

**PELAKSANAAN PENERBITAN SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR
(SPB) DI PELABUHAN PANJANG PROVINSI LAMPUNG**

(Skripsi)

Oleh

**POPIE AVELDA ARABELA
1652011165**



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2023**

ABSTRAK

PELAKSANAAN PENERBITAN SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR (SPB) DI PELABUHAN PANJANG PROVINSI LAMPUNG

Oleh
Popie Avelda Arabela

Dalam setiap kapal yang akan melakukan pelayaran wajib melapor rencana keberangkatannya kepada syahbandar agar mendapat Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Surat Persetujuan Berlayar (SPB) akan di terbitkan apabila kapal yang akan melakukan pelayaran di katakan memenuhi syarat keselamatan keamanan pelayaran karena tujuan dari Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yakni sebagai bukti bahwa kapal ini telah memenuhi syarat untuk melakukan pelayaran.

Permasalahan dalam penelitian ini adalah (1) bagaimanakah kewenangan Kantor Kesyahbanran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I di Pelabuhan Panjang dalam pelaksanaan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di Pelabuhan Panjang Provinsi Lampung dan (2) Bagaimanakah prosedur pelaksanaan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di Pelabuhan Panjang Provinsi Lampung. Metode penelitian yang digunakan adalah pendekatan normatif dan empiris. Pengumpulan data dilakukan dengan cara studi kepustakaan dan studi lapangan dengan menggunakan analisis deskriptif kualitatif.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa: (1) Kewenangan Kantor Kesyahbanran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I di Pelabuhan Panjang dalam pelaksanaan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di Pelabuhan Panjang Provinsi Lampung adalah melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang angkutan di pelabuhan. (2) Prosedur pelaksanaan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di Pelabuhan Panjang Provinsi Lampung sudah sesuai dengan Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 28 Tahun 2022 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar dan Persetujuan Kegiatan Kapal di Pelabuhan. Kesesuaian tersebut terlihat dari pelayanan dilakukan dengan cepat dengan sistem *online* baik kapal yang akan berlayar maupun kapal yang baru datang ke pelabuhan.

Kata Kunci: Pelaksanaan Penerbitan, Surat Persetujuan Berlayar, Pelabuhan

ABSTRACT**IMPLEMENTATION OF THE ISSUANCE OF SAILING APPROVAL LETTER AT THE LONG PORT OF LAMPUNG PROVINCE****By*****Popie Avelda Arabela***

In every ship that will sail must report its departure plan to the syahbandar in order to get a Sailing Approval Letter. A Sailing Approval Letter will be issued if the ship that will sail is said to meet the safety and security requirements of the voyage because the purpose of the Sailing Approval Letter is as proof that this ship has met the requirements for sailing.

The problems in this study are (1) how is the authority of the Kesyahbanran Office and Class I Port Authority in Panjang Port in the implementation of the issuance of Sailing Approval Letters (SPB) in Panjang Port, Lampung Province, and (2) What is the procedure for implementing the issuance of Sailing Approval Letters in Panjang Port, Lampung Province. The research methods used are normative and empirical approaches. Data collection is carried out by means of literature studies and field studies using qualitative descriptive analysis.

The results showed that: (1) The authority of the Kesyahbanran Office and Class I Port Authority in Panjang Port in the implementation of the issuance of Sailing Approval Letters at Panjang Port of Lampung Province is to carry out shipping safety and security functions which include, implementation, supervision and law enforcement in the field of transportation at the port (2) The procedure for the issuance of Sailing Approval Letters at the Long Port of Lampung Province is in accordance with Law Number 17 of 2008 concerning Shipping and Regulation of the Minister of Transportation Number PM 28 of 2022 concerning Procedures for Issuance of Sailing Approval Letters and Approval of Ship Activities at Ports. This suitability can be seen from the service carried out quickly with an online system both ships that will sail and ships that have just come to the port.

