

Analisis Yuridis Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar oleh Syahbandar Perikanan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 Tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Yuliana Minar Puspitasari Siregar^{1*}, John Pieris², Wiwik Sri Widiarty³

Universitas Kristen Indonesia, Jakarta, Indonesia^{1,2,3}

Email: yuliana.minar@gmail.com

Abstrak

Article Info:

Submitted:

06/05/25

Final Revised:

25/05/25

Accepted:

26/05/25

Published:

26/05/25

Penelitian ini membahas bentuk pengaturan dan akibat hukum dari kewenangan Syahbandar Perikanan dalam penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) kapal perikanan, khususnya pasca-berlakunya Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 dan turunannya, yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2021 dan Nomor 31 Tahun 2021. Latar belakang penelitian ini didasari oleh adanya peralihan kewenangan dari Kementerian Perhubungan ke Dinas Kelautan dan Perikanan (DKP) yang menimbulkan tumpang tindih regulasi serta ketidakpastian hukum terkait penerbitan sertifikat kelaikan laut dan SPB. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis kesesuaian pengaturan SPB oleh Syahbandar Perikanan dengan ketentuan Undang-Undang Pelayaran, serta untuk mengkaji akibat hukum dari perubahan kewenangan tersebut terhadap penerbitan sertifikat kelaikan kapal perikanan. Metode penelitian yang digunakan adalah yuridis normatif dengan pendekatan perundang-undangan dan studi kasus hukum. Hasil penelitian menunjukkan bahwa regulasi saat ini belum sepenuhnya harmonis, terutama dalam hal pembagian tugas antara Syahbandar Perikanan dan KSOP, sehingga berpotensi menimbulkan hambatan administratif dan konflik kewenangan. Implikasinya, diperlukan sinkronisasi lintas sektor serta pembaruan kebijakan teknis yang mengedepankan keselamatan pelayaran tanpa menghambat operasional kapal perikanan. Penelitian ini diharapkan menjadi rujukan dalam penguatan sistem tata kelola pelayaran nasional, khususnya dalam bidang kelautan dan perikanan.

Kata Kunci: Syahbandar Perikanan, Surat Persetujuan Berlayar, kelaikan kapal, pelayaran, akibat hukum

Abstract

This study discusses the regulatory framework and legal implications of the authority of the Fisheries Harbormaster in issuing Sailing Approval Letters (Surat Persetujuan Berlayar/SPB) for fishing vessels, particularly following the enactment of Law Number 6 of 2023 and its derivative regulations, namely Government Regulation Number 27 of 2021 and Number 31 of 2021. The research is motivated by the transfer of authority from the Ministry of Transportation to the Marine and Fisheries Office (DKP), which has resulted in overlapping regulations and legal uncertainty regarding the issuance of seaworthiness certificates and

SPBs. The purpose of this study is to analyze the conformity of SPB regulations by the Fisheries Harbormaster with the provisions of the Shipping Law, and to examine the legal consequences of the shift in authority on the issuance of fishing vessel seaworthiness certificates. The research method used is normative juridical, employing statutory and case law approaches. The findings reveal that the current regulations are not yet fully harmonized, especially concerning the division of duties between the Fisheries Harbormaster and the Port Authority (KSOP), potentially leading to administrative obstacles and jurisdictional conflicts. The implication is the need for cross-sectoral synchronization and technical policy updates that prioritize navigational safety without impeding fishing vessel operations. This study is expected to serve as a reference for strengthening the governance system of national maritime navigation, particularly in the marine and fisheries sector.

Keywords: Fisheries Harbormaster, Sailing Approval Letter, vessel seaworthiness, shipping, legal implications.

Corresponding: Yuliana Minar Puspitasari Siregar

E-mail: yuliana.minar@gmail.com



INTRODUCTION

Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran (Febryan, 2019; Mandala et al., 2016). Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan. Syahbandar diangkat oleh Menteri setelah memenuhi persyaratan kompetensi di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran serta kesyahbandaran (Febryan, 2019). Salah satu tugas Syahbandar adalah mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di Pelabuhan (Muhamad, 2018; Santosa & Sinaga, 2019). Syahbandar sebagai pejabat pemerintah yang memiliki kewenangan untuk mengkoordinasikan seluruh kegiatan pemerintahan di Pelabuhan, memeriksa dan menyimpan surat, dokumen, dan warta kapal, menerbitkan persetujuan kegiatan kapal di Pelabuhan, melakukan pemeriksaan kapal, menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar, melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal, menahan kapal atas perintah pengadilan dan melaksanakan sijil Awak Kapal (Tambunan, 2024).

Surat Persetujuan Berlayar adalah dokumen negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar terhadap setiap Kapal yang Berlayar (Prastyo et al., 2020; Suwarno & Idayanti, 2023). Surat Persetujuan Berlayar merupakan dokumen yang wajib dimiliki oleh setiap kapal yang akan berlayar, kecuali untuk kapal perang dan kapal pemerintah yang tidak digunakan untuk kegiatan niaga. Dengan demikian, Syahbandar bertanggung jawab langsung terhadap keselamatan pelayaran di perairan Indonesia. Proses penerbitan Surat Persetujuan Berlayar diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 28 Tahun 2022 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar dan Persetujuan Kegiatan Kapal di Pelabuhan. Dokumen ini menandakan bahwa kapal telah memenuhi semua persyaratan administratif dan teknis untuk berlayar, sehingga menjamin

keselamatan bagi awak kapal dan lingkungan laut. Surat dan dokumen Kapal sebagaimana dimaksud paling sedikit terdiri dari surat ukur, surat tanda kebangsaan Kapal, sertifikat Keselamatan Kapal, sertifikat garis muat, sertifikat pengawakan Kapal, dokumen muatan; dan Surat Persetujuan Berlayar dari Pelabuhan asal (Mulyawan et al., 2019).

Sertifikasi kelaiklautan dan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar sangat penting untuk menjaga keselamatan pelayaran (Nicolaus Nong Wilfrid Wada et al., 2025; Rafly, 2021). Dengan adanya regulasi yang ketat, diharapkan dapat mengurangi risiko kecelakaan di laut serta memastikan bahwa semua aktivitas penangkapan ikan dilakukan dengan cara yang bertanggung jawab dan berkelanjutan.

