

BAB – I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Indonesia adalah negara kepulauan yang terletak diantara dua benua yaitu benua Asia dan benua Australia serta diantara dua samudera yaitu samudera Pasifik dan samudera Hindia. Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia yang terdiri dari 13.466 pulau, disebut juga dengan nama alternatif Nusantara.¹

Oleh karena Indonesia merupakan negara kepulauan, kapal laut sangatlah penting sebagai sarana transportasi di dalam Pelayaran Nasional terutama dalam mendistribusikan barang maupun sebagai pengangkut penumpang antar Wilayah Indonesia atau untuk mempermudah arus ekspor dan impor barang dari dan keluar negeri.²

Kapal laut merupakan alat transportasi utama sebagai pengangkut barang antar pulau karena bila dibandingkan dengan alat transportasi lainnya biayanya jauh lebih murah dan jumlah barang yang dapat diangkut jauh lebih banyak bila dibandingkan alat transportasi lainnya serta dapat menjangkau tempat yang terpencil yang tidak dapat dijangkau oleh alat transportasi lainnya. Karena pada saat ini perkembangan lingkungan Strategi Nasional dan Internasional menuntut penyelenggara pelayaran yang sesuai dengan ilmu pengetahuan dan teknologi, peran serta swasta dan persaingan usaha, otonomi daerah, dan akuntabilitas

¹<http://www.id.m.wikipedia.org/wiki/Indonesia>, diakses tanggal 10 Juli 2015

²Rara Novianti, dalam http://www.academia.edu/Transportasi_Antar_Pulau.html, diakses tanggal 10 Juli 2015.

penyelenggara negara dengan tetap mengutamakan keselamatan dan keamanan pelayaran demi kepentingan nasional.³

Mengingat fungsi kapal laut sebagai moda transportasi (alat pengangkut) baik barang maupun penumpang maka kondisi kapal tersebut di dalam melayani jasa transportasi laut tersebut haruslah mengutamakan unsur-unsur keselamatan dan keamanan pelayaran, guna meminimalisir bahaya kecelakaan di laut yang berdampak kepada hilangnya jiwa manusia, harta benda dan terhadap pencemaran lingkungan laut.⁴

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,⁵ 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

³Pasal 1 ayat 32 Undang-Undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

⁴Pasal 1 ayat 32 Undang-Undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

⁵<http://www.wikipedia.org/wiki/kapal>, diakses tanggal 10 Mei 2015.

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.⁶

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 Belawan, Sumatera Utara. 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 Belawan.

Selain untuk melayani pelayaran nasional maupun internasional tentunya banyak aspek yang harus diperhatikan terhadap keselamatan kapal tersebut. Sebagaimana yang diatur di dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yaitu aspek kelaiklautan kapal dimana kapal tersebut harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pencemaran, kesejahteraan awak kapal dan keselamatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan

⁶Bambang Susantono. *Transportasi dan Investasi Tantangan dan Perspektif Multidimensi*, 2013, Jakarta, halaman 150.

manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.⁷ Pengawasan terhadap keselamatan kapal tersebut dilakukan sejak kapal dirancang bangun, dibangun, sampai dengan kapal tidak digunakan lagi.⁸ Dalam melaksanakan fungsi pengawasan tersebut dilakukan oleh pemerintah. Dalam hal ini pemerintah menunjuk pejabat yang memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan tersebut untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran dan pejabat tersebut adalah Syahbandar.⁹

Syahbandar tersebut 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. Hal tersebut diatur dalam Pasal 207 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

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 di

⁷Pasal 1 ayat (33) Undang-Undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

⁸Pasal 52 ayat (1) PP No. 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan

⁹Pasal 1 ayat (5) dan (6) PP. No. 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan

perairan tertentu.¹⁰Salah 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 pengujian¹¹ oleh Surveyor dalam hal ini dilakukan oleh *Marine Inspector*.

Pengawasan selanjutnya terhadap kapal dilaksanakan oleh Syahbandarsetelah 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 laiklayar 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.

Sebelum diterbitkannya Surat Persetujuan Berlayar (SPB), terlebih dahulu dilakukan pemeriksaan administratif yaitu:

- a. Surat-surat dan dokumen yang dilampirkan pada saat penyerahan surat permohonan dan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*);
dan

¹⁰Pasal 1 ayat 33 UU. No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

¹¹Pasal 1 ayat (34) UU. No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

- b. Sertifikat dan surat-surat kapal yang diterima oleh Syahbandar pada saat kapal tiba di pelabuhan.

Selanjutnya dilakukan pemeriksaan fisik yaitu:

- a. Pemeriksaan kondisi-nautis dan radio kapal; dan
- b. Pemuatan dan stabilitas kapal.

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 pengawasan kapal penangkap ikan sebagaimana kapal niaga lainnya.

