

IMPLEMENTASI PERATURAN
PEMERINTAH NOMOR 31
TAHUN 2021 TENTANG
PENYELENGGARAAN BIDANG
PELAYARAN DAN PERATURAN
PEMERINTAH NOMOR 27
TAHUN 2021 TENTANG
PENYELENGGARAAN BIDANG
KELAUTAN DAN PERIKANAN

Submission date: 26-Oct-2023 04:57PM (UTC+0700)

Submission ID: 2207831700

File name: AB_Zulfiqar_Turnitin.docx (108.01K)

Word count: 6021

Character count: 40277

DALAM

by Ab Zulfiqar

**IMPLEMENTASI PERATURAN PEMERINTAH NOMOR 31 TAHUN 2021
TENTANG PENYELENGGARAAN BIDANG PELAYARAN DAN
PERATURAN PEMERINTAH NOMOR 27 TAHUN 2021 TENTANG
PENYELENGGARAAN BIDANG KELAUTAN DAN PERIKANAN
DALAM PENERBITAN SERTIFIKAT KELAIKAN KAPAL PERIKANAN DI
PELABUHAN SORONG**

Abstrak

Kata kunci:

Abstract

Keywords:

Pendahuluan

Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 mengamanatkan bahwa tujuan pembentukan Negara Republik Indonesia adalah mewujudkan masyarakat yang sejahtera, adil, makmur, yang merata, baik materiil maupun spiritual. Sejalan dengan tujuan tersebut, Pasal 27 ayat

(2) UUD 1945 menentukan bahwa "tiap-tiap warga negara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan, oleh karena itu negara perlu melakukan berbagai upaya atau tindakan untuk memenuhi hak-hak warga negara untuk memperoleh pekerjaan dan penghidupan yang layak. Pemenuhan hak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak pada prinsipnya merupakan salah satu aspek penting dalam pembangunan nasional yang dilaksanakan dalam rangka pembangunan manusia Indonesia seutuhnya.

Upaya ini tentu saja tidaklah mudah, mengingat Negara Indonesia merupakan negara kepulauan dengan karakteristik yang unik. Masih banyak tantangan yang perlu dijawab dalam rangka mewujudkan transportasi laut yang mampu menjangkau seluruh pelosok negeri yang handal dan berdaya saing. Berbagai riset perlu dilakukan untuk menetapkan peraturan-peraturan terkait keselamatan transportasi, sumber daya manusia juga perlu dipersiapkan dalam rangka memenuhi aspek keselamatan transportasi laut,

baik itu dari sisi penyiapan armada, pengawasan, serta pengendalian transportasi laut.

Kebutuhan alat transportasi di sektor laut memang sangat besar dengan segala keterbatasan masyarakat Indonesia. Pemerintah dituntut untuk menjamin ketersediaan alat transportasi dalam rangka menghubungkan antara daerah yang satu dengan daerah lain sekaligus menjamin keselamatan transportasi laut. Dengan transportasi yang memadai, bukan saja memberikan kemajuan di sektor ekonomi, namun juga dapat menjaga keutuhan berbangsa dan bernegara. Masalah di bidang pelayaran tentu saja sangat kompleks, dan membutuhkan strategi untuk penyelesaiannya.

Salah satu potensi besar yang dimiliki oleh Negara Republik Indonesia di sektor laut yaitu potensi perikanan. Indonesia adalah yang terbesar di dunia, baik perikanan tangkap maupun perikanan budidaya dengan potensi produksi lestari sekitar 67 juta ton/tahun.² Untuk sektor perikanan ini, tentu saja sangat berhubungan dengan kapal perikanan, baik itu yang digunakan sebagai sarana penangkap maupun sarana transportasi yang digunakan untuk mengangkut hasil dari sektor perikanan.

Sumber daya perikanan laut di wilayah Indonesia bagian timur ini pada umumnya berada pada Samudera Pasifik (WPP 717) dan Laut Seram (WPP 716); Laut Banda (WPP 715) dan Laut Arafuru (WPP 714). Potensi ikan masih sangat besar yang terdiri dari jenis ikan pelagis besar yaitu tuna, cakalang, marlin, tongkol, tenggiri dan cucut. Jenis ikan pelagis kecil yaitu layang, selar, sunglir, teri, japu, tembang, kembung, lemuru, sedangkan jenis ikan demersal dan ikan karang konsumsi baik besar maupun kecil seperti kakap, kerapu, manyung, bawal. Selain itu juga memiliki potensi udang penaeid, lobster serta cumi-cumi. Potensi sumber daya perikanan di 4 WPP di atas menurut komisi *stock assesment* terdiri dari pelagis besar 436.75 (10^3 ton/ tahun); pelagis kecil memiliki potensi 1.364,85 (10^3 ton/ tahun); potensi ikan demersal 350.36 (10^3 ton/ tahun); potensi ikan karang konsumsi sekitar 62.20 (10^3 ton/ tahun); potensi udang penaeid dan lobster sekitar 47,7 (10^3 ton/ tahun); potensi cumi-cumi sekitar 11.02 (10^3 ton/ tahun). Penyebaran jenis- jenis ikan pelagis besar adalah di perairan Distrik Makbon, Distrik Seget dan Distrik Salawati Selatan, sedangkan ikan pelagis kecil berada di perairan Mayamuk, Salawati, Seget dan Salawati Selatan. Sumberdaya ikan demersal berada di perairan Mayamuk, Salawati, Seget dan Salawati Selatan. Sedangkan penyebaran udang penaeid berada di sepanjang pantai perairan sebelah selatannya itu Distrik Segun, Beraur sampai dengan Bintuni. Potensi jenis kepiting dan rajungan terdapat di sepanjang pantai antara wilayah Distrik Seget.³

Nelayan Indonesia saat ini, ada yang mencari ikan menggunakan perahu sederhana dengan menggunakan cara tradisional yang hasilnya sebagian besar untuk di konsumsi sendiri, ada pula nelayan yang menggunakan kapal ikan dengan cara modern, serta hasil tangkapannya ditujukan untuk diperjual belikan (diniagakan). Biasanya bagi mereka yang

menggunakan kapal ikan niaga biasanya mencari ikan di area laut lepas yang tentu saja memiliki resiko yang tinggi. Untuk itulah pemerintah mengatur tentang keharusan kapal ikan untuk memiliki dokumen sertifikat kelaikan kapal ikan sebelum dapat dipergunakan untuk berlayar untuk mencari ikan. Dalam dunia pelayaran dan perikanan dokumen harus dimiliki oleh setiap kapal saat melaksanakan pelayaran, karena dokumen mempunyai peranan yang sangat penting sebagai alat atau sarana untuk menyatakan pernyataan atau informasi secara tertulis dari pihak satu ke pihak lainnya, informasi yang terkandung dalam dokumen dapat berupa pemberitahuan, pernyataan, permintaan, dan laporan. Dokumen dalam dunia pelayaran dan perikanan memiliki batas waktu berlakunya, sehingga apabila waktu berlakunya habis maka harus diperpanjang oleh pemilik kapal.