Masa berlaku Surat Persetujuan Berlayar, menurut Menteri Perhubungan, didasarkan pada sertifikasi pemeriksaan mengenai kelaiklautan kapal perikanan, yang mencakup kesiapan kapal untuk beroperasi tanpa menyebabkan pencemaran atau kerusakan lingkungan. Pemeriksaan tersebut dilakukan dengan sangat rinci, tidak hanya menilai kondisi fisik kapal, tetapi juga memperhatikan muatan dan alat tangkap yang digunakan. Surat Laik Operasi (SLO) diterbitkan oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan melalui Satuan Kerja Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (Satker PSDKP), dengan masa berlaku 2x24 jam, sama seperti Surat Persetujuan Berlayar. Setelah masa berlaku surat tersebut habis, pemilik kapal harus memperbarui Surat Laik Operasi (SLO) dan Surat Persetujuan Berlayar (SPB), karena kedua dokumen ini merupakan persyaratan utama agar kapal dapat berlayar. Kapal penangkap ikan dianggap laik laut jika telah memenuhi berbagai persyaratan yang meliputi aspek keselamatan, perlindungan serta peralatan dan kondisi terkait kapal tersebut, sebagai berikut:

1. Surat-surat dan izin : Kapal harus memiliki dokumen lengkap seperti SIUP (Surat Izin Usaha Perikanan), SIPI (Surat Izin Penangkapan Ikan) dan SIKPI (Surat Izin Kapal Pengangkut Ikan) (Nofendi & Artati, 2023; Wibisono & Pandamdari, 2020); dan Kapal Perikanan wajib didaftarkan sebagai kapal perikanan Indonesia dan harus dilengkapi dengan dokumen yang berupa bukti kepemilikan, identitas pemilik dan surat ukur, serta Surat Persetujuan Berlayar (SPB); (Saputri, 2021)
2. Kondisi Fisik Kapal, yang menyatakan Kapal harus dalam kondisi yang baik atau laik laut dan layak untuk beroperasi di laut lepas dan merupakan faktor terpenting dalam keselamatan pelayaran, hal ini mencakup Konstruksi yang meliputi : konstruksi kapal, sekat-sekat kedap air, stabilitas kapal, permesinan kapal dan kelistrikan;
3. Perlengkapan Keselamatan, dimana Kapal harus dilengkapi dengan perlengkapan keselamatan yang sesuai dengan standar, seperti perlindungan dari kebakaran, deteksi kebakaran dan pemadaman kebakaran, Alat-alat Keselamatan dan penempatannya, 26 Komunikasi Radio, dan Keselamatan Navigasi (Mumammad, 2020)
4. Peralatan penangkap ikan, yaitu peralatan yang digunakan untuk menangkap ikan harus memenuhi standar yang ditetapkan, serta dipastikan berfungsi dengan baik yang ramah lingkungan dan tidak merusak ekosistem perairan
5. Penyusunan logbook dan laporan operasional: Kapal harus memiliki sistem pencatatan yang baik terkait dengan aktivitas penangkapan ikan, termasuk jenis ikan yang ditangkap, lokasi, dan jumlah hasil tangkapan
6. Jumlah dan susunan awak kapal : Kapal penangkap ikan harus menginformasikan jumlah dan susunan awak kapal yang bertujuan untuk memastikan keselamatan dan

efisiensi operasional kapal. Kapal dinyatakan laiklaut dibuktikan dengan dokumen berupa sertifikat

kelaiklautan kapal, yakni:

1. Surat Laut untuk kapal yang memiliki volume kotor 500 m³ atau 175 GT;
2. Pas Tahunan bagi kapal yang memiliki volume kotor kapal 20 m³ atau 7 GT;
3. Pas Putih : isi kotor kapal > 10 - < 20m³ , dan
4. Pas Biru bagi kapal yang memiliki volume kotor < 10m³ atau 3 GT. Sebelum diberlakukannya Undang-undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang, kewenangan untuk menerbitkan dan memperpanjang sertifikat kelaikan laut kapal niaga (termasuk kapal perikanan) berada pada Menteri Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, yang memiliki Unit Pelaksana Teknis di berbagai daerah, sesuai dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan. Namun, setelah Undang-undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang diundangkan, terdapat dua Peraturan Pemerintah yang menjadi turunan dari undang-undang tersebut, yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Kelautan dan Perikanan. Dengan demikian, wewenang penerbitan dan perpanjangan sertifikat kelaikan laut kapal perikanan kini dialihkan ke Dinas Kelautan dan Perikanan (DKP).

Dengan adanya Undang-undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang dan dua Peraturan Pemerintah sebagai turunannya yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Kelautan dan Perikanan., terjadi perubahan dalam kewenangan yang sebelumnya dipegang oleh satu lembaga yaitu Kementerian Perhubungan menjadi lembaga lain yakni Dinas Kelautan dan Perikanan.

Ketentuan hukum positif yang terdapat di Indonesia dalam penerbitan SPB sudah tertulis dalam aturan Perundang-undangan yang dijelaskan bahwa, yang berwenang menerbitkan SPB ialah KSOP dengan melakukan pemeriksaan kapal maupun dokumen kapal terlebih dahulu supaya memastikan keamanan dan keselamatan kapal tersebut. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, Kelaiklautan kapal merupakan syarat yang harus dipenuhi kapal sebagaimana tersebut diatas, sehingga dalam menjalankan pelayaran dapat meminimalisir terjadinya resiko pelayaran seperti terjadinya kecelakaan kapal (Dharmawan, 2022).

Dengan telah dipenuhinya syarat kelaiklautan kapal, Kantor KSOP akan melakukan pemeriksaan administratif dokumen dan akan memberikan persetujuan terhadap permohonan penerbitan SPB namun tidak mengesampingkan Pasal 13 PM 28 Tahun 2022 dimana syahbandar dapat melakukan penolakan terhadap penerbitan surat persetujuan berlayar yang diajukan oleh nakhoda, pemilik, atau operator kapal apabila kapal tersebut tidak memenuhi persyaratan administrasi sebagaimana yang dipersyaratkan, adanya perintah tertulis dari pengadilan dan dengan pertimbangan cuaca yang dapat membahayakan pelayaran bagi kapal sebagaimana ketentuan yang berlaku. Dalam proses penerbitan SPB, syahbandar tidak hanya menjalankan fungsi administratif, tetapi juga bertanggung jawab memastikan keselamatan, keamanan pelayaran, serta

perlindungan lingkungan maritim melalui pemeriksaan dokumen dan fisik kapal secara menyeluruh. Padahal potensi perikanan di seluruh wilayah Indonesia sangat menjanjikan. Seharusnya pengurusan administrasi untuk keamanan dan keselamatan kapal tidak mengganggu operasional kapal ikan (Rahardian, 2023; Subekhan et al., 2023). Sehingga diperlukan sinergi antara Syahbandar Perikanan dengan Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan dalam penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (Dewi, 2023).

Penelitian sebelumnya oleh Ria Fitri (2020) menyoroti implementasi Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 26 Tahun 2014 tentang rumpon, dengan fokus pada aspek hukum dan teknis dalam pengelolaan sumber daya perikanan. Namun, penelitian ini belum membahas secara mendalam mengenai peran dan kewenangan Syahbandar Perikanan dalam penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) serta implikasi hukum dari perubahan regulasi terkait. Sementara itu, studi oleh I Ketut Kasta Arya Wijaya (2019) mengenai implementasi pemasangan reklame berdasarkan peraturan daerah memberikan wawasan tentang pelaksanaan regulasi di tingkat lokal, tetapi tidak secara spesifik membahas aspek hukum maritim atau perikanan. Penelitian ini mengisi kekosongan tersebut dengan menganalisis secara kritis bentuk pengaturan terhadap SPB oleh Syahbandar Perikanan sesuai dengan Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 serta menelaah akibat hukum dari Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2021 dan Nomor 31 Tahun 2021 dalam penerbitan sertifikat kelaikan kapal perikanan. Dengan demikian, penelitian ini memberikan kontribusi dalam memahami dinamika kewenangan kelembagaan dan implikasi hukum dalam penyelenggaraan bidang pelayaran dan perikanan di Indonesia.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menguraikan dan menganalisis bentuk pengaturan kewenangan Syahbandar Perikanan dalam penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) apakah telah sesuai dengan Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran, serta menjelaskan akibat hukum dari berlakunya Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2021 dan Nomor 31 Tahun 2021 terhadap proses penerbitan sertifikat kelaikan kapal perikanan. Adapun manfaat dari penelitian ini, secara teoritis diharapkan dapat memperkaya literatur hukum administrasi negara, khususnya terkait pembagian kewenangan kelembagaan dalam penyelenggaraan pelayaran dan perikanan, sementara secara praktis diharapkan dapat menjadi masukan bagi pembuat kebijakan, pelaku usaha perikanan, dan aparat pelabuhan dalam membangun sistem penerbitan SPB yang lebih terintegrasi, efisien, dan selaras dengan prinsip keselamatan serta kepastian hukum.