Dalam hal penerbitan surat persetujuan berlayar kapal ikan daerah pelayarannya ditetapkan sesuai sertifikat kelaikan dan pengawasan kapal penangkap 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 rangka penerbitan surat persetujuan berlayar kapal penangkap ikan (SPB) dahulu disebut Surat Izin Berlayar (SIB) yang selama ini dilaksanakan oleh Syahbandar Belawan, kemudian sejak adanya *memorandum of understanding* atau memorandum kesepahaman antara Direktur Jenderal Perhubungan Laut dan Direktur Jenderal Perikanan Tangkap tertanggal Jakarta, 28 Juli 2008 yang menyepakati hal-hal sebagai berikut:

1. Syahbandar di pelabuhan Perikanan adalah Pejabat Pemerintah yang diangkat oleh Menteri Kelautan dan Perikanan yang terlebih dahulu telah mengikuti pendidikan dan pelatihan kesyahbandaran yang diselenggarakan oleh Departemen Perhubungan serta telah mendapat otoritas dari Menteri Perhubungan.
2. Pemberian Surat Persetujuan Berlayar (saat ini dikenal sebagai Surat Izin Berlayar / SIB) oleh Syahbandar di Pelabuhan Perikanan sebagai pembantu Syahbandar di Pelabuhan umum terbatas hanya dalam pemberian Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dan tidak termasuk dalam pemeriksaan pemenuhan persyaratan kelaiklautan kapal.
3. Pelabuhan Perikanan yang lokasinya berada diluar DLKr (daerah lingkungan kerja) DLKp (daerah lingkungan kepentingan) Pelabuhan

Umum, SPB dikeluarkan oleh Syahbandar di Pelabuhan Perikanan yang telah memperoleh otoritas dari Menteri Perhubungan.

4. Pelabuhan Perikanan yang lokasinya berada didalam DLKr / DLKp Pelabuhan Umum, Syahbandar di Pelabuhan Perikanan dapat memberikan Surat Persetujuan Berlayar sebagai pembantu Syahbandar di Pelabuhan Umum.

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.¹² 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,

¹²Pasal 1 ayat (1) dan (2) Peraturan Bandar 1925.

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 di atas. 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 di dalam negeri atau kapal-kapal non konvensi yang berlaku pula bagi kapal-kapal penangkap ikan (kapal nelayan).

Secara historis, sejak diundangkannya Undang-Undang No. 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 No. 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).

Selanjutnya dengan adanya Pasal 42 ayat (2) dari Undang-Undang No. 31 Tahun 2004 terkait dengan penerbitan Surat Izin Berlayar (SIB) kapal perikanan, oleh Departemen Kelautan dan Perikanan yang tetap berusaha agar Departemen Perhubungan dalam hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, dapat memberikan kewenangan dalam menerbitkan surat izin berlayar kapal perikanan, dengan dasar Instruksi Direktur Pelabuhan Perikanan, Direktorat Jenderal Perikanan Tangkap dengan suratnya nomor : 452/DPT.3/KP.440.D3/X/06 tanggal 13 Oktober 2006 perihal tugas Kesyahbandaran di pelabuhan perikanan samudera Belawan bahwa Pelabuhan Perikanan Samudera Belawan akan melaksanakan Operasional Kesyahbandaran dipelabuhan perikanan Samudera Belawan direncanakan akan dilaksanakan mulai tanggal 10 Maret 2007, dengan surat Nomor:341/PPSBC/KP.440/III/2007 tanggal 7 Maret 2007 yang disampaikan kepada Ketua Asosiasi Pengusaha Perikanan Gabion Belawan (AP2GB).Namun pada tanggal yang sama 7 Maret 2007 oleh Administrator Pelabuhan Utama Belawan mengirim surat dengan Nomor : PK.68/1/2/Ad.Blw-2007 kepada Kepala Kantor Pelabuhan Perikanan Samudera Belawan yang menyatakan bahwa

Direktorat Jenderal Perikanan Tangkap, Pelabuhan Perikanan Samudera Belawan dimohon untuk tidak menerbitkan Surat Izin Berlayar (SIB) bagi kapal perikanan di Pelabuhan Belawan agar pemilik kapal tidak menjadi resah. Kemudian Direktorat Jenderal Perikanan Tangkap mengirim surat kepada Kepala Pelabuhan Perikanan Samudera Belawan Nomor: 2004/DPT.6/PI.420.D3/III/07 tanggal 23 Maret 2007 yang tembusannya antara lain Administrator Pelabuhan Utama Belawan dan isinya agar Surat Izin Berlayar (SIB) kapal perikanan yang berlayar di pelabuhan perikanan Samudera Belawan diterbitkan oleh Syahbandar di Pelabuhan Perikanan Samudera Belawan.

