimana tercantum dalam Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan, tidak dapat langsung begitu saja dilaksanakan.

Secara teknis, tugas dan wewenang Syahbandar di pelabuhan perikanan telah diatur dalam Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 3/PERMEN-KP/2013 tentang Ke syahbandaran di Pelabuhan Perikanan. Berikut ini, akan dijelaskan lebih lanjut bagaimana pelaksanaan tugas dan wewenang Syahbandar di pelabuhan perikanan yang disesuaikan dengan hasil penelitian mengenai pelaksanaan tugas dan wewenang Syahbandar di Pelabuhan Perikanan Balikpapan.

B. Tanggung Jawab Hukum Syahbandar Dalam Pelayaran

Tanggung Jawab Hukum Syahbandar di Pelabuhan Perikanan Balikpapan Terkait dengan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Kapal Ikan Pengawasan yang dilakukan oleh Syahbandar Direktorat Jenderal Perhubungan Laut apabila terjadi kecelakaan terhadap awak kapal maka dilakukan tindakan-tindakan hukum berkaitan dengan hak dan kewajiban awak kapal sebagaimana yang diatur di dalam Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan.

Apabila kecelakaan kapal tersebut mengakibatkan cedera permanen yang mengakibatkan awak kapal tidak dapat beraktifitas secara normal, menyebabkan kematian dan lain-lain, diatur dalam Pasal 28 sampai dengan Pasal 31 Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan. Sebagaimana ketentuan Pasal 28 menyebutkan:

- (1) Pengusaha angkutan di perairan wajib menanggung biaya perawatan dan pengobatan bagi awak kapal yang sakit atau cedera selama berada di atas kapal.
- (2) Awak kapal yang sakit atau cedera akibat kecelakaan sehingga tidak dapat bekerja atau harus dirawat, pengusaha angkutan di perairan selain wajib mempunyai perawatan dan pengobatan juga wajib membayar gaji penuh jika awak kapal tetap berada atau dirawat di kapal
- (3) Jika awak kapal sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) harus diturunkan dari kapal untuk perawatan di darat, pengusaha angkutan di perairan selain wajib membiayai perawatan dan pengobatan, juga wajib membayar 100% dari gaji minimumnya setiap bulan pada bulan pertama, dan sebesar 80% dari gaji minimumnya setiap bulan berikutnya, sampai yang bersangkutan sembuh sesuai surat keterangan petugas medis, dengan ketentuan tidak lebih dari 6 (enam) bulan untuk yang sakit dan tidak lebih dari 12 (dua belas) bulan untuk yang cedera akibat kecelakaan.
- (4) Bila awak kapal diturunkan dan dirawat di luar negeri, selain biaya perawatan dan pengobatan, pengusaha angkutan di perairan juga menanggung biaya pemulangan kembali ke tempat domisilinya.

Selanjutnya ketentuan Pasal 29 Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 menyebutkan: Besarnya ganti rugi atas kehilangan barang-barang milik awak kapal akibat tenggelam atau terbakarnya kapal, sesuai dengan nilai barang-barang yang wajar dimilikinya yang hilang atau terbakar.

C. keabsahan (legitimasi) Surat Persetujuan Berlayar yang diterbitkan oleh Syahbandar di Pelabuhan Perikanan Balikpapan

Dalam rangka penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM. 01 Tahun 2010 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) yang menerangkan bahwa Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) adalah suatu proses pengawasan yang dilakukan oleh Syahbandar terhadap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan untuk memastikan bahwa kapal, awak kapal dan muatannya secara teknis-administratif telah memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim.

Apabila dilihat dari seluruh peraturan perundang-undangan yang ada berdasarkan dari teori pembentukan undang-undang, mulai dari legal drafting, azas-azas hukum tata Negara, azas hukum *lex specialist derogate legi generali*, teori kewenangan serta teori harmonisasi seluruhnya bertentangan dengan asas-asas pembentukan undang-undang, dimana terjadinya ketidakharmonisan (disharmonisasi) hukum antara undang- undang yang mengatur tentang pelayaran dengan undang-undang yang mengatur tentang perikanan. Karena hal tersebut berkaitan dengan keabsahan (legitimasi) dalam penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) kapal ikan, bahwa aturan hukum mana yang seharusnya digunakan dan seharusnya

mendapatkan prioritas sebagaimana ada 2 (dua) aturan hukum *lex specialist* (hukum khusus) yang sama mengatur tentang kapal. Karena kedua-duanya merupakan aturan hukum khusus yaitu Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran khusus mengatur tentang Keselamatan Pelayaran dan Undang-undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan Atas Undang-undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan khusus mengatur tentang Perikanan.