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian hukum terbagi ke dalam dua golongan besar, yakni penelitian hukum normatif (doktrinal) dan penelitian hukum empiris (non doktrinal)⁵¹. Metode penelitian yang dipakai dalam penelitian ini adalah yuridis normatif, yaitu penelitian yang menggunakan legis positivis, yang menyatakan bahwa hukum identik dengan norma-norma tertulis yang dibuat dan diundangkan oleh lembaga atau pejabat yang berwenang. Wiwik Sri Widiarty menjelaskan penelitian hukum doktrinal merupakan penelitian yang mengkaji hukum yang dikonsepskan dan dikembangkan atas dasar doktrin yang dianut oleh sang pengonsep atau sang pengembangnya. Selain itu konsepsi ini memandang hukum sebagai suatu sistem normatif yang bersifat otonom, tertutup dan terlepas dari kehidupan masyarakat.

Metode yang diterapkan dalam penelitian hukum normatif untuk menemukan kaidah hukum adalah metode penemuan hukum, yang meliputi penafsiran, argumentasi, dan metode lainnya. Ciri khas penelitian dalam pendekatan legal-normatif ini adalah peneliti secara aktif menganalisis norma- norma, sehingga peran subjek menjadi sangat dominan.

Penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif, artinya penekanan pada ilmu hukum normatif, maka metode pendekatan yang digunakan adalah pendekatan peraturan perundang-undangan (statute approach) dan pendekatan konseptual. Pendekatan peraturan-undangan sebagai salah satu pendekatan penelitian yang digunakan oleh penulis dengan menelaah peraturan perundang- undangan yang berkaitan dengan isu hukum yang diteliti. 54 Bagi penelitian untuk kegiatan praktis, pendekatan ini akan membuka kesempatan bagi peneliti untuk mempelajari adakah konsistensi dan kesesuaian antara undang-undang dengan UUD 1945, antara regulasi dan undang-undang.

Pendekatan Konseptual adalah pendekatan yang beranjak dari pandangan dan doktrin yang berkembang di dalam ilmu hukum. Dengan mempelajari pandangan-pandang doktrin-doktrin di dalam ilmu hukum, peneliti akan menemukan ide-ide yang melahirkan pengertian-pengertian hukum, konsep-konsep hukum dan asas-asas hukum yang relevan dengan isu yang dihadapi. Dalam membangun konsep ia bukan hanya melamun dan mencari dalam khayalan saja, melainkan pertama kali ia harus beranjak dari pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin yang berkembang dalam ilmu hukum.

Jenis Data yang digunakan dalam penelitian ini ialah data sekunder yang memiliki pengertian yaitu tulisan atau hasil penelitian orang lain yang didukung oleh sumber data primer. Sumber data sekunder biasanya diperoleh melalui metode pengumpulan data seperti penelaahan kepustakaan dan terdiri dari buku, jurnal, artikel, dan hasil penelitian lainnya.

Teknik dan cara pengumpulan data dalam penelitian ini adalah sebagai berikut: Studi literatur (library research), yaitu penelitian yang dilakukan hanya berdasarkan atas karya tertulis, termasuk hasil penelitian yang telah maupun yang belum dipublikasikan. Data-data yang dibutuhkan dalam penelitian dapat diperoleh dari sumber pustaka atau dokumen. Dalam penelitian ini, data diperoleh dari undang-undang, peraturan perundangan lain, buku hasil karya kalangan ahli hukum, hasil penelitian terdahulu, karya ilmiah, dsb. Adapun juga pengumpulan data primer adalah data yang diambil langsung dari narasumber di lapangan yang diperoleh melalui wawancara mendalam (depth interview), dimana prosedur yang dirancang untuk membuat pernyataan- pernyataan secara bebas yang dikemukakan bersungguh - sungguh secara terus terang.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Akibat Hukum

Hasil Wawancara

Hasil wawancara dengan Eko Marda Saputra, selaku Syahbandar di Pelabuhan Perikanan Binuangen, Banten, memberikan penjelasan terkait penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dan regulasi yang terkait. Beliau menyatakan bahwa dirinya memiliki wewenang dalam penerbitan SPB. Proses penerbitan SPB melibatkan beberapa tahapan, mulai dari pengajuan permohonan oleh pemilik atau nakhoda kapal dengan melampirkan dokumen-dokumen seperti SLO, STBLKK, BPJS, KTP awak kapal, dan dokumen kapal yang masih aktif. Selanjutnya, dokumen tersebut divalidasi oleh petugas Syahbandar, diikuti dengan pemeriksaan teknis dan nautis, serta persyaratan pengawakan

Analisis Yuridis Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar oleh Syahbandar Perikanan
Berdasarkan Undang Undang Nomor 66 Tahun 2024 Tentang Perubahan Ketiga atas
Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

kapal perikanan. Setelah pemeriksaan ulang, SPB diterbitkan melalui aplikasi Teman SPB dan ditandatangani oleh Syahbandar sebelum diserahkan kepada pemilik atau nakhoda kapal.

Menurut Eko bahwa tidak ada kendala yang signifikan dalam implementasi pengaturan SPB. Beliau memahami Peraturan Pemerintah (PP) No. 27 Tahun 2021 tentang Pengelolaan Perikanan dan PP No. 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran. Menurutnya, kedua peraturan ini sudah cukup jelas dalam mengatur aspek keselamatan dan kelaikan kapal perikanan, dengan Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2021 memiliki turunan berupa Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 33 Tahun 2021. Beliau menegaskan bahwa tidak terjadi tumpang tindih kewenangan antara instansi terkait dalam penerbitan sertifikat kelaikan kapal perikanan, karena setiap jenis kapal memiliki aspek yang diatur oleh instansi masing-masing.

Selain itu, Eko menyatakan kedua peraturan tersebut telah memberikan perlindungan hukum yang cukup bagi pelaku usaha di bidang perikanan dan pelayaran. Setiap instansi memiliki kewajiban untuk menjalankan peraturan pemerintah sesuai dengan tugasnya masing-masing. Beliau juga menambahkan bahwa sejauh ini belum ada dampak negatif yang signifikan dari penerapan kedua peraturan tersebut. Secara keseluruhan, implementasi SPB dan regulasi terkait berjalan lancar tanpa hambatan yang berarti.