Sehingga pada saat itu satu kapal perikanan terdapat 2 (dua) Surat Izin Berlayar (SIB) kapal perikanan, yang satu diterbitkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Administrator Pelabuhan Belawan dan yang lainnya diterbitkan oleh Direktorat Jenderal Perikanan Tangkap, Pelabuhan Perikanan Samudera Belawan. Dalam masalah penerbitan Surat Izin Berlayar (SIB) kapal perikanan ini yang memiliki dua Surat Izin Berlayar (SIB) terjadi tidak hanya di Pelabuhan Belawan saja, tetapi di beberapa wilayah pelabuhan di Indonesia seperti Pelabuhan Perikanan Nusantara Ambon, Pelabuhan Perikanan Nusantara Tual, Pelabuhan Perikanan Samudera Bitung, dan Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zahman Jakarta, termasuk Pelabuhan Perikanan Samudera Belawan dan di beberapa tempat lain, kapal perikanan harus menggunakan dua Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang dikeluarkan oleh Syahbandar di Pelabuhan Perikanan dan Syahbandar Pelabuhan Umum yang ditempatkan di Pelabuhan

Perikanan.¹³ Sehingga terhadap satu objek yaitu kapal perikanan terdapat 2 (dua) undang-undang yang mengaturnya, yaitu Undang-Undang Nomor 21 tahun 1992 tentang Pelayarandan diubah dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, istilah Surat Izin Berlayar (SIB) diubah menjadi Surat Persetujuan Berlayar (SPB), serta Undang-Undang Nomor 31 tahun 2004 tentang Perikanan, diubah dengan Undang-Undang Nomor 45 tahun 2009 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan.

Terkait dengan Undang-Undang No. 31 Tahun 2004 tentang Perikanan tersebut, terhadap undang-undang tersebut kemudian dilakukan revisi yaitu dengan diterbitkan Undang-Undang No. 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-

¹³<http://mukhtar-api.blogspot.co.id/2015.html>, diakses tanggal 11 Desember 2015, Pukul 14.30 wib.

undang perikanan dengan peraturan di bawahnya (peraturan menteri kelautan dan perikanan) adalah bertentangan dengan hierarki perundang-undangan di Indonesia.

Berdasarkan uraian diatas maka dilakukan penelitian untuk menjawab permasalahan yang dipaparkan dari latar belakang tersebut, dengan mengemukakan topik yang berjudul : “HARMONISASI PENGATURAN TENTANG KEWENANGAN DALAM PENERBITAN SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR (SPB) KAPAL IKAN DI PELABUHANBELAWAN DITINJAU DARIUNDANG-UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN DAN UNDANG-UNDANG NOMOR 45 TAHUN 2009 TENTANG PERIKANAN”.

1.2.Perumusan Masalah

Berdasarkan Perumusan Masalah dalam penelitian ini antara lain sebagai berikut :

1. Bagaimana harmonisasi pengaturan tentang kompetensi (kewenangan) dalam Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Kapal Ikan di Pelabuhan Belawanditinjau dari UU. No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan UU. No. 45 Tahun 2009 tentang Perikanan ?
2. Bagaimana dengan keabsahan (legitimasi) Surat Persetujuan Berlayar yang diterbitkan oleh Syahbandar Perikanan di Pelabuhan Belawan ?

3. Bagaimana Tanggung Jawab Hukum Syahbandar di Pelabuhan Perikanan Belawan terkait dengan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Kapal Ikan ?

1.3. Tujuan Penelitian

Adapun yang menjadi tujuan dari pembahasan dalam penelitian ini berdasarkan permasalahan diatas adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui harmonisasi pengaturan tentang kompetensi (kewenangan) dalam Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Kapal Ikan di Pelabuhan Belawan ditinjau dari UU. No. 17 Tahun 2008 dan UU. No. 45 Tahun 2009.
2. Untuk mengetahui keabsahan (legitimasi) Surat Persetujuan Berlayar yang diterbitkan oleh Syahbandar Perikanan di Pelabuhan Belawan.
3. Untuk mengetahui Tanggung Jawab Hukum Syahbandar di Pelabuhan Perikanan Belawan terkait dengan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Kapal Ikan.

1.4. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penelitian yang diharapkan dari hasil penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Manfaat Teoritis

Secara teoritis penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan saran untuk perkembangan ilmu hukum khususnya supremasi hukum

UU. No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran terhadap UU No. 45 Tahun 2009 tentang Perikanan dalam penerbitan surat persetujuan berlayarkapal ikan khususnya di Pelabuhan Belawan.

2. Manfaat Praktis

Secara praktis penelitian ini diharapkan dapat memberikan rekomendasi kepada pemerintah Indonesia dalam meninjau ulang tentang kewenangan Syahbandar di Pelabuhan Perikanan dalam penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) kapal ikan khususnya di Pelabuhan Belawan.

Seperti telah diuraikan pada awal tulisan ini bahwa pengawasan keselamatan pelayaran wajib dilaksanakan oleh pemerintah Republik Indonesia sebagaimana yang diatur didalam *UNITED NATION CONVENTION LAW OF THE SEA 82 (UNCLOS 82)* Pasal 94 yang telah ratifikasi dengan Undang-Undang No. 17 tahun 1985, yang dilaksanakan oleh Menteri Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut cq. Syahbandar di Pelabuhan seluruh daerah di Indonesia.

