

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Negara Indonesia adalah negara hukum. Kepustakaan Indonesia selain memakai istilah *rechtstaat* juga lazim menggunakan istilah *the rule of law* untuk mengartikan “negara hukum” pendapat ini ditulis M. Rezky dkk, yang kemudian ditulis ulang oleh Anna Triningsih dkk, menyatakan pada penulisannya, setelah UUD 1945 diamendemenkan, maka telah ditegaskan dalam Pasal 1 ayat (3) bahwa “Negara Indonesia adalah Negara Hukum” di mana sebelumnya hanya tersirat dan diatur dalam penjelasan UUD 1945” Negara yang terdiri di atas hukum yang menjamin keadilan kepada warga negaranya sesuai dengan aturan hukum.¹

Asas Negara hukum (*rechtstaat*) cirinya, yaitu : *pertama*, adanya UUD atau konstitusi yang memuat tentang hubungan antara penguasa dan rakyat; *kedua*, adanya pembagian kekuasaan, diakui dan dilindungi adanya hak-hak kebebasan rakyat. Unsur-unsur atau ciri-ciri khas daripada suatu negara hukum (*rechtstaat*) adalah : a. Adanya pengakuan dan perlindungan terhadap hak-hak asasi manusia yang mengandung persamaan dalam bidang politik, ekonomi, sosial, kultur dan Pendidikan; b. Adanya peradilan uang bebas dan tidak memihak, tidak dipengaruhi oleh suatu kekuasaan dan kekuatan lain apa pun; c. Adanya legalitas dalam arti hukum dalam semua bentuknya; d. Adanya UUD

¹ Anna Trianingsih, Zaka Firma Aditya, Abdul Basid Fuadi, *Hukum Tata Negara Sejarah, Teori dan Dinamika Ketatanegaraan di Indonesia*, (Depok: RajaGrafindo Persada, 2021), hlm 17.

yang memuat ketentuan tertulis tentang hubungan antara penguasa dengan rakyat; e. Adanya pembagian kekuasaan (*distribution of power*)².

Selain adanya konsep *Rechtstaat* dikenal juga konsep *The Rule of Law* yang berkembang dan lahir di Negara Anglo Saxon yang berlandaskan pada sistem hukum *common law* bersifat yudisial, yaitu : di mana ada keputusan-keputusan ataupun yurisprudensi. Istilah Rule of law dapat ditinjau dalam dua arti, yaitu sebagai berikut : a. *Rule of law* dalam arti formil dikenal sebagai suatu sistem kekuasaan publik yang tersistem dan terorganisasi, di mana tindakan dan perbuatan atau kaidah-kaidah norma hukum didasarkan pada hierarki pemerintahan yang jelas dan terstruktur, mulai dari tingkat yang lebih tinggi hingga tingkat yang lebih rendah. Unsur-unsur *Rule of the Law* dalam arti formil meliputi : 1). Perlindungan terhadap HAM; 2). Setiap tindakan pemerintah harus didasarkan pada peraturan perundang-undangan; 3). *Distribution of power*; 4). Adanya peradilan administrasi yang mandiri. b. *Rule of Law* dalam arti materiil merupakan dialogis yang mencakup suatu ukuran terhadap hukum, baik dan hukum tidak baik yang meliputi : 1). Kesadaran ketaatan warga Masyarakat terhadap kaidah-kaidah hukum yang ditetapkan oleh yang berwenang; 2). Negara berkewajiban menjamin tercapainya suatu keadilan sosial dan kebebasan, penghargaan, kemerdekaan yang wajar terhadap martabat manusia.³

² Ibid, hlm 17-18.

³ Ibid.

Muhammad Yamin menggunakan kata negara hukum sebagai panandaan kata *rechtstaat* atau *government of law*. Demikian juga halnya dengan Notohamidjojo menggunakan istilah negara hukum atau *rechtstaat*.⁴ M. Tahir Azhary yang menyebutkan bahwa Negara hukum adalah negara yang tunduk pada hukum, dan peraturan- peraturan hukum berlaku pula bagi segala badan dan alat-alat perlengkapan negara. Negara hukum juga akan menjamin tertib hukum dalam masyarakat yang artinya memberikan perlindungan hukum. Jadi, antara hukum dan kekuasaan ada hubungan timbal balik.⁵

Faisal Akbar Nasution dan Adryan dalam penulisannya pada Buku Hukum Tata Negara menyebutkan, bahwa Negara Hukum adalah negara yang berdiri di atas hukum yang menjamin keadilan bagi warga negaranya. Keadilan merupakan syarat bagi terciptanya kebahagiaan hidup warga negaranya. Dalam sejarah ketatanegaraan, negara hukum dikenal sebagai ajaran dari Immanuel Kant dan Fichte. Negara Hukum liberal atau negara hukum dalam arti sempit mengenal dua unsur, yaitu perlindungan terhadap hak asasi manusia dan pemisahan kekuasaan.⁶

Sebagai negara hukum, segala aspek kehidupan dalam bidang kemasyarakatan, kebangsaan, dan kenegaraan, termasuk pemerintahan harus berdasarkan atas hukum yang sesuai dengan sistem hukum nasional. Sistem hukum nasional merupakan hukum yang berlaku di Indonesia dengan semua

⁴ O. Notohamidjojo, *Makna Negara Hukum*, (Jakarta: Badan Penerbit Kristen, 1970), hlm.18

⁵ M. Tahir Azhary, *Negara Hukum : Suatu Studi tentang Prinsip Prinsipnya Dilihat dari Segi Hukum Islam*, (Jakarta: Prenada Kencana Media, 2003), hlm.36.

⁶ Faisal Akbar Nasution, *Hukum Tata Negara*, (Medan: Sinar Grafika, 2023), hlm 20.

elemennya yang saling menunjang satu dengan yang lain dalam rangka mengantisipasi dan mengatasi permasalahan yang timbul dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara yang berdasarkan Pancasila dan Undang- Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.⁷

Upaya ini tentu saja tidaklah mudah, mengingat “Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki karakteristik unik yang membedakannya dari negara kontinental, terutama dalam hal penetapan batas zona laut dan pengelolaan sumber daya maritim”⁸. Tim Badan Koordinasi Keamanan dan Keselamatan Laut dalam bukunya *Makna Negara Kepulauan* menyatakan bahwa “Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memiliki tantangan dan peluang yang khas dalam penegakan hukum di laut serta pengelolaan wilayah perairannya.”⁹. Dengan adanya pendapat di atas menegaskan, bahwa Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, memiliki karakteristik unik yang mempengaruhi berbagai aspek kehidupan, termasuk penegakan hukum, pengelolaan sumber daya maritim dan dinamika sosial-ekonomi.

Masih banyak tantangan yang perlu dijawab dalam rangka mewujudkan transportasi laut yang mampu menjangkau seluruh pelosok negeri yang handal dan berdaya saing. Untuk itu, Budi Karya Sumadi Menteri Perhubungan yang menjabat 2 periode yaitu pada Kabinet Kerja (2016-2019) dan Kabinet

⁷ Sri Hayati, Sri Winarsi, Agus Sekarmadji, Oemar Moechtar, *Politik Hukum Pertanahan*, (Surabaya: Airlangga University Press, 2017), hlm. 13

⁸ Indien Winarwati, *Konsep Negara Kepulauan*, Malang, Setara Press, 2016, hlm 45.

⁹ Badan Koordinasi Keamanan dan Keselamatan Laut, *Makna Negara Kepulauan*, (Jakarta: Badan Koordinasi Keamanan Laut, 2021), hlm 10.