Hasil wawancara dengan Abdullah Jayadi selaku Kepala Seksi Keselamatan Berlayar KSOP Kelas 1 Tanjung Balai Karimun, menjelaskan beberapa hal penting terkait Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dan regulasi yang mengaturnya.¹²² SPB adalah dokumen resmi yang dikeluarkan oleh Syahbandar untuk kapal yang akan berlayar. Proses penerbitan SPB diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2022, yang mensyaratkan permohonan secara elektronik atau manual, dilengkapi dengan dokumen seperti Surat Pernyataan Nakhoda, daftar awak kapal, dan dokumen muatan. Syahbandar melakukan pemeriksaan administratif dan, jika diperlukan, pemeriksaan fisik kapal sebelum menerbitkan SPB. Kendala utama dalam implementasi SPB adalah keterbatasan sumber daya manusia (SDM) dan infrastruktur, terutama di wilayah terpencil, yang dapat menghambat proses penerbitan SPB.

Berdasarkan wawancara dengan Abdullah Jayadi, bahwa dua Peraturan Pemerintah (PP) yang relevan, yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Kelautan dan Perikanan dan Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran. Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2021 berfokus pada pengelolaan sumber daya laut dan perikanan berkelanjutan, sementara Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 mengatur keselamatan pelayaran dan kelaikan kapal. Meskipun kedua Peraturan Pemerintah (PP) ini memberikan landasan hukum yang kuat, terdapat potensi tumpang tindih kewenangan antara Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) dan Kementerian Perhubungan (Kemenhub) dalam penerbitan sertifikat kelaikan kapal perikanan. Hal ini dapat menyebabkan proses birokrasi yang rumit dan meningkatkan biaya bagi pelaku usaha.

Dampak positif dari kedua Peraturan Pemerintah (PP) ini adalah peningkatan keselamatan pelayaran dan pengelolaan sumber daya laut yang berkelanjutan. Namun, dampak negatifnya termasuk potensi konflik kepentingan antara instansi, proses perizinan yang lama, dan keterlambatan dalam implementasi teknologi ramah lingkungan. Secara umum, regulasi ini memberikan perlindungan hukum yang cukup bagi pelaku usaha,

tetapi masih diperlukan penyempurnaan untuk menghindari tumpang tindih kewenangan dan memastikan implementasi yang efektif.

Menurut Abdullah Jayadi menekankan bahwa Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2021 dan Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 telah memberikan perlindungan hukum yang cukup bagi pelaku usaha di bidang perikanan dan pelayaran, meskipun masih ada beberapa tantangan yang perlu diatasi. Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2021 memberikan perlindungan melalui pengaturan pengelolaan sumber daya laut yang berkelanjutan, pemberian izin kapal perikanan, dan penggunaan teknologi ramah lingkungan. Sementara itu, Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 memberikan perlindungan hukum melalui standar keselamatan pelayaran, sertifikasi kelaikan kapal, dan pelatihan awak kapal, yang mengurangi risiko kecelakaan dan kerugian finansial.

Namun, dampak negatif dari kedua peraturan ini juga perlu diperhatikan. Pertama, tumpang tindih kewenangan antara KKP dan Kemenhub dapat menyebabkan kebingungan dan inefisiensi dalam proses sertifikasi kapal perikanan. Kedua, proses perizinan yang lama dapat menghambat operasional kapal, terutama bagi pelaku usaha yang harus memenuhi persyaratan dari kedua instansi. Ketiga, keterbatasan infrastruktur dan SDM di beberapa wilayah dapat memperlambat implementasi regulasi ini. Selain itu, keterlambatan dalam adopsi teknologi ramah lingkungan juga dapat menjadi tantangan bagi pelaku usaha yang harus beradaptasi dengan standar baru.

Abdullah Jayadi menambahkan bahwa regulasi dalam kedua Peraturan Pemerintah (PP) ini sudah cukup jelas dalam mengatur aspek keselamatan dan kelaikan kapal perikanan, tetapi masih ada ruang untuk penyempurnaan. Misalnya, perlu adanya koordinasi yang lebih baik antara KKP dan Kemenhub untuk menghindari tumpang tindih kewenangan dan memastikan proses sertifikasi yang lebih efisien. Selain itu, peningkatan kapasitas SDM dan infrastruktur di wilayah terpencil juga diperlukan untuk mendukung implementasi regulasi ini secara merata.

Secara keseluruhan, Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2021 dan Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 telah memberikan dasar hukum yang kuat untuk meningkatkan keberlanjutan sektor kelautan dan perikanan serta keselamatan pelayaran. Namun, tantangan seperti tumpang tindih kewenangan, birokrasi yang rumit, dan keterbatasan infrastruktur perlu diatasi agar regulasi ini dapat diimplementasikan secara efektif dan memberikan manfaat maksimal bagi pelaku usaha dan sektor kelautan secara keseluruhan.

Hasil wawancara ketiga dengan Suhendi selaku petugas kesyahbandaran Pelabuhan Perikanan Kuala Tungkal, menyatakan bahwa dirinya mengetahui dan memiliki wewenang dalam penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di Pelabuhan Kuala Tungkal. Proses penerbitan SPB melibatkan beberapa tahapan, dimulai dengan pengajuan permohonan oleh pemilik atau nakhoda kapal ikan yang dilengkapi dengan dokumen-dokumen seperti SLO, STBLKK, Tambat Labuh, BPJS, KTP awak kapal, surat pernyataan masterselling, pelunasan PHP pasca produksi, surat keterangan sehat, dan dokumen kapal yang masih aktif. Dokumen-dokumen tersebut kemudian divalidasi oleh petugas syahbandar, dilanjutkan dengan pemeriksaan nautis dan teknis oleh petugas yang ditugaskan bersama pengawas perikanan. Setelah pemeriksaan selesai, SPB diterbitkan melalui aplikasi Teman SPB dan ditandatangani oleh syahbandar sebelum diserahkan kepada pemilik atau nakhoda kapal (Arachmdhan Saskin, 2021).

Suhendi mengungkapkan bahwa tidak ada kendala utama dalam implementasi pengaturan SPB, karena prosesnya telah berjalan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Analisis Yuridis Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar oleh Syahbandar Perikanan
Berdasarkan Undang Undang Nomor 66 Tahun 2024 Tentang Perubahan Ketiga atas
Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Namun, dirinya mengaku belum memahami secara spesifik Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2021 dan Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021, meskipun ia mengetahui bahwa Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2021 mengatur pengelolaan perikanan, sedangkan Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 mengatur penyelenggaraan bidang pelayaran. Menurutnya, kedua peraturan tersebut sudah cukup jelas dalam mengatur aspek keselamatan dan kelaikan kapal perikanan, dengan adanya turunan peraturan seperti Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 33 Tahun 2021.

Suhendi juga menyatakan bahwa tidak terjadi tumpang tindih kewenangan antarinstansi dalam penerbitan sertifikat kelaikan kapal. Hasil wawancara dengan Suhendi selaku petugas kesyahbandaran Pelabuhan Perikanan Kuala Tungkal pada tanggal 03 Maret 2025 perikanan, karena setiap instansi memiliki tanggung jawab dan fokus pada aspek-aspek tertentu sesuai dengan jenis kapal. Ia menilai bahwa kedua PP tersebut telah memberikan perlindungan hukum yang cukup bagi pelaku usaha di bidang perikanan dan pelayaran, serta belum menimbulkan dampak negatif yang signifikan dalam pelaksanaannya.