1.5. Kerangka Pemikiran

1.5.1 Kerangka Teori

Dalam membahas suatu permasalahan hukum secara lebih mendalam diperlukan teori-teori yang berupa serangkaian asumsi, konsep, definisi dan

proposisi untuk menerangkan suatu fenomena sosial secara sistematis dengan cara merumuskan hubungan antar konsep.¹⁴ Kerangka teori merupakan landasan dari teori atau dukungan teori dalam membangun dan memperkuat kebenaran dari permasalahan yang dianalisis. Kerangka teori yang dimaksud adalah kerangka pemikiran atau butir-butir pendapat, teori, tesis, sebagai pegangan baik disetujui atau tidak disetujui.¹⁵ Teori ini juga sangat diperlukan dalam penulisan karya ilmiah dalam tatanan hukum positif konkrit, dalam teori hukum diperlukan suatu pandangan yang merupakan pendahuluan dan dianggap mutlak perlu ada sebagai dasar dari studi ilmu pengetahuan terhadap aturan hukum positif.

Kerangka teori bagi suatu penelitian mempunyai beberapa kegunaan sebagai berikut:¹⁶

1. Teori tersebut berguna untuk lebih mempertajam atau lebih menghususkan fakta yang hendak diselidiki atau diuji kebenarannya;
2. Teori sangat berguna dalam mengembangkan sistem klasifikasi fakta, membina struktur-struktur, konsep-konsep serta memperkembangkan definisi-definisi;
3. Teori biasanya merupakan suatu ikhtisar dari pada hal-hal yang telah diketahui serta diuji kebenarannya yang menyangkut objek yang diteliti;
4. Teori memberikan kemungkinan pada prediksi fakta mendatang, oleh karena telah diketahui sebab-sebab terjadinya fakta tersebut dan mungkin faktor-faktor tersebut akan timbul lagi pada masa-masa mendatang.

¹⁴Burhan Asafa. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Rineka Cipta, 2004, halaman 9.

¹⁵M. Solly Lubis. *Filsafat Ilmudan Penelitian*. Bandung: Mandar Maju, 1999, halaman 80.

¹⁶Soerjono Soekanto. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI Press, 1996, halaman 121

Beberapa teori yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Teori Harmonisasi Hukum

Harmonisasi hukum adalah upaya atau proses yang hendak mengatasi batasan-batasan perbedaan, hal-hal yang bertentangan dan kejanggalan hukum. Upaya atau proses untuk merealisasi keselarasan, kesesuaian, keserasian, kecocokan, keseimbangan diantara norma-norma hukum di dalam peraturan perundang-undangan sebagai sistem hukum dalam satu kesatuan kerangka sistem hukum nasional.¹⁷

Harmonisasi menunjukkan perhatian seimbang untuk menciptakan koordinasi serta penyesuaian di antara dua posisi yang berbeda. Selanjutnya, kata harmonisasi juga akan membawa penyesuaian dan pencakokan antara dua posisi yang berbeda, karena tidak ada kebutuhan untuk mewujudkan harmonisasi di antara posisi yang sama.¹⁸

Ada empat alasan mengapa harmonisasi diperlukan, pertama karena keadaan darurat. Kedua, tidak wajar untuk meninggalkan undang-undang yang sudah ada. Ketiga, terdapat dua peraturan perundang-undangan mempunyai ruang lingkup yang sangat luas. Keempat, beberapa aspek dari dua undang-undang yang berbeda mempunyai persamaan dari segi materi dan tata caranya.

¹⁷Kusnu Goesniadhie S. *Harmonisasi Hukum Dalam Perspektif Perundang-undangan (Lex Specialis Suatu Masalah)*, 2006 dalam <http://kgsc.files.wordpress.com/harmonisasi-hukum-lex-specialis-suatu-masalah.ppt.html>. diakses tanggal 18 Desember 2015.

¹⁸Utary Maharany Barus. *Penerapan Hukum Perjanjian Islam Bersama Hukum Perjanjian menurut KUHPerduta dalam Akad Perbankan Syari'ah di Indonesia*. Disertasi. Dalam Mohammad Hashim Kamali, "Shariah and Civil Law", International Conference on Harmonisation of Shari'ah and Civil Law 2, Kuala Lumpur 20-21 Oktober 2003.

Harmonisasi hukum bisa dicapai dalam tingkatan yang berbeda sedikitnya dengan 3 (tiga) cara:¹⁹

Pertama adalah pengaruh dari aparaturnya yang ada yang melahirkan pendekatan antara dua sistem hukum melalui perjanjian yang dibuat atau keputusan yang dikeluarkan di mana kedua sistem hukum yang berbeda tersebut dapat berjalan secara bersama-sama.

Kedua, bertambahnya kecenderungan peraturan perundang-undangan nasional yang lahir sedikit atau banyak secara spontan mendekatkan satu sistem hukum dengan lainnya berdasarkan analisis perbandingan.

Ketiga, harmonisasi juga bisa dicapai dengan melahirkan satu peraturan perundang-undangan nasional yang secara efektif menyatukan materi dari 2 (dua) sistem hukum yang berbeda.