Keywords: *Execution of Issuance, Sailing Approval Letter, Port*

**PELAKSANAAN PENERBITAN SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR
(SPB) DI PELABUHAN PANJANG PROVINSI LAMPUNG**

Oleh

**POPIE AVELDA ARABELA
1652011165**

Skripsi

**Sebagai salah satu syarat untuk mencapai gelar
Sarjana Hukum**

Pada

**Bagian Hukum Administarsi Negara
Fakultas Hukum Universitas Lampung**



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2023**

Judul Skripsi

: PELAKSANAAN PENERBITAN SURAT
PERSETUJUAN BERLAYAR (SPB) DI
PELABUHAN PANJANG PROVINSI
LAMPUNG

Nama Mahasiswa

: Popie Avelda Arabela

Nomor Pokok Mahasiswa

: 1652011165

Bagian

: Hukum Administrasi Negara

Fakultas

: Hukum



1. Komisi Pembimbing

Syamsir Syamsu, S.H., M.Hum.

NIP 196108051989031005

Satria Prayoga, S.H., M.H.

NIP 19820622008121003

2. Ketua Bagian Hukum Administrasi Negara

Eka Deviani, S.H., M.H.

NIP 197310202005012002

MENGESAHKAN

1. Tim Penguji

Ketua : Syamsir Syamsu, S.H., M.Hum.

Sekretaris/Anggota : Satria Prayoga, S.H., M.H.

Penguji Utama : Sri Sulastuti, S.H., M.Hum.

2. Dekan Hukum

Dr. M. Fakhri, S.H., M.S.

NIP. 19641218 198803 1 002

Tanggal Lulus Ujian Skripsi : 07 Juni 2023



Three handwritten signatures in black ink are positioned on the right side of the document. The top signature is a simple, vertical scribble. The middle signature is more fluid and cursive. The bottom signature is the most elaborate, with long, sweeping strokes.

PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Popie Avelda Arabela

NPM : 1652011165

Bagian : Hukum Administrasi Negara

Fakultas : Hukum

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi saya yang berjudul **“Pelaksanaan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di Pelabuhan Panjang Provinsi Lampung”** adalah benar-benar hasil karya bukan plagiat sebagaimana telah diatur dalam Pasal 27 Peraturan Akademik Universitas Lampung dengan Keputusan Rektor Nomor 318/H26/2010.

Bandar Lampung, 07 Juni 2023

Yang Membuat Pernyataan,



Popie Avelda Arabela

NPM.1652011165

RIWAYAT HIDUP



Penulis dilahirkan di Tanjung Karang tanggal 02juli1997, merupakan anak pertama dari dua bersaudara. Penulis merupakan putri dari pasangan Bapak Khairul Effendy dan Ibu Dwi Asih.

Pendidikan formal yang penulis tempuh adalah Sekolah Dasar Negeri 05 Mulang Maya Kotabumi di selesaikan pada Tahun 2009, SMPS Xaverius Kotabumi di selesaikan pada Tahun 2012, dan SMAS Prima Kotabumi diselesaikan pada Tahun 2015. Pada Tahun 2016 penulis terdaftar sebagai mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Lampung. Pada tahun 2019, penulis melaksanakan Kuliah Kerja Nyata (KKN) di Desa Kubu Liku Jaya Kecamatan Batu Ketulis Kabupaten Lampung Barat

MOTO

“Hatiku tenang karna mengetahui bahwa apa yang melewatkanku tidak akan pernah menjadi takdirku, dan apa yang di takdirkan untukku tidak akan melewatkanku”

(Umar Bin Khattab)

“Doa memberikan kekuatan pada orang yang lemah, membuat orang tidak percaya menjadi percaya dan memberikan keberanian pada orang yang ketakutan”

(Aristoteles)

“Perbanyak bersyukur, kurangi mengeluh. Buka mata, lembarkan telinga, perluas hati. Sadari kamu ada pada sekarang bukan kemarin atau besok, nikmati setiap momen dalam hidup, berjalanlah”