Menurut Sukrisno, proses perpanjangan dokumen kapal merupakan urutan pelaksanaan pekerjaan atau kegiatan yang dilakukan oleh beberapa orang dengan data dan petunjuk untuk mengawasi serta melaksanakan pemeriksaan dokumen kapal yang telah habis masa berlakunya dan untuk memperpanjang status dokumen tersebut sehingga dokumen tersebut bisa kembali mendapatkan status kelayaklautannya dan bisa melanjutkan pelayaran kepelabuhan selanjutnya.

Sebelum terbitnya Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 11 Tentang Cipta Kerja, aturan penerbitan dan perpanjangan sertifikat kelaik lautan kapal niaga (termasuk kapal perikanan) diberikan oleh Menteri Perhubungan yang dalam hal ini adalah Direktorat Jenderal Perhubungan

Laut yang memiliki Unit Penyelenggara Teknis di daerah-daerah (Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan). Namun setelah terbitnya Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 11 Tentang Cipta Kerja, ada 2 (dua) Peraturan Pemerintah sebagai peraturan turunan dari Undang-undang tersebut yang mengatur tentang penerbitan ataupun perpanjangan sertifikat kelaiklautan/kelaikan kapal perikanan 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 maka penerbitan ataupun perpanjangan sertifikat kelaiklautan/kelaikan kapal perikanan diberikan oleh Dinas Kelautan dan Perikanan.

Adapun persyaratan yang harus dipenuhi oleh pemilik kapal untuk penerbitan sertifikat kelaikan kapal perikanan yaitu:

1. Permohonan asli meliputi data pemilik, data alat lengkap dan data kapal;
2. Foto copy Kartu Tanda Penduduk;
3. Foto copy surat Izin Usaha Perikanan;

4. Persetujuan pengadaan Kapal Perikanan (PPKP);
5. Foto copy Surat Ukur dan pas besar;
6. Gambar General Arrangement;
7. Gambar engine layout;
8. Surat keterangan docking/surat keterangan tukang;

9. Foto copy Perizinan Berusaha Sub Sektor Penangkapan ikan yang berlaku untuk kapal penangkap ikan;
10. Foto copy Perizinan Berusaha Sub Sektor Pengangkutan Ikan yang masih berlaku (untuk kapal pengangkutan ikan).

Selanjutnya mekanisme perpanjangan sertifikat kelaiklautan kapal perikanan adalah sebagai berikut:

1. Pemilik kapal mengajukan permohonan Kelaikan baru/perpanjangan;
2. Petugas kelaikan kapal perikanan melakukan verifikasi dan validasi berkas permohonan;
3. Setelah dokumen permohonan dinyatakan lengkap, dokumen permohonan tersebut di upload ke elayar guna mendapatkan persetujuan dan SPT dari Kepala Pelabuhan untuk melakukan cek kelaikan kapal perikanan;
4. Setelah SPT keluar petugas melaksanakan pemeriksaan kelaikan kapal perikanan berdasarkan lokasi pangkalan;
5. Petugas membuat laporan hasil pemeriksaan kelaikan kapal perikanan dan mengajukan kepada kepala pelabuhan untuk di verifikasi dan disetujui melalui elayar;
6. Setelah mendapatkan persetujuan dari Kepala Pelabuhan, sertifikat dapat dicetak dan diserahkan ke pemilik kapal.

Berkaitan dengan penerbitan dan perpanjangan sertifikat kelaikan kapal tersebut kemudian menimbulkan permasalahan di beberapa daerah, termasuk di Pelabuhan Sorong. Baik itu bagi para pemilik kapal ikan yang hendak mengurus penerbitan sertifikat kelaikan kapal ikannya, juga kepada para aparatur pemerintah pada instansi yang terkait, yaitu antara Aparatur sipil negara (ASN) di Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, yang dalam hal ini di Pelabuhan Sorong adalah ASN di lingkungan Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) dengan Aparatur sipil negara (ASN) di Bidang Kelautan dan Perikanan, dalam hal ini di Pelabuhan Sorong adalah ASN di lingkungan Dinas Kelautan dan Perikanan.

Permasalahan yang terjadi adalah pemilik kapal apabila ingin memperpanjang sertifikat kapalnya menurut aturan lama Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan di lakukan pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Perhubungan Laut, setelah dikeluarkannya Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran dengan Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Kelautan dan Perikanan maka sertifikat tersebut harus diuruskan pada Dinas Kelautan dan Perikanan, namun yang terjadi pemilik kapal belum dapat menguruskan perpanjangan sertifikat kapalnya dikarenakan pada Dinas Kelautan dan Perikanan Sorong belum ada petugas yang memiliki keahlian dan kualifikasi untuk dapat melaksanakan pemeriksaan kelaikan kapal dan kemudian menerbitkan sertifikat tersebut.

Hal ini tentu saja mengakibatkan kapal yang hendak diuruskan perpanjangan sertifikatnya tidak dapat dilakukan sehingga kapal tidak dapat berlayar dan tidak bisa mencari ikan, tentu saja mengakibatkan kerugian bagi pemilik dan pengusaha kapal ikan di Pelabuhan Sorong. Di lain sisi, Kementerian Perhubungan melalui Kantor Kesyahbandaran dan Pelabuhan Sorong telah jauh sebelumnya sudah memiliki tenaga untuk melaksanakan kegiatan ini. Namun dengan adanya peraturan ini, penerbitan sertifikat kelaikan kapal telah dialihkan ke Dinas Kelautan dan Perikanan.

Padahal potensi perikanan khususnya di Pelabuhan Sorong sangat menjanjikan. Seharusnya pengurusan administrasi tidak mengganggu operasional kapal ikan. Baik itu kapal penangkap ikan, maupun kapal penampung ikan. Seharusnya pemerintah memberikan kemudahan kepada para pengguna jasa dalam melakukan pengurusan administrasi, bukannya mengeluarkan peraturan yang secara teknis belum dapat dilaksanakan, sehingga menghambat para pengguna jasa untuk melakukan kegiatan usahanya.