IV. PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Pengaturan tentang kompetensi (kewenangan) dalam Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Kapal Nelayan di Pelabuhan Perikanan Balikpapan, yaitu: Kewenangan Syahbandar dalam penerbitan Surat Persetujuan Berlayar, bahwa terjadi ketidakharmonisan (disharmonisasi) peraturan perundang-undangan antara Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 dengan Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009, serta termasuk peraturan dibawahnya seperti Peraturan Menteri Perhubungan Nomor :PM. 82 Tahun 2014 yang merupakan pengganti dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM. 01 Tahun 2010 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM. 23 Tahun 2014 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM. 01 Tahun 2010 Tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) terhadap Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 dimana pada Peraturan Menteri No. PM. 82 Tahun 2014 Pasal 2 ayat (3) terjadi pertentangan dengan perintah undang-undang di dalam Pasal 207 ayat (1), dan juga di dalam konsideran Peraturan Menteri Perhubungan No. PM.82 Tahun 2014 tersebut juga memasukkan Undangundang Nomor 45 tahun 2009 tentang Perikanan sebagai salah satu unsur penerbitan Permenhub No. PM. 82 Tahun 2014 tersebut. Selanjutnya Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan terhadap Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 juga saling bertentangan. Sebab esensi dari Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 seharusnya hanya mengatur tentang perikanan saja yang di dalamnya tidak mengatur tentang keselamatan pelayaran kapal perikanan, sedangkan esensi dari Undang-Undang. Nomor 17 Tahun 2008 secara jelas telah mengatur tentang keselamatan pelayaran, namun dari segi sinergitas antara Permenhub No. PM. 82 Tahun 2014 dengan Permen Kelautan dan Perikanan No. 3/PERMEN-KP/2013, terjadi sinergitas.
2. Keabsahan (legitimasi) Surat Persetujuan Berlayar yang diterbitkan oleh Syahbandar Perikanan di Pelabuhan Belawan, bahwa khusus penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) kapal ikan yang diterbitkan oleh Syahbandar di Pelabuhan Perikanan adalah sah berdasarkan Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 dan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No. 3/PERMEN-KP/2013, tetapi ditinjau dari Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan sangatlah bertentangan, dan bertentangan dengan azas hukum pembentukan peraturan perundang-undangan (*legal drafting*). Sama halnya dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 yang bertentangan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 82 Tahun 2014 yang memberikan kewenangan kepada Kementerian Kelautan dan Perikanan dalam hal penerbitan Surat

Persetujuan Berlayar (SPB), yang menyebabkan dualisme aturan hukum di Indonesia terkait keabsahan (legitimasi) penerbitan SPB tersebut.

B. Saran

1. Di perlukan adanya revisi terhadap Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 khususnya pada Pasal 42 sehubungan dengan kewenangan Syahbandar di Pelabuhan Perikanan tentang Keselamatan Pelayaran dan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar beserta peraturan pelaksanaannya, guna kepastian hukum di Indonesia dan supremasi hukum, sehingga tidak terjadi tumpang tindih (*overlapping*) diantara peraturan hukum (peraturan perundang-undangan) yang berlaku, dan dalam pembentukan Peraturan Perundang-undangan terkait penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) kapal ikan, seharusnya memperhatikan asas-asas pembentukan peraturan perundang-undangan, guna menghindari kerancuan dan ketidakselarasan diantara peraturan perundang-undangan yang diterbitkan. Seperti isi Pasal 42 Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 yang sebagian mengadopsi isi Pasal 207,208 dan Pasal 219 dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008. Dengan demikian sebaiknya diajukan uji materi terhadap Pasal 42 Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan, terkait dengan tugas dan wewenang Syahbandar di Pelabuhan Perikanan.
2. Dalam pembentukan Peraturan Perundang-undangan terkait penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) kapal ikan, seharusnya memperhatikan asas- asas pembentukan peraturan perundang-undangan, guna menghindari kerancuan dan ketidakselarasan diantara peraturan perundang-undangan yang diterbitkan. Seperti isi Pasal 42 Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 yang sebagian mengadopsi isi Pasal 207, 208 dan Pasal 219 dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008. Dengan demikian sebaiknya diajukan uji materi terhadap Pasal 42 Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan, terkait dengan tugas dan wewenang Syahbandar di Pelabuhan Perikanan, khususnya dalam rangka penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) kapal ikan.

DAFTAR PUSTAKA

- Asshiddiqie, Jimly, and Ali Safa'at. *Teori Hans Kelsen Tentang Hukum*. Konstitusi Press, 2006.
- Goesniadhie, S. Kusnu. "Harmonisasi Hukum Dalam Perspektif Perundang-Undangan," 2006.
- Handoyo, Susilo. "PENGATURAN TENTANG KOMPETENSI (KEWENANGAN) DALAM PENERBITAN SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR KAPAL NELAYAN DI PELABUHAN PERIKANAN BALIKPAPAN." *Journal de Facto* 7, no. 1 (2020): 127–50.

Mahfud, Moh. “Konstitusi Dan Hukum Dalam Kontroversi Isu/Prof. Dr, Moh. Mahfud MD,” 2009.

Sidharta, B. Arief. *Refleksi Tentang Struktur Ilmu Hukum: Sebuah Penelitian Tentang Fundasi Kefilsafatan Dan Sifat Keilmuan Ilmu*. Mandar Maju, 2009.

Soemarmi, Amiek, Untung Dwi Hananto, and Normalita Eko Putri. “Pelaksanaan Tugas Dan Wewenang Syahbandar Dalam Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Kapal Perikanan.” *Diponegoro Law Review* 5, no. 3 (2016): 19464.

Susantono, Bambang. *Transportasi & Investasi: Tantangan Dan Perspektif Multidimensi*. Penerbit Buku Kompas, 2013.