2. Teori Konstruksi Hukum

Paul Scholten dalam bukunya *Algemeen Deel*, membentangkan tentang metode konstruksi dalam penyusunan hukum positif. Ingat akan paham Radbruch mengenai “*rechtsdogmatiek*”, yang merupakan tugas *de jurist als medespeler* ada tiga, yakni *interpretation*, *construction* dan *systematic*. Konstruksi tersebut terdiri dari:²⁰

- a. yang menggunakan abstraksi yakni *rechtsanalogie*,

¹⁹Muhammad Amanullah, “*Approaches to Methodology of Harmonization: Principles to Be Followed in Harmonization of Shari’ah and Man-Made Law*”, International Conference on Harmonization of Shari’ah and Civil Law 2, Kuala Lumpur 29-30 Juni 2005, halaman 6.

²⁰Abu Daud Busroh dan Abubakar Busro. *Asas-Asas Hukum Tata Negara*. Jakarta: Ghalia Indonesia, 1985, halaman 68.

b. yang menggunakan determinasi yakni *rechtsverfijning*.

Menurut Paul Scholten, suatu konstruksi yang baik harus mengandung 4 (empat) hal:²¹

1. harus menutupi/meliputi sendi-sendi/bahan-bahan hukum, yang akan mencakup seluruh lapangan hukum positif.
2. harus memenuhi *aesthetische eisen* (*eisen* = syarat)
3. harus harmonis, dalam arti tidak ada pertentangan.
4. harus hemat, harus rasionil yang berarti jangan panjang-panjang tetapi gunakan kata-kata sesingkat mungkin.

3. Teori pembentukan undang-undang (*legal drafting*)

Selanjutnya, teori yang digunakan untuk menganalisis masalah dalam penelitian ini adalah *legal drafting* atau tata cara pembuatan undang-undang. Teori ini menerangkan bahwa judul daripada suatu undang-undang atau nomenklatur undang-undang tersebut seharusnya sepenuhnya menunjukkan/menggambarkan isi atau batang tubuh daripada undang-undang tersebut, sedangkan aturan-aturan pelaksana dari undang-undang tersebut harus sejalan terhadap peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi sesuai asas tingkatan/hirarki perundang-undangan.²² Undang-undang diberi judul atau nama yaitu, kesingkatan dari isinya. Judul atau nama harus mengandung pengertian yang tepat atau harus dapat menggambarkan keseluruhan isinya.

²¹*Ibid.*, halaman 68.

²²Amiroeddin Syarif. *Perundang-Undangan Dasar, Jenis dan Teknik Pembuatannya*. Cetakan Kedua. Jakarta: Rineka Cipta, 1997, halaman 79.

Judul atau nama tersebut adalah yang sesingkat mungkin dan tidak berbelit-belit dirumuskan. Judul tersebut diberi nomor dan tahun pembuatannya.²³

Dalam hal ini yang menjadi bahasan peneliti adalah Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan dimana sebagian dari isi undang-undang tersebut khususnya pada Pasal 42 disisipkan tentang keselamatan pelayaran dan tentang syahbandar di pelabuhan perikanan yang ditunjuk oleh Direktur Jenderal Perikanan Tangkap, kemudian Undang-Undang No. 31 Tahun 2004 tersebut direvisi dengan Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009, dimana Pasal 42 menjelaskan tentang syahbandar di pelabuhan perikanan dan pada ayat-ayatnya menjelaskan tentang tugas pokok dan fungsi dari syahbandar di pelabuhan perikanan tersebut berkaitan dengan keselamatan pelayaran antara lain:

- a. Menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar;
- b. Mengatur kedatangan dan keberangkatan kapal perikanan;
- c. Memeriksa ulang kelengkapan dokumen kapal perikanan;
- d. Memeriksa teknis dan nautis kapal perikanan dan memeriksa alat penangkapan ikan, dan alat bantu penangkap ikan;
- e. Memeriksa dan mengesahkan perjanjian kerja laut;
- f. Memeriksa *log book* penangkapan dan pengangkutan ikan;
- g. Mengatur olah gerak dan lalulintas kapal perikanan di pelabuhan perikanan;

²³*Ibid.*, halaman 97.

- h. Mengawasi pemanduan;
- i. Mengawasi pengisian bahan bakar;
- j. Mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan perikanan;
- k. Melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan;
- l. Memimpin penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan perikanan;
- m. Mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim;
- n. Memeriksa pemenuhan persyaratan pengawakan kapal perikanan.

yang keseluruhannya mengadopsi dari tugas pokok dan fungsi Syahbandar sesuai Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dengan Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perikanan dibuat hanya berjarak 1 (satu) tahun, tetapi anggota Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia dalam membuat undang-undang mengapa bisa mengadopsi undang-undang yang lainnya, sehingga 1 (satu) objek yaitu “Kapal” mempunyai 2 (dua) ketentuan peraturan perundang-undangan yang mengaturnya. Sementara definisi Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah (Pasal 1 ayat 36 UU. No. 17 Tahun 2008). Kemudian menurut konvensi *Safety of Life at Sea* 1974 (SOLAS 74) yang telah diratifikasi oleh Pemerintah Indonesia dalam sebuah Keputusan Presiden