Suhendi menambahkan bahwa dalam pelaksanaan tugasnya, sumber daya manusia (SDM) yang terlatih untuk menerbitkan sertifikat kelaikan kapal perikanan sudah tersebar merata di seluruh Indonesia, sehingga proses penerbitan dokumen-dokumen tersebut dapat berjalan dengan lancar. Ia menekankan bahwa setiap instansi terkait telah menjalankan tugasnya sesuai dengan peraturan yang berlaku, sehingga tidak ada konflik atau hambatan yang berarti dalam koordinasi antarinstansi.

Mengenai dampak dari penerapan Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2021 dan Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021, Bapak Suhendi menyatakan bahwa sejauh ini belum ada dampak negatif yang signifikan. Ia menilai bahwa kedua peraturan tersebut telah memberikan kejelasan dan struktur dalam pengelolaan perikanan dan pelayaran, sehingga memudahkan pelaku usaha dan instansi pemerintah dalam menjalankan tugasnya. Meskipun demikian, ia mengakui bahwa pemahaman mendalam tentang kedua peraturan tersebut masih perlu ditingkatkan, terutama di tingkat pelaksana seperti dirinya, agar implementasinya dapat lebih optimal.

Secara keseluruhan, Suhendi menegaskan bahwa proses penerbitan SPB dan sertifikat kelaikan kapal perikanan di Pelabuhan Kuala Tungkal telah berjalan sesuai dengan prosedur yang ditetapkan. Ia optimis bahwa dengan adanya peraturan yang jelas dan SDM yang terlatih, pelayanan kepada pelaku usaha perikanan dan pelayaran akan semakin baik, serta mendukung keselamatan dan kelaikan kapal perikanan di wilayah kerjanya.

Hasil wawancara ke empat, hasil wawancara dengan Firman Kodrat selaku Pengawas Perikanan (Kementerian Perikanan dan Kelautan) di Kesyahbandaran Pelabuhan Perikanan Kuala Tungkal, bahwa ia mengetahui tentang Surat Persetujuan Berlayar (SPB) meskipun tugas utamanya adalah menerbitkan Sertifikat Laik Operasional (SLO) di Pelabuhan Kuala Tungkal. Prosedur penerbitan SPB melibatkan beberapa tahapan, dimulai dengan pengajuan permohonan oleh pemilik atau nakhoda kapal ikan yang dilengkapi dengan dokumen-dokumen seperti SLO, STBLKK, Tambat Labuh, BPJS, KTP awak kapal, surat pernyataan masterselling, pelunasan PHP pasca produksi, surat keterangan sehat, dan dokumen kapal yang masih aktif.

Dokumen-dokumen ini kemudian divalidasi oleh petugas syahbandar, dilanjutkan dengan pemeriksaan teknis dan nautis bersama petugas perikanan. Setelah pemeriksaan selesai, persetujuan berlayar diterbitkan

Hasil wawancara dengan Firman Kodrat selaku Pengawas Perikanan (Kementerian Perikanan dan Kelautan) di Kesyahbandaran Pelabuhan Perikanan Kuala Tungkal pada tanggal 03 Maret 2025, melalui aplikasi Teman SPB dan ditandatangani oleh syahbandar perikanan sebelum diserahkan kepada pemilik atau nakhoda kapal.

Menurut Firman Kodrat mengaku tidak mengetahui kendala utama dalam implementasi SPB oleh syahbandar perikanan karena tugasnya hanya terbatas pada penerbitan SLO. Ia juga menyatakan belum memahami secara detail Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2021 dan Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021, meskipun ia mengetahui bahwa Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2021 mengatur pengelolaan perikanan, sedangkan Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 mengatur penyelenggaraan bidang pelayaran. Menurutnya, kedua peraturan tersebut sudah cukup jelas dalam mengatur aspek keselamatan dan kelaikan kapal perikanan, dengan adanya turunan peraturan seperti Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 33 Tahun 2021.

Firman Kodrat menegaskan bahwa tidak terjadi tumpang tindih kewenangan antara instansi terkait dalam penerbitan sertifikat kelaikan kapal perikanan karena setiap jenis kapal memiliki aspek yang diatur oleh instansi masing-masing. Ia juga menyatakan bahwa kedua PP tersebut telah memberikan perlindungan hukum yang cukup bagi pelaku usaha di bidang perikanan dan pelayaran, dengan setiap instansi menjalankan tugasnya sesuai peraturan yang berlaku. Sejauh ini, tidak ada dampak negatif yang signifikan dari penerapan kedua peraturan tersebut.

Firman Kodrat menambahkan bahwa pelaksanaan penerbitan Sertifikat Kelaikan Kapal Perikanan (SKKP) telah berjalan dengan baik, didukung oleh sumber daya manusia (SDM) yang telah dilatih dan tersebar hampir merata di seluruh Indonesia. Hal ini menunjukkan bahwa implementasi peraturan-peraturan terkait, termasuk Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2021 dan Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021, telah berjalan sesuai dengan tujuan yang diharapkan.

Ia juga menekankan bahwa setiap instansi memiliki peran dan tanggung jawab yang jelas dalam menjalankan tugasnya, sehingga tidak ada konflik atau tumpang tindih kewenangan yang mengganggu proses penerbitan dokumen-dokumen kapal perikanan. Menurutnya, hal ini membuat sistem lebih terstruktur dan memudahkan pelaku usaha dalam memenuhi persyaratan yang diperlukan.

Meskipun demikian, Firman mengakui bahwa pemahamannya terhadap kedua PP tersebut masih terbatas pada tugas pokoknya, yaitu penerbitan SLO. Ia tidak dapat memberikan penilaian mendalam mengenai dampak spesifik dari kedua peraturan tersebut terhadap industri perikanan dan pelayaran secara keseluruhan. Namun, ia optimis bahwa dengan adanya regulasi yang jelas dan SDM yang kompeten, pelaksanaan peraturan tersebut akan terus memberikan manfaat bagi semua pihak yang terlibat.

Secara keseluruhan, Firman Kodrat menyimpulkan bahwa implementasi PP No. 27 Tahun 2021 dan PP No. 31 Tahun 2021 telah berjalan lancar tanpa menimbulkan masalah yang signifikan. Ia berharap bahwa kolaborasi antarinstansi dan pemahaman yang lebih baik terhadap peraturan-peraturan tersebut akan terus ditingkatkan untuk mendukung keselamatan dan kelaikan kapal perikanan di Indonesia. Hasil wawancara kelima, Vendi, selaku pemilik kapal, menyatakan bahwa ia mengetahui Surat Persetujuan Berlayar (SPB) sebagai dokumen wajib yang harus dimiliki kapal sebelum berlayar. Untuk menerbitkan

SPB, pemilik kapal harus mengajukan permohonan ke Kantor KSOP dengan melengkapi berkas seperti Surat Pernyataan Nakhoda, dokumen muatan/penumpang, daftar awak kapal, dan bukti pemenuhan kewajiban kapal. Namun, Bapak Vendi mengaku tidak mengetahui kendala utama dalam implementasi pengaturan SPB oleh Syahbandar Perikanan. Ia juga tidak familiar dengan PP No. 27 Tahun 2021 dan PP No. 31 Tahun 2021, meskipun ia menyadari dampak penerapan kedua peraturan tersebut terhadap prosedur penerbitan sertifikat kelayakan kapal perikanan, seperti peningkatan prosedur administratif yang rumit, keterlambatan pengajuan sertifikat, keterbatasan sumber daya pemeriksa, dan kompleksitas pemenuhan persyaratan keselamatan.