METODE PENELITIAN

1) Jenis Penelitian

1 Penelitian Hukum Normatif merupakan penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder²⁴ Penelitian hukum normatif disebut juga penelitian hukum doktrinal. Menurut Peter Mahmud Marzuki, penelitian hukum normatif adalah suatu proses untuk menemukan suatu aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang dihadapi.²⁵ Pada penelitian hukum jenis ini, seringkali hukum dikonsepskan sebagai apa yang tertulis dalam peraturan perundang-undangan atau hukum dikonsepskan sebagai kaidah atau norma yang merupakan patokan berperilaku manusia yang dianggap pantas.²⁶ Sedangkan penelitian

empiris adalah merupakan metode penelitian yang meninjau fungsi
dari

suatu hukum atau aturan dalam hal penerapannya di ruang lingkup masyarakat. Metode penelitian ini disebut juga dengan penelitian hukum sosiologis, hal ini disebabkan metode dalam penelitian ini juga dilakukan penelitian berkaitan dengan orang dalam menjalani suatu hubungan dalam kehidupan yang berkaitan dengan orang lainnya atau masyarakat. Sehingga kenyataan yang terjadi diambil dalam suatu masyarakat, badan hukum atau badan pemerintah. Menurut Ronny Soemitro, penelitian hukum empiris atau sosiologis adalah penelitian hukum dengan data primer atau suatu data yang diperoleh langsung dari sumbernya.²⁷ Dalam penelitian empiris, hal yang diteliti terutama adalah data primer.

Penelitian normatif empiris merupakan suatu metode penelitian yang dalam hal ini menggabungkan unsur hukum normatif yang kemudian didukung dengan penambahan data atau unsur empiris. "Dalam metode penelitian normatif-empiris ini juga mengenai implementasi ketentuan hukum normatif (undang-undang) dalam aksinya disetiap peristiwa hukum tertentu yang terjadi dalam suatu masyarakat". 9

Jenis penelitian yang digunakan dalam penulisan ini adalah jenis penelitian Normatif Empiris. Jenis penelitian normatif empiris disini bermaksud bahwa disamping penelitian ini melihat aspek hukum positif, juga melihat pada penerapannya atau praktek di lapangan, dalam hal ini penelitian tersebut digunakan untuk menganalisis secara kualitatif tentang kajian yuridis.

2) Jenis Data

Adapun jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder. Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung dari sumber pertama yang terkait dengan permasalahan yang akan dibahas.²⁸ Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari masyarakat. Data ini didapat dari sumber pertama baik melalui individu atau perseorangan, seperti hasil kuesioner dan wawancara dari narasumber yang berhubungan dengan objek permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini. Data Primer “dalam suatu penelitian dapat diperoleh melalui wawancara dan pengamatan”.²⁹ Sedangkan data sekunder adalah data-data yang diperoleh dari buku-buku sebagai pelengkap sumber data primer. Sumber data sekunder dalam penelitian ini adalah data-data yang diperoleh dengan melakukan kajian pustaka seperti buku-buku ilmiah, hasil penelitian, dokumen terkait, dan data-data pustaka lainnya.³⁰ Data yang diperoleh dari kepustakaan. Data sekunder merupakan data primer yang telah diolah lebih lanjut dan disajikan baik oleh pihak pengumpul data primer atau pihak lain”. Kegunaan data sekunder adalah “untuk mencari data awal atau informasi, mendapatkan landasan teori atau landasan hukum, mendapatkan batasan, defenisi, arti suatu istilah”.³¹ Data sekunder dapat dikategorikan menjadi 2 (dua) kelompok:

- a. Data sekunder yang bersifat pribadi, contohnya adalah “dokumen pribadi atau data pribadi yang disimpan dilembaga dimana seseorang bekerja atau pernah bekerja”.
- b. Data sekunder yang bersifat publik, contohnya adalah “data arsip, data resmi instansi pemerintah, atau data lain yang dipublikasikan”.

Data sekunder terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier yaitu:

- a. Bahan Hukum Primer, yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat berupa undang-undang, yakni: Norma atau kaidah dasar yaitu Pembukaan UUD 1945, Peraturan Dasar yaitu Batang Tubuh UUD 1945.
- b. Bahan hukum sekunder, yaitu bahan-bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan-bahan hukum primer yang diperoleh dari studi kepustakaan berupa literature-literatur yang berkaitan dengan permasalahan penelitian.
- c. Bahan hukum tersier, yaitu bahan hukum yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder yang berkaitan dengan penelitian ini diataranya adalah surat kabar, internet, kamus Hukum, dan kamus Besar Bahasa Indonesia.

3) Teknik Pengumpulan Data

Untuk mendapatkan data primer dan data sekunder, maka teknik pengumpulan data yang di pakai adalah studi kepustakaan, wawancara, dan dokumentasi.

4) Metode Analisa Data

Analisis data merupakan suatu metode dalam meneliti suatu obyek yang bertujuan untuk mendeskripsikan, gambaran, secara sistematis dan objektif mengenai fakta-fakta, sifat dan ciri serta hubungan antara unsur- unsur yang ada dan membandingkan dari hasil analisis kedua objek dan subjek penelitian tersebut. Kemudian di tarik sebuah kesimpulan setelah pengumpulan data, di mana semua itu tergantung pada kesimpulan- kesimpulan catatan kepustakaan, pengkodean, penyimpanan data dan metode pencarian ulang yang dilakukan.³² Metode analisis data terbagi dua yaitu analisis kualitatif dan kuantitatif. "Data penelitian kualitatif bersifat deskriptif, yakni data berupa kata-kata dan gambar yang diperoleh dari transkrip wawancara, catatan lapangan, foto, video tape, dokumen pribadi, dokumen resmi, memo, dan dokumen-dokumen lainnya". "Data penelitian kuantitatif berupa kode, bilangan, ukuran, dan variable operasional".