Indonesia Maju (2019-2024), mengajak kalangan akademisi dan pihak swasta turut membangun sektor maritim. “Sektor transportasi laut berperan penting dalam rangka meningkatkan daya saing serta memperkuat posisi Indonesia sebagai negara maritim, Saya mengajak rekan akademisi untuk bersama-sama mengatasi permasalahan di sektor laut dan memberikan pembelajaran kepada para pelaku industri pelayaran. Misalnya bagaimana jangan ada lagi Pelabuhan tikus, bagaimana para pelaku usaha galangan kapal lebih menaati aturan dan lain sebagainya” ujarnya saat menjadi pembicara kunci pada forum Diskusi Group “Tantangan dan Potensi Bisnis Maritim Indonesia 2023: Eksplorasi Kebijakan dan Strategi Bisnis”, yang digelar Fakultas Teknik Kelautan Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS) secara daring pada tanggal 31 Januari 2023.¹⁰

Irwan Tri Yunianto dosen Departemen Teknik Transportasi Laut ITS mengungkapkan tantangan pengembangan transportasi laut di Indonesia bukan melulu soal kualitas sumber daya manusia yang belum maksimal. “Faktor penghambat yang tidak kalah penting adalah data maritim Indonesia yang belum terintegrasi. Padahal, pengintegrasian data maritim dapat mendongkrak industri maritim Indonesia menjadi semakin pesat. Adanya sumber data yang lengkap dapat mempermudah para ahli transportasi laut dalam merancang perencanaan transportasi laut”¹¹. Melihat pendapat diatas bahwasannya

¹⁰ Kementerian Perhubungan, *Tantangan Transportasi Laut Besar, Butuh Kolaborasi Kuat*, <https://dephub.go.id>, Jakarta, 28 November 2024.

¹¹ Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS), *Integrasi Data Maritim : Solusi Transportasi Laut Indonesia*, <https://www.its.ac.id> diakses pada tanggal 28 November 2024

berbagai tantangan dalam pengembangan transportasi laut di Indonesia, termasuk kebutuhan akan kolaborasi antar pihak, integrasi data maritim, adaptasi terhadap inovasi teknologi dan pembaharuan armada kapal juga sangat penting untuk diperhatikan mengingat banyak kapal-kapal yang sudah tidak laiklaut sehingga akan membahayakan keselamatan pelayaran.

Indonesia memiliki potensi perikanan yang terbesar di dunia, baik perikanan tangkap maupun perikanan budidaya. Berdasarkan modus operandi atau cara produksi, perikanan terbagi menjadi dua, yaitu perikanan tangkap (*capture fisheries*) dan perikanan budidaya (*aquaculture*), dengan potensi produksi lestari sekitar 67 juta ton/tahun. Dari angka ini, potensi produksi lestari (*Maximum Sustainable Yield = MSY*) perikanan tangkap laut sebesar 9,3 juta ton/tahun dan perikanan tangkap di perairan darat (danau, sungai, waduk, dan rawa) sekitar 0,9 juta ton/tahun, atau total perikanan tangkap 10,2 juta ton/tahun. Sisanya, 56,8 juta ton/tahun adalah potensi perikanan budidaya, baik budidaya laut (*mariculture*), budidaya perairan payau (tambak), maupun budidaya perairan tawar (darat).¹²

Potensi sumber daya alam yang besar dan berlimpah itu harus dikelola secara profesional, benar dan berkelanjutan untuk mendongkrak devisa negara, pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat, juga berdampak positif dalam membuka lapangan kerja dan “menghidupkan” sektor-sektor lain seperti

¹² Dewan Pertimbangan Presiden, *Potensi Perikanan Indonesia*, www.watimpres.go.id, Posting: 27 April 2017, diakses pada tanggal 29 November 2024

kuliner, bengkel-bengkel dan kebutuhan hidup sehari-hari. Ini harus diperhatikan oleh pemerintah dan pelaku usaha.

Kegiatan perdagangan dalam lingkup dalam negeri, maupun luar negeri (*International*) banyak menggunakan pengangkutan yang dilakukan melalui jalur laut. Indonesia sebagai salah satu negara maritim terbesar di dunia yang terdiri atas ribuan pulau dari Sabang sampai Merauke, di mana setiap pulau dipisahkan oleh perairan yang jaraknya relatif saling berjauhan dan tidak sama. Untuk terjalinnya hubungan antar daerah yang luas tersebut, Indonesia membutuhkan sarana angkutan, baik di darat (jalan, kereta api, dan sungai), di laut, maupun di udara. Tidak dapat dipungkiri bahwa jarak tersebut menjadi salah satu faktor yang sangat mempengaruhi laju pertumbuhan nasional, terutama di bidang ekonomi.

Indonesia, sebagai negara dengan lebih dari 17.000 pulau, sangat bergantung pada transportasi laut untuk menghubungkan berbagai daerah. Ketersediaan alat transportasi yang memadai menjadi krusial untuk mendukung mobilitas masyarakat dan distribusi barang, serta untuk menjaga kesinambungan perekonomian nasional. Pemerintah memiliki tanggung jawab untuk menjamin ketersediaan alat transportasi laut yang aman dan efisien. Hal ini tidak hanya berkaitan dengan aspek ekonomi, tetapi juga dengan keselamatan dan keamanan pelayaran. Undang-undang Nomor 66 Tahun 2024 Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menegaskan pentingnya keselamatan dan keamanan dalam operasional transportasi laut, serta perlindungan lingkungan maritim. Dengan

transportasi laut yang memadai, perekonomian tidak hanya akan berkembang, tetapi juga akan memperkuat keutuhan bangsa dan negara. Transportasi laut berfungsi sebagai urat nadi perekonomian, yang mendukung perdagangan domestik dan internasional serta mendorong pertumbuhan ekonomi di daerah terpencil dan terluas.

Satu potensi besar yang dimiliki oleh Negara Republik Indonesia di sektor laut, yaitu potensi perikanan. Indonesia memiliki berbagai jenis ikan yang terbesar di dunia, baik perikanan tangkap maupun perikanan budidaya dengan potensi produksi lestari sekitar 67 juta ton/tahun.¹³ Sektor perikanan ini memiliki kaitan erat dengan kapal-kapal perikanan, baik yang berfungsi sebagai alat penangkap maupun sebagai sarana transportasi untuk membawa hasil perikanan

Saat ini, sebagian nelayan di Indonesia masih menggunakan perahu sederhana dengan metode tradisional untuk menangkap ikan, yang hasilnya kebanyakan dikonsumsi sendiri. Di sisi lain, ada pula nelayan yang menggunakan kapal ikan modern, dengan tujuan menjual hasil tangkapan mereka. Nelayan yang menggunakan kapal ikan komersial biasanya menangkap ikan di perairan lepas yang berisiko tinggi. Oleh karena itu, pemerintah mewajibkan kapal ikan memiliki sertifikat kelaikan sebelum bisa berlayar menjelajah lautan luas. Dalam dunia pelayaran dan perikanan, setiap kapal harus memiliki dokumen saat melakukan perjalanan. Dokumen ini penting

¹³ <https://news.detik.com/kolom/d-5521785/potensi-perikanan-konsumsi-ikan-dan-kesejahteraan-nelayan>, diakses Tanggal 15 Agustus 2024

sebagai alat untuk menyampaikan informasi tertulis antar pihak, yang bisa berupa pemberitahuan, pernyataan, permintaan, atau laporan. Dokumen tersebut juga memiliki batas waktu berlaku, sehingga perlu diperbarui jika masa berlakunya habis.