Vendi menjelaskan bahwa perbedaan utama antara PP No. 27 Tahun 2021 dan PP No. 31 Tahun 2021 terletak pada fokus regulasi (perikanan vs. pelayaran umum), kewenangan instansi terkait (KKP vs. Kemenhub), serta prosedur sertifikasi dan pengawasan. PP No. 27 lebih berfokus pada operasional perikanan dan keselamatan kapal perikanan, sementara PP No. 31 mengatur keselamatan pelayaran dengan standar internasional yang lebih ketat. Hal ini menyebabkan pemilik kapal perikanan harus mematuhi dua tingkat pengawasan yang berbeda, menambah biaya dan waktu. Menurutnya, regulasi dalam kedua peraturan tersebut belum sepenuhnya jelas dalam mengatur aspek keselamatan dan kelayakan kapal perikanan, terutama dari sisi implementasi yang sederhana dan terjangkau. Ia menyarankan perlunya sosialisasi yang lebih baik, penyederhanaan prosedur, dan kerjasama antarinstansi yang lebih efektif.

Vendi menyoroti adanya tumpang tindih kewenangan antara KKP dan Kemenhub dalam penerbitan sertifikat kelayakan kapal perikanan, yang menyebabkan kebingungan prosedur, biaya tambahan, dan proses administrasi yang tidak terkoordinasi. Meskipun kedua peraturan tersebut memberikan perlindungan hukum yang cukup bagi pelaku usaha di bidang perikanan dan pelayaran, dampak negatifnya adalah potensi tumpang tindih kewenangan yang mengarah pada birokrasi yang lebih rumit.

Vendi menambahkan bahwa meskipun PP No. 27 Tahun 2021 dan PP No. 31 Tahun 2021 dirancang untuk meningkatkan keselamatan dan kelayakan kapal, implementasinya justru menimbulkan tantangan bagi pemilik kapal, terutama dalam hal biaya dan waktu. Kompleksitas prosedur dan persyaratan yang harus dipenuhi seringkali membuat pemilik kapal merasa terbebani. Selain itu, kurangnya koordinasi antara instansi terkait, seperti KKP (Kementerian Kelautan dan Perikanan) dan Kemenhub (Kementerian Perhubungan), memperparah situasi ini. Tumpang tindih kewenangan antara kedua instansi tersebut menyebabkan proses birokrasi menjadi lebih panjang dan tidak efisien.

Ia juga menyoroti perlunya penyesuaian dan sinergi yang lebih baik antara kedua peraturan tersebut agar tidak memberatkan pelaku usaha. Menurutnya, regulasi yang ada saat ini masih kurang memberikan kejelasan dan kemudahan dalam implementasi, terutama bagi pemilik kapal perikanan skala kecil yang memiliki keterbatasan sumber daya. Bapak Vendi berharap adanya upaya dari pemerintah untuk menyederhanakan prosedur, meningkatkan sosialisasi, dan memastikan koordinasi yang lebih baik antarinstansi. Hal ini diharapkan dapat mengurangi beban administratif dan biaya yang harus ditanggung oleh pemilik kapal, sekaligus memastikan bahwa tujuan utama regulasi, yaitu keselamatan dan keberlanjutan, dapat tercapai tanpa mengorbankan kepentingan pelaku usaha.

Secara keseluruhan, Vendi mengakui bahwa kedua peraturan tersebut memiliki tujuan yang baik, tetapi pelaksanaannya masih perlu diperbaiki agar lebih efektif dan tidak menimbulkan beban tambahan bagi pemilik kapal. Ia menekankan pentingnya

keseimbangan antara kepentingan regulasi dan kepraktisan bagi pelaku usaha di sektor perikanan dan pelayaran.

Analisa

Berdasarkan hasil wawancara dengan lima narasumber yang berbeda, dapat dianalisis bahwa terdapat beberapa kelemahan dalam pengawasan dan pengecekan sertifikat kelayakan kapal perikanan di kesyahbandaran perikanan. Berdasarkan analisis di atas, dapat disimpulkan bahwa meskipun prosedur penerbitan SPB dan sertifikat kelayakan kapal telah diatur dengan jelas dalam PP No. 27 Tahun 2021 dan PP No. 31 Tahun 2021, implementasinya masih menghadapi beberapa tantangan. Kelemahan utama terletak pada adanya Tidak bersinergi antara kedua Lembaga tersebut, yang seharusnya Syahbandar Perikanan dan/atau Kementerian Kelautan dan Perikanan melakukan sinergi kepada kementerian perhubungan khususnya KSOP untuk membantu dalam melakukan pengecekan suatu kapal dalam melakukan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar .

Dalam pelaksanaan tugas dan kewenangan dalam penerbitan sertifikat kelayakan kapal perikanan, sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Cipta Kerja dan PP No. 27 Tahun 2021, menunjukkan bahwa pemerintah belum sepenuhnya siap dalam mengimplementasikan kebijakan tersebut. Hal ini terlihat dari beberapa faktor, seperti kurangnya ketersediaan sarana, prasarana, dan sumber daya manusia (SDM) yang memadai, serta adanya tidak ada sinergitas antara Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) dan Kementerian Perhubungan (Kemenhub). Hal ini seharusnya yang sudah disampaikan diatas dimana Syahbandar Perikanan melakukan sinergi dengan KSOP setempat untuk melakukan pengecekan kapal dalam penerbitan surat persetujuan berlayar untuk keselamatan dan keamanan nelayan dalam pelayaran—meliputi keselamatan kapal, nelayan, dan lingkungan maritim—ternyata belum sepenuhnya tercapai karena kendala dalam implementasinya.

Salah satu faktor utama yang menghambat pencapaian tujuan kebijakan ini adalah kurangnya SDM yang kompeten dan memadai (Agindawati, 2019). Seperti yang diungkapkan oleh Abdullah Jayadi dan Vendi, keterbatasan SDM dan infrastruktur, terutama di wilayah terpencil, menjadi kendala serius dalam proses penerbitan dan pengecekan sertifikat kelayakan kapal. Padahal, keberhasilan implementasi kebijakan sangat bergantung pada ketersediaan SDM yang mampu melaksanakan tugas pengawasan dan pemeriksaan secara berkala. Tanpa dukungan SDM yang memadai, pelaksanaan PP No. 27 Tahun 2021 dan PP No. 31 Tahun 2021 tidak dapat berjalan sesuai dengan yang diharapkan, sehingga tujuan utama kebijakan, yaitu menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran, menjadi sulit tercapai.

Selain itu, perwujudan kewenangan dalam pelayanan administrasi pemerintah juga belum optimal. Kewenangan yang diberikan kepada instansi terkait, seperti KKP dan Kemenhub, tidak diiringi dengan ketersediaan SDM dan infrastruktur yang memadai. Hal ini terlihat dari pengakuan Firman Kodrat dan Suhendi, yang menyatakan bahwa meskipun tugas dan kewenangan telah diatur dengan jelas, pelaksanaannya di lapangan masih menghadapi kendala, terutama dalam hal koordinasi dan distribusi kewenangan. Pemerintah seharusnya memastikan bahwa setiap kebijakan yang dikeluarkan tidak hanya memenuhi aspek kepastian hukum, tetapi juga kemanfaatan dan keadilan bagi masyarakat. Namun, dalam kasus ini, ketidakseimbangan antara kewenangan dan ketersediaan SDM menyebabkan implementasi kebijakan menjadi tidak efektif.