Metode analisis data yang digunakan pada penulisan tesis ini yaitu deskriptif kualitatif verifikatif. Analisis data kualitatif adalah upaya yang dilakukan dengan jalan bekerja dengan data, mengorganisasikan data, dan

³²Laurensius Arliman S, "Peranan Metodologi Penelitian Hukum Di Dalam Perkembangan Ilmu Hukum Di Indonesia," *Soumatara Law Review* 1, no. 1 (2018): 129, <https://doi.org/10.22216/soumlaw.v1i1.3346>.

memilah-milahnya menjadi satuan yang dapat dikelola, mensistensikan, mencari dan menemukan pola, menemukan apa yang penting dan apa yang dipelajari, dan menemukan apa yang dapat diceritakan kepada orang lain. Penelitian deskriptif menurut Moleong³³ adalah data yang dikumpulkan adalah berupa kata-kata gambar, dan bukan angka-angka. Hal itu disebabkan oleh adanya metode kualitatif. Selain itu, semua yang dikumpulkan berkemungkinan menjadi kunci terhadap apa yang sudah diteliti. Penelitian kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian, misalnya perilaku, persepsi, motivasi tindakan dan lain-lain. Sedangkan menurut Sugiono penelitian kualitatif adalah penelitian yang dilakukan untuk mengetahui nilai variable mandiri, baik satu variable atau lebih (independen) tanpa membuat perbandingan, atau menghubungkan antara satu dengan variable lain.³⁴ Peneliti menerapkan metode analisis data secara kualitatif. Hal ini dikarenakan dalam menganalisis suatu objek penelitian, metode ini digunakan terhadap penjelasan data yang digunakan. Adapun data yang dimaksud yakni dalam hal penjelesan terhadap data hasil wawancara, peraturan hukum yang berkaitan dengan permasalahan penelitian, data studi kepustakaan yakni literatur yang berkaitan dengan permasalahan penelitian.

1.5.1 Tahapan Penelitian

1) Penelitian ³Keputusan (Library Research)

Penelitian ini dilakukan dengan mengumpulkan data dari peraturan perundang-undangan, buku-buku, karya ilmiah, dokumen terkait, serta sumber bacaan lainnya yang berhubungan dengan permasalahan yang diangkat dalam penulisan ini.

2) Penelitian Lapangan (Field Research)

Penelitian ini dilakukan dengan mendatangi lokasi penelitian secara langsung, kemudian melakukan wawancara, dokumentasi untuk mengumpulkan data primer pada instansi atau pihak yang berkaitan secara langsung dengan penelitian ini.

1.5.2 Metode Analisa Data

Metode analisis data yang digunakan adalah kualitatif, yaitu merupakan metode dengan menggunakan wawancara dan observasi dengan menjawab pertanyaan seperti apa, mengapa atau bagaimana. Data-data yang dianalisa dengan metode ini berupa teks atau narasi. Selanjutnya dari keseluruhan data tersebut dilakukan proses pengklasifikasian berdasarkan kebutuhan dengan proses pencodingan. Tahap terakhir pada metode ini adalah interpretasi data. Proses interpretasi data sebenarnya dilakukan secara bersamaan selama coding. Upaya interpretasi dilakukan bersamaan dalam mengklasifikasikan data. Langkah interpretasi untuk menganalisa data untuk menghasilkan informasi yang dibutuhkan. Metode ini memerlukan pendekatan dari data yang sifatnya lebih subjektif. Metode analisis data

kualitatif adalah metode pengolahan data secara mendalam dengan data dari hasil pengamatan, wawancara, dan literatur. Kelebihan metode ini adalah kedalaman dari hasil analisisnya. Di sisi lain, inilah nilai lebih dari metode analisis kualitatif, di mana si analis memainkan peran penting dalam proses analisis sebagai bagian dari alat penelitian.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Peraturan tentang pelayaran secara umum telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 yang mengatur tentang 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 manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.¹ Pengawasan terhadap keselamatan kapal tersebut dilakukan sejak kapal dirancang bangun, dibangun, sampai dengan kapal tidak digunakan lagi.² 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.³ Syahbandar tersebut melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang angkutan diperairan 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 serta melakukan pengujian-pengujian terhadap seluruh persyaratan keselamatan kapal dalam rangka penerbitan sertifikat kapal guna terpenuhinya aspek kelaiklautan kapal, dimana kelaiklautan kapal itu sendiri adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan kapal untuk berlayar diperairan tertentu.⁴ Salah satu aspek kelaiklautan kapal tersebut adalah keselamatan kapal. Keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan permesinan dan pelistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang

dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian³ oleh *Surveyor* dalam hal ini dilakukan oleh *Marine Inspector*.

⁵ Berkaitan dengan penerbitas sertifikat kelaiklautan kapal ikan berdasarkan Kebijakan Kepmen Perhubungan No 46 Tahun 1996 Tentang Sertifikasi Kelaiklautan Kapal Penangkap Ikan dan Permen Kelautan dan Perikanan No 7 Tahun 2010 Tentang Surat Laik Operasi Kapal Perikanan merupakan suatu keputusan yang ditetapkan oleh pemerintah yang memiliki tujuan yang ingin dicapai, yaitu keselamatan dan keamanan nelayan dalam pelayaran. Untuk pelaksanaan sertifikasi kelaiklautan kapal penangkap ikan diatur dan dilaksanakan berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No 46 Tahun 1996 tentang Sertifikasi Kelaiklautan Kapal Penangkap Ikan. Berdasarkan keputusan tersebut memberikan kewajiban kepada pemerintah negara Indonesia, khususnya Departemen Perhubungan dalam hal ini Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan. Selanjutnya untuk pelaksanaan Surat Laik Operasi (SLO) Kapal Perikanan diberikan kepada Departemen Kelautan dan Perikanan, dalam hal ini adalah Satuan Kerja Pengawasan Sumberdaya Kelautan dan Perikanan. Landasan hukum dalam pelaksanaan Surat Laik Operasi (SLO) adalah Undang-Undang No 45 Tahun 2009 tentang Perikanan, dan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No 7 tahun 2010 tentang Surat Laik Operasi Kapal Perikanan. Tujuan diberlakukannya peraturan ini guna memberikan pengawasan terhadap segala kegiatan perikanan untuk tetap tertib mematuhi peraturan perundang-undangan mengenai perikanan agar tetap terjaga keselarasan, kelestarian dan kesejahteraan lingkungan maritim. Sedangkan untuk keselamatan operasional kapal dan nelayan ditunjuk Syahbandar di pelabuhan perikanan sesuai dengan Pasal 42 Undang-Undang No 45 Tahun 2009 tentang Perikanan. Untuk prosedur perijin³ sendiri, mekanisme dilaksanakan oleh Pengawas Perikanan di Satuan Kerja (PSDKP). Dalam hal keselamatan kapal ikan yang bersifat komersial, *International Maritime Organization* (IMO) membuat suatu aturan atau konvensi untuk keselamatan kapal penangkap ikan komersial, dikarenakan kegiatan penangkapan ikan merupakan salah satu kegiatan yang paling berbahaya dengan angka kematian yang tinggi. Menurut data yang diberikan oleh peneliti terdahulu, kecelakaan pada kapal ikan di laut merupakan jumlah terbanyak dibandingkan dengan jenis kapal lainnya. Pada awalnya pemberian Surat Izin Berlayar (SIB) kapal perikanan dapat diterbitkan oleh syahbandar dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut setelah melalui beberapa proses persyaratan yang dikeluarkan oleh Departemen Kelautan dan Perikanan dalam hal ini Direktorat Jenderal Perikanan Tangkap yang didelegasikan kepada Kantor Pelabuhan Perikanan di Indonesia untuk menerbitkan Lembar Laik Operasional (LLO) sebelum kapal ikan berlayar dengan surat Departemen Kelautan dan Perikanan, Direktur Jenderal Pengendalian Sumber Daya Kelautan dan Perikanan Nomor : 125/PSDKP/1.4/V/2003 tertanggal Jakarta, 12 Mei 2003 perihal Pemberian SIB kapal perikanan yang ditujukan kepada Direktur Jenderal Perhubungan laut yang isinya meminta agar bersinergi dalam pelaksanaan tugas dan tanggung jawab