(Keppres), tipe kapal terbagi atas 2 (dua) jenis yaitu kapal kargo (barang) seperti: kapal tanker, kapal kontainer, kapal pengangkut gas, kapal general cargo, kapal curah, dan lain-lain, dan kapal penumpang seperti: kapal pesiar dan kapal ferry. Sedangkan menurut fungsinya, kapal tersebut ada digunakan sebagai kapal keruk, kapal penangkap ikan, dan lain sebagainya. Tetapi Kementerian Kelautan dan Perikanan khususnya Syahbandar di Pelabuhan Perikanan Belawan tetap melaksanakan penerbitan surat persetujuan berlayar kapal penangkap ikan atas dasar memorandum kesepahaman yang telah dijelaskan sebelumnya, dalam hal ini kembali dijelaskan fungsi Syahbandar dalam menjalankan pengawasan keselamatan pelayaran dimulai sejak kapal dirancang bangun, dibangun, diukur, didaftarkan, disurvei untuk mengetahui kelaiklautan kapal tersebut, diperiksa mulai dari pengawakannya, pemuatannya, akomodasinya, stabilitasnya, hingga diterbitkan surat persetujuan berlayarnya (SPB), hal tersebut merupakan rangkaian mata rantai yang tidak boleh terputus dalam rangka pengawasan keselamatan pelayaran yang seharusnya dilaksanakan oleh Syahbandar, kemudian melihat istilah Syahbandar di Pelabuhan Perikanan tersebut juga merupakan kejanggalan karena Syahbandar tersebut walaupun berada di pelabuhan manapun di wilayah Republik Indonesia tetap syahbandar, tidak bisa ditambah dengan istilah lain, sebagai contoh: Syahbandar yang berada di Pelabuhan Pertamina, tidak disebut “Syahbandar di Pelabuhan Pertamina”, tetapi disebut Syahbandar yang berada di tempat nama pelabuhan di kota mana. Kemudian setelah

diperbaharui KM. 01 Tahun 2010 dengan PM. 82 Tahun 2015 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang juga menjelaskan tentang Syahbandar di Pelabuhan Perikanan, yang menegaskan dalam penerbitan surat persetujuan berlayar kapal ikan dilaksanakan oleh Syahbandar Perikanan, sehingga dalam rangka pengawasan keselamatan pelayaran yang menjadi tanggung jawab Direktorat Jenderal Perhubungan Laut cq Syahbandar beralih ke Direktorat Jenderal Perikanan Tangkap, apalagi dengan diterbitkannya Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 3/PERMEN-KP/2013 tentang Kesyahbandaran di Pelabuhan Perikanan, dimana pada Pasal 1 angka 3, angka 6, angka 7, dan angka 8 merupakan pengawasan keselamatan pelayaran. Sehingga peneliti berkesimpulan, UU. No. 45 Tahun 2009 tidak legitimit (cacat hukum) dan dengan diterbitkannya PM. 82 Tahun 2015 tersebut diatas melemahkan fungsi pengawasan keselamatan pelayaran, karena untuk menjadi syahbandar harus memiliki persyaratan-persyaratan atau kualifikasi minimal Ahli Nautika Tingkat III (ANT-III) atau Ahli Teknik Tingkat III (ATT-III) yang jenjang pendidikan setara dengan pendidikan Akademi dengan masa pendidikan selama 2 (dua) tahun ditambah dengan masa praktek laut selama 1 (satu) tahun, baru dapat mengikuti Pendidikan dan Pelatihan Kesyahbandaran selama 2 (dua) bulan, sedangkan untuk Syahbandar di Pelabuhan Perikanan dalam hal ini tidak mempunyai kualifikasi pendidikan kenautikaan dan hanya mengikuti penyuluhan kesyahbandaran yang dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal

Perhubungan Laut, langsung bisa menjadi Syahbandar di Pelabuhan Perikanan, dan PM 82 tersebut terlihat lebih mengutamakan kepentingan politik daripada kepentingan keselamatan pelayaran dan menganggap undang-undang lebih rendah daripada peraturan menteri tersebut.

4. Teori Kewenangan

Teori kewenangan adalah berkaitan dengan sumber kewenangan dari pemerintah dalam melakukan perbuatan hukum dalam hubungannya dengan hukum publik maupun dalam hubungannya dengan hukum privat. Indroharto, mengemukakan tiga macam kewenangan yang bersumber dan peraturan perundang-undangan. Kewenangan itu, meliputi:

1. atribusi;
2. delegasi; dan
3. mandat.

Indroharto mengemukakan masing-masing dijelaskan, wewenang yang diperoleh secara *atribusi*, yaitu pemberian wewenang pemerintahan yang baru oleh suatu ketentuan dalam peraturan perundang-undangan. Jadi, disini dilahirkan/diciptakan suatu wewenang pemerintah yang baru. Pada *delegasi* terjadilah pelimpahan suatu wewenang yang telah ada oleh Badan atau Jabatan TUN yang telah memperoleh suatu wewenang pemerintahan secara atributif kepada Badan atau Jabatan TUN lainnya. Jadi, suatu delegasi selalu didahului oleh adanya sesuatu atribusi wewenang. Pada *mandat*, disitu tidak terjadi suatu

pemberian wewenang baru maupun pelimpahan wewenang dari Badan atau Jabatan TUN yang satu kepada yang lain.