Hasil dari wawancara Eko Marda Saputra dan Suhendi menyatakan bahwa tidak ada tumpang tindih kewenangan, pandangan Bapak Vendi dan Abdullah Jayadi menunjukkan bahwa hal ini masih terjadi di lapangan. Implementasi kewenangan

penerbitan sertifikat kelaikan kapal yang beralih dari Kemenhub (KSOP) kepada KKP seharusnya diiringi dengan ketersediaan tenaga ahli dan infrastruktur yang memadai. Namun, kenyataannya, KKP di daerah seringkali tidak mampu melaksanakan tugas ini secara mandiri, sehingga harus menyerahkan sebagian tanggung jawab kepada instansi terkait lainnya. Hal ini menunjukkan bahwa pemerintah belum sepenuhnya mempertimbangkan kesiapan SDM dan infrastruktur sebelum memberlakukan kebijakan baru.

Lebih lanjut, tidak dilakukannya pengecekan sertifikat kelaikan kapal perikanan secara langsung di Pelabuhan Perikanan Binuangen, seperti yang diungkapkan dalam analisis, menimbulkan risiko hukum dan keselamatan yang serius. Sertifikat kelaikan kapal merupakan dokumen penting yang menjamin bahwa kapal telah memenuhi standar teknis dan keselamatan. Jika pengecekan tidak dilakukan, kapal yang tidak memenuhi standar tetap dapat beroperasi, sehingga meningkatkan risiko kecelakaan laut dan pelanggaran hukum. Selain itu, ketiadaan pengecekan ini juga menimbulkan ketidakpastian hukum bagi pelaku usaha perikanan, yang mungkin merasa tidak terpantau secara ketat dan berpotensi mengabaikan kewajiban hukum mereka.

Secara keseluruhan, dapat disimpulkan bahwa meskipun PP No. 27 Tahun 2021 dan PP No. 31 Tahun 2021 telah memberikan kerangka hukum yang jelas, implementasinya masih menghadapi banyak tantangan. Kurangnya SDM, tumpang tindih kewenangan, dan ketiadaan pengecekan sertifikat kelaikan kapal secara langsung di pelabuhan menunjukkan bahwa pemerintah belum sepenuhnya siap dalam memberlakukan kebijakan ini. Untuk mengatasi masalah ini, diperlukan langkah-langkah konkret, seperti peningkatan kapasitas SDM, penyediaan infrastruktur yang memadai, dan koordinasi yang lebih baik antarinstansi. Selain itu, pemerintah juga perlu memastikan bahwa setiap kebijakan yang dikeluarkan tidak hanya memenuhi aspek kepastian hukum, tetapi juga kemanfaatan dan keadilan bagi masyarakat, sehingga tujuan utama kebijakan dapat tercapai tanpa menimbulkan beban tambahan bagi pelaku usaha.

Berdasarkan teori kewenangan yang dikemukakan oleh Philipus M. Hadjon, dapat dianalisis bahwa implementasi kewenangan dalam penerbitan sertifikat kelaikan kapal perikanan, sebagaimana diatur dalam PP No. 27 Tahun 2021 dan PP No. 31 Tahun 2021, melibatkan tiga sumber kewenangan, yaitu atribusi, delegasi, dan mandat. Namun, pelaksanaannya masih menghadapi berbagai kendala yang menunjukkan bahwa pemerintah belum sepenuhnya siap dalam memberlakukan kebijakan tersebut.

Kewenangan atribusi merupakan kewenangan yang secara inheren melekat pada suatu jabatan atau organ pemerintah berdasarkan mandat konstitusi atau undang-undang. Dalam konteks penerbitan sertifikat kelaikan kapal perikanan, kewenangan atribusi diberikan kepada Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) dan Kementerian Perhubungan (Kemenhub) melalui PP No. 27 Tahun 2021 dan PP No. 31 Tahun 2021. Kedua peraturan ini merupakan produk hukum yang dihasilkan oleh Presiden dan DPR sebagai pemegang kewenangan atribusi dalam pembentukan undang-undang.

Namun, meskipun kewenangan atribusi telah diberikan, implementasinya di lapangan masih menghadapi kendala, terutama terkait ketersediaan sumber daya manusia (SDM) dan infrastruktur yang memadai. Hal ini menunjukkan bahwa meskipun kewenangan atribusi telah jelas, pelaksanaannya belum optimal karena tidak diiringi dengan kesiapan sarana dan prasarana yang memadai. Kewenangan delegasi merupakan pemberian wewenang untuk merumuskan ketentuan lebih lanjut terkait aspek teknis atau pelaksanaan suatu undang-undang.

Dalam PP No. 27 Tahun 2021 dan PP No. 31 Tahun 2021, kewenangan delegasi diberikan kepada instansi teknis seperti KKP dan Kemenhub untuk mengatur lebih lanjut tentang penerbitan sertifikat kelaikan kapal perikanan. Namun, proses pendelegasian ini belum sepenuhnya efektif. Seperti yang diungkapkan oleh Bapak Abdullah Jayadi dan Bapak Vendi, tumpang tindih kewenangan antara KKP dan Kemenhub menyebabkan kebingungan dalam prosedur dan birokrasi yang rumit. Hal ini menunjukkan bahwa pendelegasian kewenangan belum diikuti dengan koordinasi yang baik antara instansi terkait, sehingga menimbulkan inefisiensi dalam pelaksanaan tugas.

Kewenangan mandat merupakan pelimpahan atau pengalihan kewenangan dari suatu organ pemerintahan kepada pihak lain untuk mengambil keputusan dengan tanggung jawab sendiri. Dalam konteks penerbitan sertifikat kelaikan kapal perikanan, kewenangan mandat diberikan kepada Syahbandar dan petugas teknis di pelabuhan untuk melakukan pemeriksaan dan pengecekan kapal. Namun, seperti yang diungkapkan oleh Firman Kodrat dan Suhendi, kewenangan ini seringkali tidak diiringi dengan ketersediaan SDM yang kompeten dan memadai. Akibatnya, proses pemeriksaan dan pengecekan sertifikat kelaikan kapal tidak dapat dilakukan secara optimal, terutama di wilayah-wilayah terpencil. Hal ini menunjukkan bahwa meskipun kewenangan mandat telah diberikan, pelaksanaannya masih menghadapi kendala karena kurangnya dukungan SDM dan infrastruktur.

Perlu diketahui kewenangan atribusi dan delegasi telah diberikan, pelaksanaannya belum optimal karena kurangnya SDM yang kompeten dan infrastruktur yang memadai. Hal ini terlihat dari hasil wawancara Abdullah Jayadi dan Vendi yang menyoroti keterbatasan SDM dan infrastruktur di wilayah terpencil. Adapun Proses pendelegasian kewenangan antara KKP dan Kemenhub belum diikuti dengan koordinasi yang baik, sehingga menimbulkan tumpang tindih kewenangan dan birokrasi yang rumit. Hal ini menunjukkan bahwa pendelegasian kewenangan belum sepenuhnya efektif.