Kapal ikan harus mendapatkan sertifikasi dari instansi terkait yaitu Syahbandar sebagai pelaksana tugas langsung dari Kementerian Perhubungan dan Dinas Kelautan dan Perikanan" menggarisbawahi pentingnya regulasi dan pengawasan dalam industri perikanan di Indonesia. Kapal ikan diwajibkan untuk mendapatkan sertifikasi kelaiklautan yang dikeluarkan oleh Syahbandar. Sertifikasi ini merupakan langkah awal untuk memastikan bahwa kapal memenuhi standar keselamatan dan kelayakan teknis sebelum diizinkan berlayar. Hal ini sejalan dengan Keputusan Menteri 61 Tahun 2019 tentang Kelaiklautan Kapal, yang menetapkan bahwa sertifikasi dilakukan setiap satu tahun sekali. Keselamatan dan Keamanan Pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut Angkutan di Perairan, Kepelabuhan dan lingkungan maritim. Kelaiklautan Kapal adalah keadaan Kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan Kapal, pencegahan pencemaran perairan dari Kapal, pengawasan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari Kapal, dan manajemen keamanan Kapal untuk berlayar di perairan tertentu.¹⁴

¹⁴ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 66 Tahun 2024 Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 1 ayat 30 dan 31.

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.¹⁵ Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan. Syahbandar diangkat oleh Menteri setelah memenuhi persyaratan kompetensi di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran serta kesyahbandaran.¹⁶ Salah satu tugas Syahbandar adalah mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di Pelabuhan.¹⁷ Syahbandar sebagai pejabat pemerintah yang memiliki kewenangan untuk mengkoordinasikan seluruh kegiatan pemerintahan di Pelabuhan, memeriksa dan menyimpan surat, dokumen, dan warta kapal, menerbitkan persetujuan kegiatan kapal di Pelabuhan, melakukan pemeriksaan kapal, menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar, melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal, menahan kapal atas perintah pengadilan dan melaksanakan siji Awak Kapal.¹⁸

Surat Persetujuan Berlayar adalah dokumen negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar terhadap setiap Kapal yang Berlayar.¹⁹ Surat Persetujuan

¹⁵ Ibid. Pasal 1 ayat 54.

¹⁶ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 207 ayat (1) dan ayat (3).

¹⁷ Ibid Pasal 208 ayat (1) poin (a).

¹⁸ Ibid. Pasal 209 ayat a sampai dengan ayat h.

¹⁹ Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 28 tahun 2022 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar dan Persetujuan Kegiatan Kapal di Pelabuhan. Pasal 1 . Poin 7.

Berlayar merupakan dokumen yang wajib dimiliki oleh setiap kapal yang akan berlayar, kecuali untuk kapal perang dan kapal pemerintah yang tidak digunakan untuk kegiatan niaga. Dengan demikian, Syahbandar bertanggung jawab langsung terhadap keselamatan pelayaran di perairan Indonesia. Proses penerbitan Surat Persetujuan Berlayar diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 28 Tahun 2022 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar dan Persetujuan Kegiatan Kapal di Pelabuhan. Dokumen ini menandakan bahwa kapal telah memenuhi semua persyaratan administratif dan teknis untuk berlayar, sehingga menjamin keselamatan bagi awak kapal dan lingkungan laut. Surat dan dokumen Kapal sebagaimana dimaksud paling sedikit terdiri dari surat ukur, surat tanda kebangsaan Kapal, sertifikat Keselamatan Kapal, sertifikat garis muat, sertifikat pengawakan Kapal, dokumen muatan; dan Surat Persetujuan Berlayar dari Pelabuhan asal.²⁰

Sertifikasi kelaiklautan dan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar sangat penting untuk menjaga keselamatan pelayaran. Dengan adanya regulasi yang ketat, diharapkan dapat mengurangi risiko kecelakaan di laut serta memastikan bahwa semua aktivitas penangkapan ikan dilakukan dengan cara yang bertanggung jawab dan berkelanjutan.

Masa berlaku Surat Persetujuan Berlayar, menurut Menteri Perhubungan, didasarkan pada sertifikasi pemeriksaan mengenai kelaiklautan kapal perikanan, yang mencakup kesiapan kapal untuk beroperasi tanpa

²⁰ Ibid. Pasal 3. Ayat (2). Poin a sampai dengan poin g.

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

1. Surat-surat dan izin : Kapal harus memiliki dokumen lengkap seperti SIUP (Surat Izin Usaha Perikanan), SIPI (Surat Izin Penangkapan Ikan) dan SIKPI (Surat Izin Kapal Pengangkut Ikan);²¹ dan Kapal Perikanan wajib didaftarkan sebagai kapal perikanan Indonesia dan harus dilengkapi dengan dokumen yang berupa bukti kepemilikan, identitas pemilik dan surat ukur,²² serta Surat Persetujuan Berlayar (SPB);²³

²¹ Undang-Undang RI Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan, pasal 1 ayat 16,17,18.

²² Ibid. pasal 36 ayat (1) dan (2).

²³ Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 70 Tahun 2016 tentang Penetapan dan Pengawasan Pelaksanaan Surat Persetujuan Berlayar dan Surat Izin Berlayar.

2. Kondisi Fisik Kapal, yang menyatakan Kapal harus dalam kondisi yang baik atau laik laut dan layak untuk beroperasi di laut lepas dan merupakan faktor terpenting dalam keselamatan pelayaran, hal ini mencakup Konstruksi yang meliputi : konstruksi kapal, sekat-sekat kedap air, stabilitas kapal, permesinan kapal dan kelistrikan;²⁴
3. Perlengkapan Keselamatan, dimana Kapal harus dilengkapi dengan perlengkapan keselamatan yang sesuai dengan standar, seperti perlindungan dari kebakaran, deteksi kebakaran dan pemadaman kebakaran, ²⁵ Alat-alat Keselamatan dan penempatannya, ²⁶ Komunikasi Radio, ²⁷ dan Keselamatan Navigasi;²⁸
4. Peralatan penangkap ikan, yaitu peralatan yang digunakan untuk menangkap ikan harus memenuhi standar yang ditetapkan, serta dipastikan berfungsi dengan baik yang ramah lingkungan dan tidak merusak ekosistem perairan;²⁹
5. Penyusunan logbook dan laporan operasional: Kapal harus memiliki sistem pencatatan yang baik terkait dengan aktivitas

²⁴ SOLAS 1974, Bab II-1.

²⁵ Ibid, Bab II-2.

²⁶ Ibid, Bab III.

²⁷ Ibid, Bab IV.

²⁸ Ibid, Bab V.

²⁹ Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan, Pasal 84.

penangkapan ikan, termasuk jenis ikan yang ditangkap, lokasi, dan jumlah hasil tangkapan;³⁰

6. Jumlah dan susunan awak kapal : Kapal penangkap ikan harus menginformasikan jumlah dan susunan awak kapal yang bertujuan untuk memastikan keselamatan dan efisiensi operasional kapal.³¹

Kapal dinyatakan laiklaut dibuktikan dengan dokumen berupa sertifikat kelaiklautan kapal, yakni: ³²

1. Surat Laut untuk kapal yang memiliki volume kotor 500 m³ atau 175 GT;
2. Pas Tahunan bagi kapal yang memiliki volume kotor kapal 20 m³ atau 7 GT;
3. Pas Putih : isi kotor kapal > 10 - < 20m³ , dan
4. Pas Biru bagi kapal yang memiliki volume kotor < 10m³ atau 3 GT.