1.5.2 Kerangka Konsep

Kerangka konsep merupakan alat yang dipakai oleh hukum disamping yang lain-lain, seperti asas dan standar. Oleh karena itu kebutuhan untuk membentuk konsep merupakan salah satu dari hal-hal yang dirasakan pentingnya dalam hukum. Konsep adalah suatu konstruksi mental, yaitu sesuatu yang dihasilkan oleh suatu proses yang berjalan dalam pemikiran penelitian untuk keperluan analisis.²⁴ Kerangka konseptual mengungkapkan beberapa konsepsi atau pengertian yang akan dipergunakan sebagai dasar penelitian hukum.

Konsep merupakan salah satu bagian penting dari sebuah teori. Dalam suatu penelitian, konsepsi dapat diartikan sebagai usaha membawa sesuatu dari abstrak menjadi suatu yang konkret, yang disebut definisi operasional (*operational definition*). Pentingnya definisi operasional adalah untuk menghindari perbedaan pengertian atau penafsiran mendua (*dubius*) dari suatu istilah yang dipakai.

²⁴Bernard Arief Sidharta. *Refleksi tentang Struktur Ilmu Hukum*. Bandung: Mandar Maju, 1999, halaman 121.

Harmonisasi sistem hukum nasional meletakkan pola pikir yang mendasari penyusunan sistem hukum dalam kerangka sistem hukum nasional (*legal system harmonization*) yang mencakup:²⁵

- i. komponen materi hukum (*legal substance*) atau tata hukum yang terdiri atas tatanan hukum eksternal yaitu peraturan perundang-undangan, hukum tidak tertulis termasuk hukum adat dan yurisprudensi, serta tatanan hukum internal yaitu asas hukum yang melandasinya;
- ii. komponen struktur hukum beserta kelembagaannya (*legal structure*), yang terdiri atas berbagai badan institusional atau kelembagaan publik dengan para pejabatnya; dan
- iii. komponen budaya hukum (*legal culture*), yang mencakup sikap dan perilaku para pejabat dan warga masyarakat berkenaan dengan komponen-komponen yang lain dalam proses penyelenggaraan kehidupan bermasyarakat.

Sebelum melakukan pembahasan terhadap penelitian ini, maka terlebih dahulu memahami istilah-istilah yang terdapat dalam penelitian ini sehingga perlu dibuat definisi terhadap konsep tersebut agar tidak menimbulkan perbedaan penafsiran, antara lain :

1. Harmonisasi hukum adalah upaya atau proses yang hendak mengatasi batasan-batasan perbedaan, hal-hal yang bertentangan dan kejanggalan hukum. Upaya atau proses untuk merealisasi keselarasan, kesesuaian,

²⁵Kusnu Goesniadhie S. *Harmonisasi Hukum Dalam Perspektif Perundang-undangan (Lex Specialis Suatu Masalah)*, 2006 dalam <http://kgsc.files.wordpress.com/harmonisasi-hukum-lex-specialis-suatu-masalah.ppt.html>. *Op.Cit.*

keserasian, kecocokan, keseimbangan diantara norma-norma hukum di dalam peraturan perundang-undangan sebagai sistem hukum dalam satu kesatuan kerangka sistem hukum nasional. Dalam hal ini harmonisasi hukum yang dimaksud adalah harmonisasi antara Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dengan Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan.

2. Sinkronisasi peraturan perundang-undangan adalah penyesuaian dan penyerasian berbagai peraturan perundang-undangan yang terkait dengan peraturan perundang-undangan yang telah ada dan yang sedang disusun yang mengatur suatu bidang tertentu. Maksud dari kegiatan sinkronisasi adalah agar substansi yang diatur dalam produk perundang-undangan tidak tumpang tindih, saling melengkapi (*suplementer*), saling terkait, dan semakin rendah jenis pengaturannya maka semakin detail dan operasional materi muatannya. Adapun tujuan dari kegiatan sinkronisasi adalah untuk mewujudkan landasan pengaturan suatu bidang tertentu yang dapat memberikan kepastian hukum yang memadai bagi penyelenggaraan bidang tersebut secara efisien dan efektif.²⁶ Sinkronisasi dibagi atas 2 (dua) jenis yaitu sinkronisasi vertikal dan sinkronisasi horizontal.

²⁶<http://rianbagussaputro.blogspot.co.id/2011/06/tinjauan-umum-tentang-sinkronisasi.html>, diakses tanggal 20 Januari 2016.

3. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin, atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.²⁷
4. Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.²⁸
5. Perairan Indonesia adalah laut teritorial Indonesia beserta perairan kepulauan dan perairan pedalaman.²⁹
6. Angkutan di Perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal.³⁰
7. Angkutan Laut Khusus adalah kegiatan angkutan untuk melayani usaha sendiri dalam menunjang usaha proyeknya.³¹
8. Angkutan Laut Pelayaran-Rakyat adalah usaha rakyat yang bersifat tradisional dan mempunyai karakteristik tersendiri untuk melaksanakan angkutan di perairan dengan menggunakan kapal layar, kapal layar

²⁷Pasal 1 angka 36 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

²⁸Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

²⁹Pasal 1 angka 2 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

³⁰Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

³¹Pasal 1 angka 4 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

bermotor, dan/atau kapal motor sederhana berbendera Indonesia dengan ukuran tertentu.³²

9. Trayek adalah rute atau lintasan pelayanan angkutan dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya.³³

10. Pelayaran-Perintis adalah pelayanan angkutan di perairan pada trayek-trayek yang ditetapkan oleh Pemerintah untuk melayani daerah atau wilayah yang belum atau tidak terlayani oleh angkutan perairan karena belum memberikan manfaat komersial.³⁴

11. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi.³⁵

12. Terminal adalah fasilitas pelabuhan yang terdiri atas kolam sandar dan tempat kapal bersandar atau tambat, tempat penumpukan, tempat

³²Pasal 1 angka 5 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

³³Pasal 1 angka 6 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

³⁴Pasal 1 angka 8 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

³⁵Pasal 1 angka 16 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

menunggu dan naik turun penumpang, dan/atau tempat bongkar muat barang.³⁶

13. Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) adalah wilayah perairan dan daratan pada pelabuhan atau terminal khusus yang digunakan secara langsung untuk kegiatan pelabuhan.³⁷
14. Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) adalah perairan di sekeliling daerah lingkungan kerja perairan pelabuhan yang dipergunakan untuk menjamin keselamatan pelayaran.³⁸
15. Keselamatan dan Keamanan Pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.³⁹
16. Kelaiklautan Kapal merupakan 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 dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.⁴⁰
17. Keselamatan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan pelistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong

³⁶Pasal 1 angka 20 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

³⁷Pasal 1 angka 23 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

³⁸Pasal 1 angka 24 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

³⁹Pasal 1 angka 32 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

⁴⁰Pasal 1 angka 33 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.⁴¹

18. Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji.⁴²
19. Nakhoda adalah salah seorang dari Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.⁴³
20. Alur-Pelayaran adalah perairan yang dari segi kedalaman, lebar, dan bebas hambatan pelayaran lainnya dianggap aman dan selamat untuk dilayari.⁴⁴
21. 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.⁴⁵
22. Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) adalah suatu proses pengawasan yang dilakukan oleh Syahbandar terhadap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan untuk memastikan bahwa

⁴¹Pasal 1 angka 34 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

⁴²Pasal 1 angka 40 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

⁴³Pasal 1 angka 41 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

⁴⁴Pasal 1 angka 45 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

⁴⁵Pasal 1 angka 56 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

kapal, awak kapal dan muatannya secara teknis-administratif telah memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim.⁴⁶

23. Pelabuhan perikanan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan sistem bisnis perikanan yang digunakan sebagai tempat kapal perikanan bersandar, berlabuh, dan/atau bongkar muat ikan yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang perikanan.⁴⁷

24. Kesyahbandaran di pelabuhan perikanan adalah pelaksanaan tugas dan fungsi pemerintahan di pelabuhan perikanan untuk menjamin keamanan dan keselamatan operasional kapal perikanan.⁴⁸

25. Syahbandar di pelabuhan perikanan adalah pejabat pemerintah yang ditempatkan secara khusus di pelabuhan perikanan untuk pengurusan administratif dan menjalankan fungsi menjaga keselamatan pelayaran.⁴⁹

26. Kapal perikanan adalah kapal, perahu, atau alat apung lain yang digunakan untuk melakukan penangkapan ikan, mendukung operasi penangkapan ikan, pembudidayaan ikan, pengangkutan ikan,

⁴⁶Pasal 1 angka 1 Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 01 Tahun 2010 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*)

⁴⁷Pasal 1 angka 1 Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No. 3/PERMEN-KP/2013 tentang Kesyahbandaran di Pelabuhan Perikanan

⁴⁸Pasal 1 angka 2 Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No. 3/PERMEN-KP/2013 tentang Kesyahbandaran di Pelabuhan Perikanan.

⁴⁹Pasal 1 angka 3 Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No. 3/PERMEN-KP/2013

pengolahan ikan, pelatihan perikanan, dan penelitian/ekplorasi perikanan.⁵⁰

27. Keselamatan Pelayaran adalah rangkaian tindakan pemeriksaan terhadap kelaiklautan kapal, laik tangkap dan laik simpan yang dinyatakan dengan dokumen kapal.⁵¹

28. Surat Persetujuan Berlayar, yang selanjutnya disingkat SPB, adalah dokumen negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar di pelabuhan perikanan kepada setiap kapal perikanan yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan perikanan setelah kapal perikanan memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal, laik tangkap, dan laik simpan.⁵²



⁵⁰Pasal 1 angka 5 Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No. 3/PERMEN-KP/2013

⁵¹Pasal 1 angka 6 Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No. 3/PERMEN-KP/2013

⁵²Pasal 1 angka 8 Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No. 3/PERMEN-KP/2013