Meskipun kewenangan mandat telah diberikan kepada Syahbandar dan petugas teknis di pelabuhan, pelaksanaannya masih menghadapi kendala karena kurangnya SDM yang kompeten. Hal ini menyebabkan proses pemeriksaan dan pengecekan sertifikat kelaikan kapal tidak dapat dilakukan secara optimal.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian, dapat disimpulkan bahwa bentuk pengaturan terhadap penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) oleh Syahbandar Perikanan harus mengacu pada hierarki peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia, serta menjunjung tinggi prinsip-prinsip hukum seperti kepastian hukum, keadilan, dan kesejahteraan masyarakat. Regulasi yang ada juga harus mampu memberikan kejelasan dan kepastian hukum bagi seluruh pihak terkait, termasuk nelayan, pemilik kapal, dan otoritas pelabuhan perikanan. Adapun akibat hukum dari berlakunya Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Kelautan dan Perikanan serta Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran, menunjukkan bahwa meskipun regulasi ini bertujuan meningkatkan keselamatan, keamanan, dan kelaikan kapal perikanan, dalam pelaksanaannya masih menghadapi berbagai tantangan. Tantangan utama terletak pada belum optimalnya sinergi antar lembaga, khususnya antara Syahbandar Perikanan di bawah Kementerian Kelautan dan Perikanan dan KSOP di bawah Kementerian Perhubungan. Kedua lembaga ini seharusnya menjalin kerja sama yang erat dalam proses verifikasi dan pemeriksaan kapal sebelum

penerbitan SPB agar tidak terjadi tumpang tindih kewenangan. Untuk penelitian selanjutnya, disarankan mengkaji lebih dalam praktik koordinasi antarinstansi serta meninjau model tata kelola pelayaran terpadu di negara kepulauan lain sebagai bahan perbandingan bagi penyempurnaan sistem regulasi di Indonesia.

REFERENCE

- Agindawati, I. N. (2019). Implementasi Kebijakan Publik dari Perspektif Penyelenggaraan Pengawasan Implementation of Public Policy from the Monitoring Perspective. *Jurnal Inspirasi*, 10(1), 98–105.
- Arachmdhan Saskin, A. S. (2021). *Analisis proses pelayanan kapal pada perusahaan pt. Pertamina trans kontinental cabang bontang*. Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
- Dewi, S. M. (2023). Digitalisasi Pelabuhan dalam Perspektif Administrasi Publik Studi Kasus Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar dengan Sistem Inaportnet. *Journal of Research and Development on Public Policy*, 2(2), 215–234.
- Dharmawan, H. (2022). *Analisa Risiko Kecelakaan Kerja Dengan Metode Fishbone Diagram Dan Scat Saat Pelaksanaan Stern Bunker Guna Meminimalisir Kecelakaan Kerja Di Atas Kapal Mt. B Star*. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Febryan, A. R. I. A. F. (2019). Optimalisasi Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Terhadap Keselamatan Pelayaran Oleh Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Batang. *Karya Tulis*.
- Mandala, E., Setyadiharja, R., & Jefri, Ri. R. N. M. (2016). Implementasi Kebijakan Tentang Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB)(Studi Kasus di Kantor Syahbandar Dan Otoritas Pelabuhan Kijang). *JIP (Jurnal Ilmu Pemerintahan): Kajian Ilmu Pemerintahan dan Politik Daerah*, 1(2), 247–264.
- Muhamad, Y. (2018). Pengawasan KSOP Kelas III dalam Upaya Mewujudkan Keselamatan, Keamanan dan Ketertiban Serta Kelaik Lautan Pada Kapal Di Pelabuhan Pertamina Tbbm Pulau Sambu. *Karya Tulis*.
- Mulyawan, E., Nurwansyah, F., & Diarto, A. (2019). Prosedur Clearance In Dan Clearance Out Kapal Tanker Milik PT. Pertamina (Persero) Oleh PT. Pertamina Trans Kontinental Cabang Merak Banten Di Pelabuhan Tanjung Gerem Merak Banten: Eka Mulyawan, Firman Nurwansyah, Adeng Diarto. *Jurnal Sains Teknologi Transportasi Maritim*, 1(1), 10–18.
- Mumammad, N. (2020). Peranan echo sounder dalam keamanan dan keselamatan pelayaran kn. Kumba di wilayah kerja distrik navigasi kelas ii semarang. *KARYA TULIS*.
- Nicolaus Nong Wilfrid Wada, N. N. W., Soedarmanto, S. E., & MM, S. D. (2025). *Laporan magang-pemberian surat persetujuan berlayar spb dalam upaya pemenuhan keselamatan berlayar di ksop laurentius say maumere*. STIA Manajemen dan Kepelabuhan Barunawati Surabaya.
- Nofendi, A. S. D., & Artati, S. U. I. (2023). Penggunaan Surat Izin Penangkapan Ikan (Sipi) Palsu Oleh Kapal Asing Penangkap Ikan. *Reformasi Hukum Trisakti*, 5(1), 64–72.
- Prastyo, A., Fadlan, F., & Fadjriani, L. (2020). Analisis yuridis terhadap keberangkatan kapal penumpang tanpa adanya surat persetujuan berlayar (studi penelitian kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan khusus batam). *Zona Keadilan: Program Studi Ilmu Hukum (S1) Universitas Batam*, 10(3), 1–15.
- Rafly, A. (2021). Aspek Kelaiklautan Dan Keselamatan Pelayaran Dengan Adanya Surat

- Persetujuan Berlayar Oleh Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas Ii Tanjung Buton. *KARYA TULIS*.
- Rahardian, M. (2023). *Implementasi Tanggung Jawab Pemilik Kapal untuk Menyingkirkan Kerangka Kapal yang Mengganggu Keselamatan dan Keamanan Pelayaran Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*. Universitas Kristen Indonesia.
- Santosa, A., & Sinaga, E. A. (2019). Peran Tanggung Jawab Nakhoda Dan Syahbandar Terhadap Keselamatan Pelayaran Melalui Pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. *Jurnal Sains Dan Teknologi Maritim*, 20(1), 29–42.
- Saputri, D. E. (2021). *Implikasi yuridis terhadap pemilik kapal yang tidak memperpanjang surat izin penangkapan ikan*. Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
- Subekhan, C., Sh, M. H., & Mar, M. (2023). *Perspektif Regulasi Manajemen Keselamatan Kapal Niaga di Indonesia-Damera Press*. Damera Press.
- Suwarno, A., & Idayanti, S. (2023). Tindak Pidana Nakhoda Yang Berlayar Tanpa Memiliki Surat Persetujuan Berlayar Dari Syahbandar. *Pancasakti Law Journal (PLJ)*, 1(2), 345–356.
- Tambunan, D. (2024). *Analisis yuridis terhadap penggunaan laporan pidana sebagai dasar penundaan penerbitan surat persetujuan berlayar pada kapal mt. Sea tanker II*. Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
- Wibisono, M. R. A., & Pandamdari, E. (2020). Kajian Yuridis Penangkapan Ikan Tanpa Surat Izin Usaha Perikanan (SIUP) Dan Surat Izin Penangkapan Ikan (SIPI) Di Laut Maluku Utara (Studi Putusan Pengadilan Negeri Nomor 153/Pid. Sus/2014/Pn. TTE). *Reformasi Hukum Trisakti*, 2(1).



© 2025 by the authors. Submitted for possible open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY SA) license (<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>)