Sebelum diberlakukannya Undang-undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang, kewenangan untuk menerbitkan dan memperpanjang sertifikat kelaikan laut kapal niaga (termasuk kapal perikanan) berada pada Menteri Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, yang memiliki Unit Pelaksana Teknis di berbagai daerah,

³⁰ Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan RI Nomor 33 Tahun 2021 tentang *Log Book* Penangkapan Ikan, Pemantauan di atas Kapal Penangkap Ikan dan Kapal Pengangkut Ikan, Inspeksi, Pengujian dan Penandaan Kapal Perikanan, serta Tata Kelola Pengawakan Kapal Perikanan.

³¹ Peraturan Pemerintah RI Nomor 22 Tahun 2022 tentang Penempatan dan Perlindungan Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran.

³² <http://repository.unimar-amni.ac.id/3824/2/14.%20BAB%20II%20TINJAUAN%20PUSTAKA.pdf>, diakses pada tanggal 12 Oktober 2024

sesuai dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan. Namun, setelah Undang-undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang diundangkan, terdapat dua Peraturan Pemerintah yang menjadi turunan dari undang-undang tersebut, yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Kelautan dan Perikanan. Dengan demikian, wewenang penerbitan dan perpanjangan sertifikat kelaikan laut kapal perikanan kini dialihkan ke Dinas Kelautan dan Perikanan (DKP).

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

Ketentuan hukum positif yang terdapat di Indonesia dalam penerbitan SPB sudah tertulis dalam aturan Perundang-undangan yang dijelaskan bahwa, yang berwenang menerbitkan SPB ialah KSOP dengan melakukan pemeriksaan kapal maupun dokumen kapal terlebih dahulu supaya memastikan keamanan

dan keselamatan kapal tersebut. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, Kelaiklautan kapal merupakan syarat yang harus dipenuhi kapal sebagaimana tersebut diatas, sehingga dalam menjalankan pelayaran dapat meminimalisir terjadinya resiko pelayaran seperti terjadinya kecelakaan kapal.

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

Padahal potensi perikanan di seluruh wilayah Indonesia sangat menjanjikan. Seharusnya pengurusan administrasi untuk keamanan dan keselamatan kapal tidak mengganggu operasional kapal ikan. Sehingga diperlukan sinergi antara Syahbandar Perikanan dengan Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan dalam penerbitan Surat Persetujuan Berlayar

Berdasarkan uraian di atas penulis tertarik untuk meneliti dan mengangkat penelitian ini dalam bentuk tesis yang berjudul **“Analisis Yuridis Penerbitan Surat Persetujuan Belayar Oleh Syahbandar Perikanan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 Tentang Perubahan Ketiga Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran”**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian diatas, maka rumusan masalah sebagai berikut:

1. Apakah Bentuk Pengaturan Terhadap Surat Persetujuan Belayar oleh Syahbandar Perikanan Sudah Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga Atas Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran ?
2. Bagaimana Akibat Hukum Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Kelautan dan Perikanan serta Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran Dalam Hal Penerbitan Sertifikat Kelaikan Kapal Perikanan?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian yang ingin di pilih dalam penulisan tesis ini, adalah:

1. Untuk menguraikan dan menganalisis Bentuk Pengaturan Terhadap Surat Persetujuan Belayar Oleh Syahbandar Perikanan Sudah Sesuai Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga Atas Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran?

2. Untuk menjelaskan dan menganalisis Akibat Hukum Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Kelautan dan Perikanan serta Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran Dalam Hal Penerbitan Sertifikat Kelaikan Kapal Perikanan.

D. Manfaat Penelitian

Dalam setiap penelitian ilmiah tentunya diharapkan ada suatu manfaat yang dihasilkan. Adapun manfaat dari penulisan tesis ini yaitu:

1. Secara teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan untuk dapat menambah wawasan keilmuan dalam kaitannya dengan Akibat Hukum terkait Penyelenggaraan Bidang Pelayaran Dalam Hal Penerbitan Sertifikat Kelaikan Kapal Perikanan.

2. Secara Praktis

Hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai informasi bagi berbagai pihak yang menaruh minat dan perhatiannya pada studi Hukum Tata Negara, khususnya terkait Kewenangan kelembagaan.

E. Kerangka Teori Dan Konsep

1. **Kerangka Teori**

- a. **Teori Kewenangan**

Kewenangan atau otoritas memiliki posisi yang sangat signifikan dalam studi hukum tata negara dan hukum administrasi. Karena begitu besarnya peran kewenangan ini, F.A.M. Stroink dan J.G. Steenbeek berpendapat:

“ *Het Begrip bevoegdheid is dan ook een kembegrip in he staats-en administratief recht*”.³³

Dari pernyataan ini dapat ditarik suatu pengertian bahwa wewenang merupakan konsep inti dari hukum tata Negara dan hukum administrasi.

Istilah wewenang atau kewenangan disejajarkan dengan “*authority*” dalam bahasa Inggris dan “*bevoegdheid*” dalam bahasa Belanda. *Authority* dalam *Black’s Law Dictionary* diartikan sebagai berikut :

*Legal Power; a right to command or to act; the right and power of publik officers to require obedience to their orders lawfully issued in scope of their public duties.*³⁴ (dituliskan ke dalam paragraf dengan 1 spasi) (kewenangan atau wewenang adalah kekuasaan hukum, hak untuk memerintah atau bertindak; hak atau kekuasaan pejabat publik untuk mematuhi aturan hukum dalam lingkup melaksanakan kewajiban publik).

Wewenang dalam konsep hukum publik paling tidak mencakup tiga elemen, yaitu; kekuasaan, landasan hukum, dan kesesuaian dengan hukum, yaitu: ³⁵ a. Komponen pengaruh adalah bahwa penggunaan wewenang dimaksudkan untuk mengendalikan perilaku subjek hukum; b. Komponen dasar hukum bahwa wewenang itu selalu dapat ditunjukkan dasar hukumnya; c. Komponen konformitas mengandung makna adanya standar wewenang yaitu

³³ Nur Basuki Winanrno, *Penyalahgunaan Wewenang dan Tindak Pidana Korupsi*, laksana mediatama, Yogyakarta, 2008, hlm. 65

³⁴ Ibid. hlm. 66

³⁵ Ibid. hlm. 66

standar umum (semua jenis wewenang) dan standar khusus (untuk jenis wewenang tertentu).

Sejalan dengan pilar utama negara hukum yaitu asas legalitas (*legaliteits beginselen* atau *wetmatigheid van bestuur*), atas dasar prinsip tersebut bahwa wewenang pemerintahan berasal dari peraturan Perundang-undangan. Dalam kepustakaan hukum administrasi terdapat dua cara untuk memperoleh wewenang pemerintah yaitu : atribusi dan delegasi; kadang- kadang juga, mandat, ditempatkan sebagai cara tersendiri untuk memperoleh wewenang.³⁶

Setiap tindakan pemerintah harus didasarkan pada kewenangan yang sah. Tanpa kewenangan yang sah, seorang pejabat atau instansi administrasi negara tidak dapat menjalankan tindakan pemerintahan. Kewenangan yang sah merupakan atribut yang melekat pada setiap pejabat atau instansi. Jika dilihat dari sumber kewenangan tersebut, terdapat tiga jenis kewenangan yang bisa diidentifikasi., yaitu Atribut, Delegatif dan Mandat, yang dapat dijelaskan sebagai berikut:³⁷

1. Kewenangan Atribut, yaitu kewenangan yang biasanya digariskan atau berasal dari adanya pembagian kekuasaan oleh peraturan Perundang- undangan. Dalam pelaksanaan kewenangan atributif ini, pelaksanaannya dilakukan sendiri oleh pejabat atau badan yang tertera dalam peraturan dasarnya. Terhadap kewenangan atributif

³⁶ Ibid. hlm. 70

³⁷ Ibid. hlm. 71-75

mengenai tanggung jawab dan tanggung gugat berada pada pejabat atau badan sebagaimana tertera dalam peraturan dasarnya.