serta tidak terjadi kesimpangsiuran pelaksanaan di lapangan yang dapat mempengaruhi keberangkatan kapal kapal ikan untuk melakukan operasinya, maka diharapkan bantuannya untuk menyampaikan kepada para syahbandar di tiap pelabuhan yang digunakan juga sebagai Pelabuhan Pangkalan/kegiatan kapal perikanan untuk memberikan SIB bagi kapal Perikanan setelah terlebih dahulu ada Lembar Laik Operasional.

Pada Tahun 2020 pemerintah mengeluarkan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (UU Cipta Kerja), undang-undang ini dalam tahap perencanaan mendapat banyak kritikan bahkan aksi demonstrasi yang dilakukan oleh berbagai kalangan (mahasiswa, pekerja/buruh, dan lain sebagainya) namun pada akhirnya tetap diberlakukan juga. UU Cipta Kerja dikatakan makin mempertegas komitmen pemerintah dalam memberi pelayanan yang terbaik, cepat, murah, efisien, dan transparansi untuk mendapat kemudahan, keuntungan dan intensif dalam mengembangkan usahanya. UU Cipta Kerja menghilangkan hambatan, rintangan dan kendala selama ini, dari beberapa peraturan yang terkait perizinan yang dikategori menghambat dan memangkas sistem perizinan dengan kecepatan tidak lebih dari 5 (lima) hari. Pada dasarnya perlu waktu, sosialisasi, dan cara pandang yang berubah dengan didukung produk hukum dalam bentuk peraturan perundang-undangan yang tidak saling bertentangan, tidak saling tumpang tindih, dan menghambat dengan usaha yang lain. Pemahaman ini untuk merubah cara bernegara dimana badan dan/atau pejabat pemerintah sebagai pelayan masyarakat yang memberikan pelayanan dan standar yang baik, bagi mewujudkan fungsi pemerintahan yang sesuai dengan peraturan perundang-undangan dan asas-asas umum pemerintahan yang baik.⁶

5 Berdasarkan UU Cipta Kerja berkaitan tugas dan kewenangan dari Dinas Perhubungan dan Dinas Kelautan dan Perikanan juga mengalami perubahan dalam hal penerbitan Sertifikat Kelaikan Kapal Perikanan, yang mana semula berada pada Kementerian Perhubungan kemudian dialihkan kepada Kementerian Kelautan dan Perikanan, sebagaimana dengan dikeluarkannya Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Kelautan Dan Perikanan.

A. Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran Dalam Hal Penerbitan Sertifikat Kelaikan Kapal Perikanan.

Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja merupakan upaya Pemerintah Pusat untuk menciptakan dan memperluas lapangan kerja dalam rangka penurunan jumlah pengangguran dan menampung pekerja baru serta mendorong pengembangan koperasi dan usaha mikro, kecil, dan menengah dengan tujuan untuk meningkatkan perekonomian nasional yang akan dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Kebijakan dan langkah-langkah strategis cipta kerja

memerlukan keterlibatan semua pihak yang terkait terutama dari bidang Pelayaran dengan tujuan untuk menciptakan lapangan kerja yang seluas-luasnya bagi rakyat Indonesia secara merata di seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dalam rangka memenuhi hak atas penghidupan yang layak.

Untuk mendukung kebijakan cipta kerja tersebut perlu dilakukan penyesuaian karena telah terjadi berbagai perubahan paradigma dan lingkungan strategis, baik dalam sistem ketatanegaraan Indonesia seperti penerapan otonomi daerah atau adanya kemajuan di bidang ilmu pengetahuan dan teknologi. Pengaturan mengenai Angkutan di Perairan, Kepelabuhanan, perkapalan, kenavigasian, tata cara pemberitahuan kedatangan kapal, pemeriksaan, penyerahan, serta penyimpanan surat, dokumen, dan warta kapal, serta manajemen keamanan kapal yang merupakan beberapa unsur yang berperan penting dan strategis dalam penyelenggaraan pelayaran dan perekonomian nasional perlu ditata kembali untuk mempermudah perizinan berusaha dan membuka peluang berusaha bagi pengembangan koperasi dan usaha mikro, kecil, dan menengah, dengan tetap memperhatikan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran.

Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran merupakan turunan dari UU Cipta Kerja, Terdiri dari total 234 Pasal tentang berbagai subjek yang berkaitan dengan sektor perkapalan, termasuk kepelabuhanan, kenavigasian, keamanan kapal dan sebagainya. Pembahasan mengenai angkutan perairan dibagi menjadi dua bagian, yaitu:

- 1) Kegiatan angkutan laut khusus; dan
- 2) Jasa terkait angkutan perairan.

PP 31 Tahun 2021 juga menghapus semua sistem perizinan yang ditetapkan pada PP 20 Tahun 2010, sehingga rezim perizinan berusaha untuk angkutan laut dan perairan merujuk pada Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Resiko.

Kegiatan angkutan laut khusus dapat dilakukan oleh badan usaha perkapalan untuk menunjang usaha pokoknya, selama kegiatan tersebut menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaikan kapal, sesuai dengan jenis kegiatan usaha pokoknya dan diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia.