2. Kewenangan Delegatif, yaitu kewenangan yang bersumber dari pelimpahan suatu organ pemerintahan kepada organ lain dengan dasar peraturan Perundang-undangan. Dalam hal kewenangan *delegative* tanggung jawab dan tanggung gugat beralih kepada yang diberi wewenang tersebut dan beralih pada delegataris.
3. Kewenangan Mandat, yaitu kewenangan yang bersumber dari proses atau prosedur pelimpahan dari pejabat atau badan yang lebih tinggi kepada pejabat atau badan yang lebih rendah. Kewenangan mandat terdapat dalam hubungan rutin atasan dan bawahan, kecuali bila dilarang secara tegas.

Konsep kewenangan dalam Hukum Administrasi Negara berhubungan dengan prinsip legalitas, yang merupakan salah satu landasan utama dalam pelaksanaan pemerintahan dan kenegaraan di setiap negara hukum, khususnya bagi negara-negara yang mengikuti sistem hukum Eropa kontinental. Asas ini dinamakan juga kekuasaan undang-undang (*de heerschappij van de wet*). Asas ini dikenal juga di dalam hukum pidana (*nullum delictum sine previa lege poenale*) yang berarti tidak ada hukuman tanpa undang-undang).³⁸ Di dalam Hukum Administrasi Negara (HAN) asas legalitas ini mempunyai makna *dat*

³⁸ Eny Kusdarini, *Dasar-Dasar Hukum Administrasi Negara Dan Asas-Asas Umum Pemerintahan Yang Baik*, (Yogyakarta: UNY Press, 2011), hlm. 89.

het bestuur aan wet is onderworpen, yakni bahwa pemerintah tunduk kepada undang-undang. Asas ini merupakan sebuah prinsip dalam Negara hukum.

b. Teori Hierarchy Peraturan Perundang-undangan

Indonesia mendeklarasikan dirinya sebagai negara hukum, sebagaimana tercantum dalam Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, yang menetapkan bahwa Indonesia merupakan negara hukum. Artinya, hukum harus dijunjung tinggi, dan setiap warga negara serta aparat negara wajib mendasarkan tindakan mereka pada hukum yang berlaku. Saat membahas hukum, satu diantara aspek penting yang perlu dipahami adalah bagaimana konstruksi hukum itu sendiri, yaitu mencakup hierarki peraturan perundang-undangan, yang memperlihatkan tingkatan dari berbagai aturan hukum tersebut.

Secara hukum, dalam penjelasan Pasal 7 Ayat (2) Undang-Undang No. 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, disebutkan bahwa hierarki yang dimaksud dalam ketentuan ini adalah tingkatan setiap jenis peraturan perundang-undangan, berdasarkan prinsip bahwa peraturan yang lebih rendah tidak boleh bertentangan dengan yang lebih tinggi. Oleh karena itu, hierarki mengacu pada urutan atau tingkatan setiap jenis peraturan perundang-undangan yang mengikuti prinsip bahwa peraturan yang lebih rendah tidak boleh bertentangan dengan peraturan yang lebih tinggi.

Dalam sistem hukum Indonesia, Hans Kelsen memiliki peran penting sebagai perumus dasar teori hierarki hukum, yang kemudian menjadi acuan dalam menilai keabsahan peraturan perundang-undangan di Indonesia. Kelsen

memperkenalkan teori stufenbau (teori tingkatan hukum) dalam karyanya yang diterjemahkan ke dalam bahasa Inggris oleh Anders Wedberg dengan judul *General Theory of Law and State*. Teori ini menjelaskan sebagai berikut :

the creation of one norm – the lower one – is determined by another – the higher – the creation of which is determined by a still higher norm, and that this regresses is terminated by a highest, the basic norm which, being the supreme reason of validity of the whole legal order, constitutes in unity”. (norma yang lebih rendah ditentukan oleh norma yang lebih tinggi, demikian seterusnya dan bahwa ini regresus diakhiri oleh suatu norma paling tinggi, yaitu norma dasar, yang menjadi pertimbangan bagi kebenaran keseluruhan tata hukum).³⁹

Hans Kelsen mengatakan bahwa hukum termasuk dalam sistem norma yang dinamik (*nomodynamic*) karena hukum itu selalu di bentuk dan di hapus oleh lembaga-lembaga atau otoritas-otoritas yang berwenang membentuknya, sehingga dalam hal ini tidak kita lihat dari segi isi norma tersebut, tetapi dari segi berlakunya atau pembentukannya.⁴⁰ Hukum dianggap sah jika dibuat oleh lembaga atau otoritas yang memiliki kewenangan untuk membentuknya dan sesuai dengan norma yang lebih tinggi. Dalam konteks ini, norma yang lebih rendah (*inferior*) didukung oleh norma yang lebih tinggi (*superior*). Hukum tersusun dalam tingkatan dan lapisan yang membentuk

³⁹ Rachmat Trijono, *Dasar-Dasar Ilmu Pengetahuan Perundang-Undangan*, (Jakarta: Papas Sinar Sinanti, 2013), hlm. 62.

⁴⁰ Nimatul Huda dan R Nazriyah, *Teori dan Pengujian Peraturan perundang-undangan*, (Bandung: Nusa Media, 2011), hlm .24.

hierarki, di mana norma yang lebih rendah berlaku berdasarkan norma yang lebih tinggi, dan norma yang lebih tinggi juga bersumber dari norma yang lebih tinggi lagi.

Proses ini terus berlanjut hingga mencapai satu norma yang tidak bisa lagi ditelusuri lebih lanjut dan bersifat hipotetis serta fiktif, yaitu norma dasar (*grundnorm*). Struktur atau hierarki peraturan perundang-undangan dalam suatu sistem hukum oleh Hans Kelsen disebut sebagai hierarki norma (*stufenbau des recht*). Setiap sistem hukum tersusun atas aturan-aturan yang berlapis. Dalam teorinya, *stufenbau*, Hans Kelsen menyatakan bahwa di puncak hierarki ini terdapat norma dasar dari suatu sistem hukum nasional, yang merupakan norma fundamental. Norma dasar ini dikenal dengan istilah "grundnorm" atau "ursprungnorm". *Grundnorm* adalah prinsip-prinsip hukum yang bersifat abstrak, umum, atau bersifat hipotesis.

Teori jenjang hukum Kelsen ini dipengaruhi oleh muridnya, Adolf Merkl (1836-1989), yang sebelumnya telah menulis teori yang disebut *Jeliae* yaitu "*stairwell structure of legal order*". Teori Merkl ini adalah tentang tahapan hukum (*die lehrevom stufenbau der Rechtsordnung*) yaitu bahwa hukum adalah suatu sistem tata urutan hirarkis, suatu sistem norma yang menkondisikan dan tindakan hukum.⁴¹

2. Kerangka Konsep

Kerangka konsep dalam penelitian ini, terdiri dari pengertian-pengertian yang terkait dengan judul penelitian tersebut yaitu :

⁴¹ Ibid. hlm. 25

a. Pengertian Kapal

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.⁴²

b. Pengertian Kapal Perikanan

Kapal Perikanan adalah kapal, perahu, atau alat apung lain yang dipergunakan untuk melakukan penangkapan ikan, mendukung operasi penangkapan ikan, pembudidayaan ikan, pengangkutan ikan, pengolahan ikan, pelatihan perikanan, dan penelitian/eksplorasi perikanan.⁴³

c. Kapal Penangkap Ikan

Kapal Penangkap Ikan adalah kapal yang digunakan untuk menangkap ikan, termasuk menampung, menyimpan, mendinginkan, dan atau mengawetkan ikan.⁴⁴

d. Kapal Pengangkut Ikan

Kapal Pengangkut Ikan adalah kapal yang memiliki palka dan/atau secara khusus digunakan untuk mengangkut, memuat, menampung,

⁴² Pasal 1 angka 29 Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran

⁴³ Pasal 1 angka 24 Peraturan Pemerintah nomor 27 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Kelautan dan Perikanan

⁴⁴ Pasal 1 angka 25 Peraturan Pemerintah nomor 27 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Kelautan dan Perikanan

mengumpulkan, menyimpan, mendinginkan, dan atau mengawetkan ikan.⁴⁵

e. Kantor Kesyahbandaran dan otorita Pelabuhan

Adalah Pelaksanaan pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan serta penerbitan Surat Persetujuan Berlayar.⁴⁶

f. Kesyahbandaran di pelabuhan perikanan

Menurut Pasal 1 ayat (2) Peraturan Menteri Kelautan Dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 3/Permen-Kp/2013 Tentang Kesyahbandaran Di Pelabuhan Perikanan, Kesyahbandaran di pelabuhan perikanan adalah pelaksanaan tugas dan fungsi pemerintahan di pelabuhan perikanan untuk menjamin keamanan dan keselamatan operasional kapal perikanan.⁴⁷

g. Surat Persetujuan Berlayar

Menurut Pasal 1 ayat (8) Peraturan Menteri Kelautan Dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 3/Permen-Kp/2013 Tentang Kesyahbandaran Di Pelabuhan Perikanan, Surat Persetujuan Berlayar yang selanjutnya disingkat SPB, adalah dokumen negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar di pelabuhan perikanan kepada setiap kapal perikanan yang akan berlayar

⁴⁵ Pasal 1 angka 26 Peraturan Pemerintah nomor 27 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Kelautan dan Perikanan

⁴⁶ <https://hubla.dephub.go.id/ksopketapang/page/tugas-dan-fungsi#:~:text=Kantor%20Kesyahbandaran%20dan%20Otoritas%20Pelabuhan%20mempunyai%20tugas%20melaksanakan%20pengawasan%20dan,pelabuhan%20yang%20diusahakan%20secara%20komersial.,> diakses pada tanggal 17 Oktober 2024

⁴⁷ Pasal 1 ayat (2) Peraturan Menteri Kelautan Dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 3/Permen-Kp/2013 Tentang Kesyahbandaran Di Pelabuhan Perikanan

meninggalkan pelabuhan perikanan setelah kapal perikanan memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal, laik tangkap, dan laik simpan.⁴⁸

h. *Ius Constitutum*

Dalam Buku Penemuan Hukum Sebuah Pengantar oleh Sudikno Mertokusumo yang ditulis kembali oleh Diva Lufiana Putri dan Inten Esti Pratiwi mengatakan bahwa *Ius Constitutum* adalah hukum yang berlaku di masa sekarang, berarti hukum yang ditetapkan atau hukum positif yang berlaku dan telah ada dalam suatu masyarakat atau negara.⁴⁹

F. Metode Penelitian

Metode penelitian merupakan suatu kegiatan ilmiah yang didasarkan pada metode, sistematika dan pemikiran tertentu yang bertujuan mempelajari satu atau beberapa gejala hukum tertentu dengan jalan menganalisisnya.⁵⁰ Oleh karena itu sebelum penulis tesis ini, penulis menentukan terlebih dahulu mengenai metode yang hendak dipakai. Adapun metode yang digunakan oleh penulis pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian hukum terbagi ke dalam dua golongan besar, yakni penelitian hukum normatif (doktrinal) dan penelitian hukum empiris (non

⁴⁸ Pasal 1 ayat (8) Peraturan Menteri Kelautan Dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 3/Permen-Kp/2013 Tentang Kesyahbandaran Di Pelabuhan Perikanan

⁴⁹ <https://www.kompas.com/tren/read/2022/08/27/181000565/ius-constitutum-dan-ius-constituendum-ini-pengertian-dan-perbedaannya?> Diakses pada tanggal 27 Agustus 2025

⁵⁰ Khudzaifah Dimiyati & Kelik Wardiono, *Metode Penelitian Hukum*, (Surakarta: Fakultas Hukum UMS, 2004), hlm. 1.

doktrinal)⁵¹. Metode penelitian yang dipakai dalam penelitian ini adalah yuridis normatif, yaitu penelitian yang menggunakan legis positivis, yang menyatakan bahwa hukum identik dengan norma-norma tertulis yang dibuat dan diundangkan oleh lembaga atau pejabat yang berwenang. Wiwik Sri Widiarty menjelaskan penelitian hukum doktrinal merupakan penelitian yang mengkaji hukum yang dikonsepsikan dan dikembangkan atas dasar doktrin yang dianut oleh sang pengonsep atau sang pengembangnya,⁵² Selain itu konsepsi ini memandang hukum sebagai suatu sistem normatif yang bersifat otonom, tertutup dan terlepas dari kehidupan masyarakat.⁵³

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

2. Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif, artinya penekanan pada ilmu hukum normatif, maka metode pendekatan yang digunakan adalah pendekatan peraturan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan

⁵¹ Ahmad Zuhdi Muhdlor, “Perkembangan Metodologi Penelitian Hukum”, *Jurnal Hukum dan Peradilan*, Vol. 1 No. 2 (Juli, 2012), hlm. 190.

⁵² Wiwik sri widiarty, *Bahan Ajar Metode Penelitian Hukum*, (Yogyakarta: Publika Global Media, 2024), hlm. 23

⁵³ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Edisi Pertama Cetakan Ke-7, (Jakarta: Kencana, 2011), hlm 37.

konseptual. Pendekatan perundang-undangan sebagai salah satu pendekatan penelitian yang digunakan oleh penulis dengan menelaah peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan isu hukum yang diteliti.⁵⁴ Bagi penelitian untuk kegiatan praktis, pendekatan ini akan membuka kesempatan bagi peneliti untuk mempelajari adakah konsistensi dan kesesuaian antara undang-undang dengan UUD 1945, antara regulasi dan undang-undang.⁵⁵

Pendekatan Konseptual adalah pendekatan yang beranjak dari pandangan dan doktrin yang berkembang di dalam ilmu hukum. Dengan mempelajari pandangan-pandangan doktrin-doktrin di dalam ilmu hukum, peneliti akan menemukan ide-ide yang melahirkan pengertian-pengertian hukum, konsep-konsep hukum dan asas-asas hukum yang relevan dengan isu yang dihadapi.⁵⁶ Dalam membangun konsep ia bukan hanya melamun dan mencari dalam khayalan saja, melainkan pertama kali ia harus beranjak dari pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin yang berkembang dalam ilmu hukum.⁵⁷