Selanjutnya kegiatan angkutan khusus perlu menaati:

- 1) Wajib memenuhi persyaratan perizinan berusaha;
- 2) Dilarang mengangkut muatan milik pihak lain dan/atau milik umum; dan
- 3) Wajib menunjuk keagenan kapal terkait kegiatan angkutan laut asing yang melakukan kegiatan angkutan laut khusus ke pelabuhan Indonesia.

Daftar usaha pokok yang diperbolehkan adalah:

- 1) Industri;
- 2) Kehutanan;
- 3) Pariwisata;

- 4) Pertambangan;
- 5) Pertanian;
- 6) Perikanan;
- 7) Jasa konstruksi; dan
- 8) Penelitian, pendidikan, dan pelatihan.

Jasa terkait angkutan perairan terdiri dari:

- 1) bongkar muat barang, dilakukan oleh badan usaha khusus atau perusahaan angkut laut untuk barang-barang tertentu;
- 2) jasa pengurusan transportasi, memiliki kewajiban untuk mengasuransikan barangnya atau meminimalisir resiko;
- 3) Angkutan perairan pelabuhan;
- 4) penyewaan peralatan angkutan laut atau peralatan jasa terkait dengan angkutan laut;
- 5) tally mandiri;
- 6) depo peti kemas;
- 7) pengelolaan kapal;
- 8) perantara jual beli dan/atau sewa kapal;
- 9) keagenan awak kapal;
- 10) perawatan dan perbaikan kapal.⁷

Pemberlakuan PP No, 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran diharapkan dengan demikian menyempurnakan aturan di bidang pelayaran untuk lebih menjamin pelayaran yang selamat, aman, dan nyaman serta selaras dengan peraturan atau konvensi-konvensi internasional.

Berkaitan dengan penerbitan sertifikat kelaikan kapal perikanan tidak termuat didalam peraturan ini, karena berdasarkan UU Cipta Kerja maka kewenangan penerbitan sertifikat tersebut dilimpahkan kepada Kementerian Kelautan dan Perikanan.

B. Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Kelautan Dan Perikanan Dalam Hal Penerbitan Sertifikat Kelaikan Kapal Perikanan.

Lahirnya Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja dimaksudkan untuk menciptakan dan memperluas kesempatan kerja melalui peningkatan investasi dan mendorong pengembangan dan peningkatan kualitas Koperasi dan Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah, termasuk pada bidang kelautan dan perikanan, dengan tujuan untuk meningkatkan perekonomian nasional yang dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat kelautan dan perikanan. Untuk mendukung pelaksanaan kebijakan strategis yang telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja, khususnya pada bidang kelautan dan perikanan, diperlukan perubahan dan penyempurnaan berbagai peraturan perundang-

undangan mengenai perubahan status Zona inti, kriteria dan persyaratan pendirian, penempatan, dan/atau pembongkaran Bangunan dan Instalasi di Laut, pengelolaan sumber daya ikan, Standar Mutu Hasil Perikanan, penangkapan Ikan dan/atau Pembudidayaan Ikan bukan untuk tujuan komersial, Kapal Perikanan, Kepelabuhanan Perikanan, SLO, pengendalian impor komoditas perikanan dan impor komoditas perikanan.⁸

Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja dalam kaitannya dengan bidang kelautan dengan perikanan, membawahkan banyak perubahan terhadap aturan-aturan yang berlaku sebelumnya bukan hanya dibidang kelautan dan perikanan tetapi juga berbagai aturan lainnya. Hal ini tentu saja berdampak dalam pelaksanaan di lapangan atau dalam masyarakat. Dari UU Cipta Kerja, kemudian melahirkan Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Kelautan Dan Perikanan (PP No. 27 Tahun 2021).

Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Kelautan Dan Perikanan, mengatur mengenai hal-hal sebagaimana yang tercantum dalam Penjelasan Umum PP No. 27 Tahun 2021 tersebut. Menurut Stefani Juwana, dkk⁹, Perubahan-perubahan pada sektor kelautan dan perikanan oleh RUU Cipta Kerja yang telah disahkan oleh DPR RI pada 5 Oktober 2020 dapat dibagi menjadi klaster-klaster berikut:

1. Perizinan;
2. Penataan Ruang dan Zonasi;
3. Ketentuan Sanksi;
4. Pengurangan Kewenangan/Peran Pemerintah Daerah;
5. Penarikan Kewenangan dari Menteri ke Pemerintah Pusat;
6. Pelibatan Masyarakat;
7. Penanaman Modal Asing atau Usaha Milik Asing;
8. Ketentuan Nelayan Kecil;
9. Kewajiban Lainnya;
10. Komisi Nasional Pengkajian Sumber Daya Ikan
11. Ketentuan Standar Mutu Perikanan; dan
12. Perubahan Bentuk Dokumen Lainnya.

Menurut Menteri Kelautan dan Perikanan Sakti Wahyu Trenggono menyebutkan sedikitnya terdapat enam kelebihan Peraturan Pemerintah Nomor 27 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Kelautan dan Perikanan, yaitu¹⁰:

1. Dalam pemanfaatan ruang laut diatur kewajiban untuk melindungi sumber daya kelautan dan perikanan seperti tidak merusak terumbu karang sehingga sumber daya kelautan dan perikanan dapat tetap terjaga dan sustainable;
2. Penataan ruang laut akan terwujud keterpaduan, keserasian, dan keselarasan pengelolaan ruang darat dan laut;

3. Kemudahan perizinan terkait kapal perikanan. Jika selama ini perizinan terkait kapal perikanan tersebar di berbagai kementerian dan instansi, kini hanya berada pada satu pintu yaitu melalui Kementerian Kelautan dan Perikanan saja. Hal ini sesuai dengan amanah Presiden untuk mempermudah masyarakat yang ingin berusaha dan mempercepat transformasi ekonomi, khususnya di bidang kelautan dan perikanan;
4. Adanya jaminan sosial bagi Anak Buah Kapal (ABK) perikanan. Pemilik kapal perikanan, operator kapal perikanan, agen awak kapal perikanan, atau nakhoda harus memberi jaminan sosial terhadap ABK. Jaminan ini meliputi jaminan kesehatan, jaminan kecelakaan kerja, jaminan kematian, jaminan hari tua, dan jaminan kehilangan pekerjaan;
5. Terkait dengan impor komoditas perikanan dan komoditas pergaraman, khususnya yang digunakan sebagai bahan baku dan bahan penolong industri, penyusunan distribusi alokasi impor perikanan kini menggunakan neraca komoditas perikanan dan pergaraman yang disusun oleh Menteri Kelautan dan Perikanan untuk kemudian disampaikan kepada Menteri Koordinator Bidang Perekonomian. Hal ini dilakukan agar penyerapan garam produksi dalam negeri dapat diserap dengan lebih maksimal;
6. Pengawasan dan sanksi yang selama ini berorientasi pada pemidanaan, kini akan mengedepankan sanksi administratif.

Berkaitan dengan standart kelaikan kapal ikan termuat didalam Pasal 260 Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2021, menyatakan:

- (1) Setiap Kapal Perikanan yang akan melakukan kegiatan Perikanan wajib memiliki SLO.
- (2) Kewajiban memiliki SLO sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikecualikan untuk:
 - a. Kapal Penangkap Ikan dan Kapal Pengangkut Ikan yang dioperasikan oleh Nelayan Kecil; dan
 - b. kapal pendukung operasi Pembudidayaan Ikan yang dioperasikan oleh Pembudi Daya Ikan Kecil, dengan ketentuan hanya memiliki 1 (satu) unit atau lebih Kapal Perikanan dengan ukuran kumulatif paling besar sampai dengan 5 (lima) gross tonnage.
- (3) SLO sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diterbitkan oleh ⁴Pe⁴awas Perikanan. Berdasarkan Pasal 260 PP No. 27 Tahun 2021 maka di keluarkan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia (PERMEN-KP) Nomor 23 Tahun 2021 tentang Standar Laik Operasi dan Sistem Pemantauan Kapal Perikanan, sebagai peraturan pelaksana lebih lanjut dari Standar Laik Operasi (SLO).

⁴Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia (PERMEN-KP) Nomor 23 Tahun 2021 yang merupakan peraturan pengganti PERMEN-KP No. 1 Tahun 2017 tentang Surat Laik Operasi Kapal Perikanan. Beberapa ketentuan dalam PERMEN-KP No. 23 Tahun 2021 diatur lebih ketat, seperti kewajiban SLO dan SKAT (Surat Keterangan Aktivasi Transmitter) Sistem Pemantauan Kapal

Perikanan (SPKP). Kewajiban SLO pada PERMEN-KP No. 1 Tahun 2017 dikecualikan untuk kapal perikanan 30 GT. Menurut PERMEN-KP No. 23 Tahun 2021 ketentuan SLO hanya dikecualikan untuk nelayan kecil, sedangkan SKAT hanya ditujukan untuk kapal perikanan yang izin berusahanya diterbitkan oleh Menteri. Nelayan kecil yang dimaksud dalam PERMEN-KP No. 23 Tahun 2021 adalah nelayan yang melakukan penangkapan ikan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari baik yang menggunakan kapal penangkap ikan, maupun tidak. Oleh karena itu, secara implisit PERMEN-KP No. 23 Tahun 2021 ini mewajibkan SLO dan SKAT hampir pada keseluruhan kapal penangkap dan kapal penampung ikan, termasuk yang berukuran <5 GT. Penerapan PERMEN-KP No. 23 Tahun 2021 khususnya tentang SLO masih terbilang baru, dan belum banyak kajian yang mengungkap status penerapannya.¹¹

Penerapan Standart Laik Operasi (SLO) kapal ikan yang dilakukan oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan sampai saat ini masih belum terlaksana dengan baik terutama di daerah-daerah, hal ini menunjukkan bahwa UU Cipta Kerja terkesan memaksakan kesamaan kondisi di seluruh daerah di Indonesia, selain itu juga belum tersedianya tenaga ahli yang diperlukan untuk melakukan hal-hal teknis yang nantinya akan berpengaruh kepada penerbitan sertifikat standart kelaikan operasi kapal ikan. Efektifitas berkenaan dengan apakah suatu alternative mencapai hasil (akibat) yang di harapkan atau mencapai tujuan dari diadakannya tindakan. Efektifitas, yang secara dekat berhubungan rasional teknis, selalu diukur dari unit produk atau layanan atau nilai moneternya. Penerbitan Surat Laik Operasi Kapal Nelayan melalui Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomer 23 tahun 2021 Tentang Standar Laik Operasi dan Sistem Pemantauan Kapal Perikanan sudah berjalan efektif namun kurang maksimal, hal ini dikarenakan kendala-kendala dilapangan seperti kurangnya petugas untuk mengecek kondisi kapal.¹²

C. Korelasi PP No. 27 Tahun 2021 dan PP No. 31 Tahun 2021

Menurut Capt.H.R Soebekti sertifikat kapal adalah, dokumen yang harus dimiliki oleh sebuah kapal saat kapal baru dibangun atau baru dimiliki setelah proses pembelian. Setiap kapal baru akan selalu disurvei dan diperiksa oleh instansi-instansi pemerintahan yang berwenang dalam menilai kelayakan dan tujuan operasionalnya sesuai dengan peraturan dan Undang-Undang yang berlaku. Hanya setelah pemeriksaan dan survei selesai, baru kemudian kapal tersebut akan diberikan sertifikat dan kelengkapan surat-surat kapal lainnya. Setelah mendapatkan sertifikat dan surat-surat tersebut, maka kapal

¹¹ I Gusti Ngurah Kadek Hary Mahardi1, Noveldesra Suhery, Penerapan Standar Laik Operasi (Slo) Pada Kapal Perikanan Di Pelabuhan Perikanan Pantai (PPP) Mayangan, *Albacore*, 6:3, hlm. 306. (2022)