3. Jenis dan Sumber Data

- a **Jenis data,** Jenis Data yang digunakan dalam penelitian ini ialah data sekunder yang memiliki pengertian yaitu tulisan atau hasil penelitian orang lain yang didukung oleh sumber data primer. Sumber data sekunder biasanya diperoleh melalui metode pengumpulan data seperti

⁵⁴ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, (Jakarta: Penerbit Kencana, 2007), hlm. 96

⁵⁵ M. Syamsudin, *Operasional Penelitian Hukum*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2007), hlm.58

⁵⁶ Ibid, hlm.135

⁵⁷ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, (Jakarta: Kencana Prenada Media Grup, 2005), hlm. 137

penelaahan kepustakaan dan terdiri dari buku, jurnal, artikel, dan hasil penelitian lainnya.

b Sumber data, Data Sekunder yang dipergunakan pada penelitian tesis ini terdiri dari (tiga) bahan hukum, yaitu:⁵⁸

1) Bahan hukum Primer:

Bahan-bahan hukum primer adalah berupa peraturan perundang-undangan nasional terkait dengan pokok penelitian, yaitu yang mengacu kepada norma-norma hukum serta peraturan perundang-undangan terkait Surat Persetujuan Berlayar, yaitu:

- a) Undang-Undang RI Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan
- b) Undang-undang Nomor 66 Tahun 2024 Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- c) PP No. 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan
- d) Peraturan Pemerintah RI Nomor 22 Tahun 2022 tentang Penempatan dan Perlindungan Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran
- e) Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Kelautan dan Perikanan

⁵⁸ Peter Mahmud Marzuki, Op.cit, 2007, hlm . 97

- f) Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran Dalam Hal Penerbitan Sertifikat Kelaikan Kapal Perikanan
- g) Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 70 Tahun 2016 tentang Penetapan dan Pengawasan Pelaksanaan Surat Persetujuan Berlayar dan Surat Izin Berlayar
- h) Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan RI Nomor 33 Tahun 2021 tentang *Log Book* Penangkapan Ikan, Pemantauan di atas Kapal Penangkap Ikan dan Kapal Pengangkut Ikan, Inspeksi, Pengujian dan Penandaan Kapal Perikanan, serta Tata Kelola Pengawakan Kapal Perikanan
- i) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 28 tahun 2022 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar dan Persetujuan Kegiatan Kapal di Pelabuhan

2) Bahan hukum Sekunder:

Bahan hukum sekunder adalah bahan hukum yang erat hubungannya dengan bahan hukum primer dan dapat membantu menganalisis bahan hukum primer, seperti: tulisan para ahli, surat kabar, majalah, media online, buku-buku dan jurnal-jurnal yang berkaitan, dan lain sebagainya.

3) Bahan hukum Tersier

Bahan hukum tersier yaitu bahan hukum yang merupakan pelengkap yang sifatnya memberikan petunjuk atau penjelasan tambahan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, misalnya kamus hukum, kamus besar bahasa Indonesia.

4. Teknik pengumpulan data

Teknik dan cara pengumpulan data dalam penelitian ini adalah sebagai berikut: Studi literatur (*library research*), yaitu penelitian yang dilakukan hanya berdasarkan atas karya tertulis, termasuk hasil penelitian yang telah maupun yang belum dipublikasikan. Data-data yang dibutuhkan dalam penelitian dapat diperoleh dari sumber pustaka atau dokumen. Dalam penelitian ini, data diperoleh dari undang-undang, peraturan perundangan lain, buku hasil karya kalangan ahli hukum, hasil penelitian terdahulu, karya ilmiah, dsb.

Adapun juga pengumpulan data primer adalah data yang diambil langsung dari narasumber di lapangan yang diperoleh melalui wawancara mendalam (*depth interview*), dimana prosedur yang dirancang untuk membuat pernyataan- pernyataan secara bebas yang dikemukakan bersungguh - sungguh secara terus terang.

5. Teknik Analisa data

Setelah data terkumpul, langkah berikut dalam sebuah penelitian adalah melakukan analisis terhadap data tersebut. Untuk menganalisis data, diperlukan metode atau teknik yang sesuai agar analisis tersebut mampu

menghasilkan kesimpulan yang menjawab pertanyaan atau permasalahan yang telah diajukan dalam penelitian. Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji dalam hal ini memberikan pendapatnya, normatif kualitatif yaitu dilakukan dengan cara menjabarkan data-data yang diperoleh berdasarkan norma-norma hukum, teori-teori, serta doktrin hukum dan kaidah yang relevan dengan pokok permasalahan.⁵⁹

G. Orisinalitas Penelitian

Tabel 1. 1 Orisinalitas Penelitian

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Perbedaan	Persamaan
1.	Syamsul Bahri, Tesis, Kementerian Pendidikan, Kebudayaan, Riset Dan Teknologi Universitas Borneo Tarakan Fakultas Hukum Program Studi	Penegakan Hukum Oleh Petugas Syahbandar Pelabuhan Tarakan Dalam Rangka Keselamatan Pelayaran	Hasil penelitian menunjukkan bahwa Penerapan kewenangan penegakan hukum Syahbandar Pelabuhan Tarakan dalam rangka keselamatan pelayaran, Terbagi atas 2 (dua),	Terkait Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar

⁵⁹ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif*, (Jakarta: Grafindo Media Pratama, 2010), hlm. 98.

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Perbedaan	Persamaan
	Hukum Program Magister, 2023.		yaitu penegakan hukum yang diterapkan secara Preventif dan Represif. Secara Preventif, yaitu penegakan hukum dalam rangka mencegah terjadinya perbuatan melawan hukum pelayaran, mencakup : a. Melakukan Pengawasan terhadap kapal selama masa pandemi covid-19; b. Melakukan Pengawasan dan pemantauan	

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Perbedaan	Persamaan
			terhadap kapal yang akan berlayar; c. Melakukan Patroli laut; d. Melakukan himbauan pemasangan nomor kursi penumpang; dan e. Melakukan sosialisasi. Adapun penegakan hukum secara Represif, penerapannya mencakup : a. melakukan penahanan kepada nakhoda yang tidak memiliki	

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Perbedaan	Persamaan
			SBP dan b. melakukan penyitaan peralatan kapal yang tidak memenuhi standar pelayaran. Fungsi kewenangan Syahbandar Pelabuhan Tarakan dalam rangka penegakan hukum guna keselamatan pelayaran, secara filosofis, adalah untuk mendudukkan kembali profesionalisme syahbandar sebagai penegak Hukum dalam rangka	

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Perbedaan	Persamaan
			menjamin keselamatan serta keamanan laut.	
2.	Donald Tambunan, Tesis, Program Studi Magister Ilmu Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang 2024	Analisis Yuridis Terhadap Penggunaan Laporan Pidana Sebagai Dasar Penundaan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Pada Kapal MT. Sea Tanker II	Berdasarkan hasil dari penelitian Kapal MT. Sea Tanker II yang akan melakukan Docking/ perbaikan ke surabaya, terhambat keberangkatannya dikarenakan tidak dikeluarkannya Surat Persetujuan Berlayar (SPB) oleh Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan Khusus Batam, dengan alasan bahwa pihak owner MT. Sea Tanker II dilaporkan oleh pihak lain terkait kapal MT.	Terkait Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Perbedaan	Persamaan
			Sea Tanker II di Polda Kepri. Kapal MT. Sea Tanker II sudah melaksanakan kewajibannya untuk membayar biaya Jasa labuh, jasa tambat, jasa pandu in, dan jasa tunda in, serta melengkapi dokumen persyaratan untuk diterbitkannya Surat Persetujuan Berlayar (SPB) tetapi KSOP Khusus Batam tidak bersedia menerbitkan SPB tersebut dengan alasan takut diperiksa oleh penyidik dari Polda Kepri. Tindakan yang dilakukan	