¹² Septiono, Jamhur Poti, dan Ramadhani Setiawan, "Evaluasi Kebijakan Peraturan Menteri Kelautan Dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2021 tentang Standar Laik Operasi Dan Sistem Pemantauan Kapal Perikanan(Studi Kasus Penerbitan Surat Laik Operasi Kapal Perikanan Di Pos Pengawasan Sumber Daya Kelautan Dan Perikanan Kijang)", *Studen Online Jurnal*, 3:1, hlm.658 (2023)

tersebut baru dinyatakan dan diperbolehkan untuk melakukan pelayaran sesuai dengan fungsi dan tujuan yang tertera dalam surat-surat kelengkapannya. Jika belum mendapatkan sertifikat dan kelengkapan surat-surat yang diperlukan atau kapal tersebut telah berlayar dan dioperasikan maka bisa dinyatakan bahwa kapal tersebut sudah melakukan tindakan ilegal dan pelanggaran terhadap Undang-Undang yang berlaku yang bisa mengakibatkan kapal tersebut disita dan ditahan oleh pihak yang berwajib. Di Negara Indonesia sendiri, selayaknya pengurusan sertifikat dan surat-surat tersebut diurus langsung oleh instansi Perhubungan Laut Indonesia. Segala jenis kapal yang ingin berlayar dan melakukan aktivitas di wilayah Kelautan Republik Indonesia harus dibawah pengetahuan dan mendapat izin dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Indonesia.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja kemudian lahir 2 (dua) peraturan pemerintah yaitu PP No. 27 Tahun 2021 dan PP No. 31 Tahun 2021, keduanya merupakan peraturan pelaksana dari UU Cipta Kerja, dibidang perhubungan serta kelautan dan perikanan. Namun antara PP No. 27 Tahun 2021 dan PP No. 31 Tahun 2021 tidak memiliki hubungan atau korelasi seperti aturan sebelumnya terkait sertifikat kelaikan kapal ikan, dimana bagi nelayan yang hendak mengurus surat izin penangkapan ikan (SIPI) maupun surat izin kapal penangkap ikan (SIKPI), terlebih dahulu harus mendapat sertifikat kelaikan kapal perikanan yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan melalui KSOP.

Penerbitan Sertifikat Kelaikan Kapal Ikan merupakan alih kewenangan tugas dan fungsi yang semula dilakukan oleh Kementerian Perhubungan kini menjadi kewenangan Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) sesuai amanat Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Kelautan dan Perikanan dan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja.

Implementasi penerbitan dan perpanjangan Sertifikasi Kelaiklautan Kapal Penangkap Ikan dan Surat Laik Operasi Kapal Perikanan, setelah berlakunya UU Cipta Kerja merupakan kewenangan dari Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), walaupun demikian antara PP No. 27 Tahun 2021 dan PP No. 31 Tahun 2021 dilihat dari tujuan yang ingin dicapai dari kedua kebijakan tersebut memiliki kesamaan yaitu agar nelayan pada saat beroperasi di laut lepas terjamin keselamatannya, dan tidak merusak dan mencemari lingkungan laut.

KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan pada bab-bab sebelumnya maka, kesimpulan yang dapat diambil, yaitu:

1. Korelasi Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran Dengan Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Kelautan Dan Perikanan dalam hal penerbitan sertifikat kelaikan kapal perikanan, berdasarkan UU Cipta Kerja berkaitan tugas dan kewenangan dari Dinas Perhubungan dan Dinas Kelautan dan Perikanan mengalami perubahan dalam hal penerbitan Sertifikat Kelaikan Kapal Perikanan, yang mana semula berada pada Kementerian Perhubungan

kemudian dialihkan kepada Kementerian Kelautan dan Perikanan, sebagaimana dengan dikeluarkannya Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Kelautan Dan Perikanan. Penerapan Standart Laik Operasi (SLO) kapal ikan yang dilakukan oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan sampai saat ini masih belum terlaksana dengan baik terutama di daerah-daerah, hal ini menunjukkan bahwa UU Cipta Kerja terkesan memaksakan kesamaan kondisi di seluruh daerah di Indonesia, selain itu juga belum tersedianya tenaga ahli yang diperlukan untuk melakukan hal-hal teknis yang nantinya akan berpengaruh kepada penerbitan sertifikat standar kelaikan operasi kapal ikan. Implementasi penerbitan dan perpanjangan Sertifikasi Kelaiklautan Kapal Penangkap Ikan dan Surat Laik Operasi Kapal Perikanan, setelah berlakunya UU Cipta Kerja merupakan kewenangan dari Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) walaupun demikian antara PP No. 27 Tahun 2021 dan PP No. 31 Tahun 2021 dilihat dari tujuan yang ingin dicapai dari kedua kebijakan tersebut memiliki kesamaan yaitu agar nelayan pada saat beroperasi di laut lepas terjamin keselamatannya, dan tidak merusak dan mencemari lingkungan laut.

2. Dampak Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran Dan Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Kelautan Dan Perikanan dalam hal penerbitan sertifikat kelaikan kapal, menunjang dan mempercepat pelaksanaan tugas dan fungsi, maka Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) mempercepat penerbitan sertifikat kelaikan kapal perikanan (SKKP) dengan menggelar gerai pelayanan di setiap daerah. Beberapa daerah di Indonesia dalam pelaksanaan penerbitan SKKP masih dilakukan oleh Kementerian Perhubungan dalam hal ini KSOP, ini disebabkan belum adanya tenaga ahli yang dimiliki oleh KKP dalam melakukan pemeriksaan, pengukuran kapal ikan, dan lain sebagainya. Apabila melihat faktor keberhasilan implementasi kebijakan mengenai ketersediaan sumber daya manusia yang memadai, maka bisa di analisis bahwa dampak dari pelaksanaan PP No. 27 Tahun 2021 berkaitan dengan penerbitan atau perpanjangan sertifikat kelaikan kapal ikan belum berjalan sesuai dengan apa yang dikehendaki oleh aturan yang ada, karena kurangnya sumber daya manusianya, dampak dari dikeluarkannya dua aturan tersebut adalah, mengenai kewenangan penerbitan dan perpanjangan sertifikat kelaikan kapal ikan menjadi wewenang dari Kementerian Kelautan dan Perikanan, walaupun demikian dalam pelaksanaannya terutama daerah-daerah karena belum tersedianya tenaga ahli, maka kewenangan masih diberikan kepada Kementerian Perhubungan dalam hal ini KSOP.

IMPLEMENTASI PERATURAN PEMERINTAH NOMOR 31 TAHUN 2021 TENTANG PENYELENGGARAAN BIDANG PELAYARAN DAN PERATURAN PEMERINTAH NOMOR 27 TAHUN 2021 TENTANG PENYELENGGARAAN BIDANG KELAUTAN DAN PERIKANAN DALAM

ORIGINALITY REPORT

20%

SIMILARITY INDEX

22%

INTERNET SOURCES

0%

PUBLICATIONS

8%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	Submitted to Universitas International Batam Student Paper	5%
2	media.neliti.com Internet Source	4%
3	docplayer.info Internet Source	4%
4	journal.ipb.ac.id Internet Source	4%
5	repository.ub.ac.id Internet Source	4%

Exclude quotes Off

Exclude matches < 4%

Exclude bibliography Off