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Perbedaan	Persamaan
			tersebut tidak sesuai dengan kewenangan KSOP yang terdapat pada pasal 209 huruf (g), Pasal 222 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang menegaskan bahwa KSOP hanya bisa menahan kapal dengan adanya perintah tertulis dari Pengadilan. Penundaan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) kapal MT. Sea Tanker II oleh KSOP Khusus Batam telah melahirkan akibat	

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Perbedaan	Persamaan
			hukum yang sangat merugikan bagi PT. DSM secara materil karena setiap hari PT. DSM harus membayar atas denda keterlambatan keberangkatan kapal sebesar Rp. 5 Juta di samping kerugian biaya operasional lainnya serta dokumen yang menjadi syarat untuk pengajuan SPB menjadi habis masa berlakunya/ Kadaluarsa. Selain dari kerugian tersebut KSOP Khusus Batam dinilai telah melakukan Perbuatan	

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Perbedaan	Persamaan
			melawan Hukum, dikarenakan KSOP Khusus Batam tidak melaksanakan tugas dan kewajibannya sesuai dengan amanah Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.	
3.	Monalisa Desi Safitry, Kementerian Pendidikan Tinggi, Kebudayaan Riset Dan Teknologi Universitas Borneo Tarakan Fakultas Hukum	Analisis Yuridis Terhadap Kapal Yang Melakukan Tindak Pidana Pelayaran Tanpa Surat Persetujuan Berlayar	Dalam Kaitannya denga Tindak Pidana Berlayar Tanpa Surat Persetujuan Berlayar (SPB) ini karena kebanyakan menyelundupkan Barang Illegal Atau Penumpang Gelap Dalam Undang- Undang	Terkait Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Perbedaan	Persamaan
	2022.		Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Pasal 219 Ayat (1) Yaitu, Sudah Mengatur Bahwa Setiap Kapal Yang Berlayar Wajib Memiliki Surat Persetujuan Berlayar.	
4.	Janri Marantika, Universitas Kristen Indonesia, Maluku, 2023.	Penerbitan Surat Ijin Berlayar Serta Pencabutan Kembali Surat Ijin Berlayar Sebagai Akibat Penundaan Keberangkatan Kapal Pada KM Express	Berdasarkan hasil pembahasan yang telah dilakukan berdasarka kondisi yang terjadi di lapangan maka dapat diambil kesimpulan bahwa peranan serta tugas dan tanggung jawab yang ada pada kesyahbandaran adalah merupakan	Terkait Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Perbedaan	Persamaan
		Priscilia 99	tugas dan tanggungjawab yang harus dilaksanakan dengan baik dan benar. Dikatakan demikian karena dalam rangka mengizinkan sebuah kapal untuk dapat dilayarkan atau dioperasikan atau tidak, maka banyak faktor yang harus diperhatikan dan harus dipenuhi oleh kapal itu sendiri, sehingga apabila kapal tersebut sudah diijinkan untuk melakukan pelayaran maka aspek Keselamatan dalam pelayaran sudah dapat	

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Perbedaan	Persamaan
			terjamin sehingga keselamatan pengguna jasa Pelayaran dapat sampai di tujuan dengan selamat. Berdasarkan Kesimpulan tersebut di atas, maka disarankan kepada pihak syahbandar yang mempunyai wewenang untuk mengijinkan sebuah kapal layak atau tidak untuk melakukan pelayaran dapat melaksanakan tugas dan tanggung jawab sesuai dengan aturan serta prosedur dengan	

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Perbedaan	Persamaan
			benar sehingga keselamatan dalam pelayaran dapat tercapai.	
5.	Noval Djewed. Universitas Muhammadiyah Luwuk, 2020.	Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Kapal Perikanan Pada Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Banggai	Prosedur penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Kapal Perikanan pada Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Banggai tahapannya meliputi permohonan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB), pemeriksaan berkas administrasi dan fisik Kapal, dan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB).	Terkait Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Perbedaan	Persamaan
			Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) Kapal Perikanan pada Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Banggai, terdiri dari faktor pendukung yaitu faktor hukum dan faktor koordinasi, sedangkan aktor penghambat adalah Jumlah Sumber daya Manusia dan ketidacermatan pemohon.	

Penelitian yang berjudul Analisis Yuridis Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Oleh Syahbandar Perikanan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran ini berbeda dengan penelitian yang diuraikan dalam tabel diatas. Sedangkan, state of art/Novelty/ Kebaharuannya dalam penelitian ini menghasilkan temuan yaitu

1. Dari Form yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan tertulis Form Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan Syahbandar Umum, sedangkan form yang di keluarkan oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan, form tersebut tidak mencantumkan tulisan “Surat”, namun hanya ada tulisan Persetujuan Berlayar saja.
2. Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Dinas Kelautan dan Perikanan dalam pengecekan kelaikan kapal tidak sesuai dengan keahliannya sebagai Marine Inspektor, seharusnya dalam pengecekan kapal petugas tersebut harus sesuai dengan bidang keilmuan Pelayaran, seharusnya terdapat sinkronisasi antara Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Kelautan dan Perikanan dan Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran dalam hal Penerbitan Sertifikat Kelaikan Kapal Perikanan.

H. Sistematika Penulisan

Hasil penelitian hukum ini disusun dan disajikan dalam tesis ini yang terdiri dalam 5 (lima) bab, yang tiap-tiap bab akan dirinci lagi menjadi beberapa sub bab, sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini menguraikan penjelasan yang melatarbelakangi. Bab I terdiri dari beberapa, yaitu latar belakang, rumusan masalah, maksud dan tujuan penelitian, kerangka teoritis dan konsep, metode penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini menguraikan landasan teori, landasan konseptual dan teori-teori yang akan digunakan juga uraian kata perkata dari variabel judul.

BAB III BENTUK PENGATURAN TERHADAP SURAT PERSETUJUAN BELAYAR OLEH SYAHBANDAR PERIKANAN SUDAH SESUAI DENGAN UNDANG-UNDANG NOMOR 66 TAHUN 2024 TENTANG PERUBAHAN KETIGA ATAS UNDANG-UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN

Pada Bab ini akan membahas dari rumusan masalah yang pertama yaitu, Pengaturan Terhadap Form Surat Persetujuan Belayar Oleh Syahbandar Perikanan Sudah Sesuai *Ius Constitutum*.

BAB IV AKIBAT HUKUM PERATURAN PEMERINTAH NOMOR 27 TAHUN 2021 TENTANG PENYELENGGARAAN BIDANG KELAUTAN DAN PERIKANAN SERTA PERATURAN PEMERINTAH NOMOR 31 TAHUN 2021 TENTANG

PENYELENGGARAAN BIDANG PELAYARAN DALAM HAL PENERBITAN SERTIFIKAT KELAIKAN KAPAL PERIKANAN

Pada Bab ini, yang merupakan pembahasan rumusan masalah yang kedua yaitu Akibat Hukum Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Kelautan dan Perikanan serta Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran Dalam Hal Penerbitan Sertifikat Kelaikan Kapal Perikanan.

BAB V PENUTUP

Pada Bab ini terdiri atas kesimpulan dan saran penulis dari hasil pembahasan dan penelitian yang telah dilakukan serta saran yang perlu untuk mendukung kesimpulan atas permasalahan yang diteliti.