(Popie Avela Arabela)

PERSEMBAHAN

Penulis persembahkan skripsiku ini kepada:

Kedua orang tuaku tercinta
Papa Khairul Effendy Mama Dwi Asih
Yang telah memberikan cinta kasih, doa dan
Memperjuangkan keberhasilan penulis

Adikku Reza Dwi Pangestu
Atas Doa dan Motivasi Untuk Keberhasilan Penulis

Suamiku
Sony Sulaeman, S.Kom.
Terima kasih telah memberi cinta kasih, doa ,semangat dan dukungannya untuk
keberhasilan penulis

Anakku tercinta
Zea Caroline
Terima kasih nak bisa bekerja sama atas keberhasilan penulis

Keluarga Besarku
Terima kasih telah memberikan dukungan dan motivasi demi keberhasilan penulis

Almamaterku
Universitas Lampung

SANWACANA

Segala puji bagi Allah SWT yang telah memberikan segenap kekuatan dan kemampuan, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul “*Pelaksanaan Penerbitan Surat persetujuan Berlayar (SPB) di Pelabuhan Panjang Provinsi Lampung*”, alhamdulillah berkat rahmat dan pertolongan Allah SWT penulis dapat menyelesaikan skripsi dalam rangka mengakhiri studi pada Fakultas Hukum Universitas Lampung dan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum.

Penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan dalam penulisan skripsi ini, untuk itu saran dan kritik yang membangun dari semua pihak sangat diharapkan untuk pengembangan dan kesempurnaan skripsi ini. Pada penulisan skripsi ini penulis mendapatkan bimbingan, arahan serta dukungan dari berbagai pihak sehingga penyusunan skripsi ini dapat berjalan dengan baik. Pada kesempatan kali ini, penulisan ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya terhadap:

1. Bapak Dr. Muhammad Fakhri, S.H., M.S. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Lampung
2. Ibu Eka Deviani, S.H., M.H., selaku Ketua Bagian Hukum Administrasi Negara Fakultas Hukum Universitas Lampung

3. Bapak Samsir Syamsu, S.H., M.Hum. selaku Pembimbing I, atas bimbingan, saran dan kritik dalam penyusunan sampai selesainya skripsi ini
4. Bapak Satria Prayoga, S.H., M.H. selaku Pembimbing II, atas bimbingan, saran dan kritik dalam penyusunan sampai selesainya skripsi ini
5. Ibu Sri Sulastuti, S.H., M.Hum., selaku Penguji Utama, atas masukan dan saran yang diberikan dalam proses perbaikan skripsi ini
6. Bapak Agung Budi Prasetyo, S.H., M.H. selaku Pembahas II, atas masukan dan saran yang diberikan dalam proses perbaikan skripsi ini
7. Seluruh dosen Fakultas Hukum Universitas Lampung yang telah memberikan ilmu kepada penulis selama menempuh studi
8. Seluruh staf dan karyawan Fakultas Hukum Universitas Lampung yang telah memberikan bantuan kepada penulis selama menempuh studi
9. Para Narasumber penelitian atas bantuan dan informasi yang diberikan dalam penyusunan Skripsi ini
10. Kepada kedua orang tua penulis yang tercinta, yang telah banyak berkorban terlebih kepada papaku dan mamaku yang sudah berusaha dan berjuang keras demi kelancaran studi penulis. Demikian pula dengan Adik penulis yang tersayang, atas perhatian dan semangatnya
11. Kepada suamiku Sony Sulaeman dan Anakku tersayang Zea Carolline yang telah memberikan penulis dukungan, semangat, serta doa dan motivasi untuk menyelesaikan skripsi ini
12. Kepada mertuaku yang selalu memberi dukungan dan doa

13. Kepada umeh, opung, bou, tulang, yang telah memberikan perhatian dan menjaga Zea selama penulis menyelesaikan skripsi ini serta dukungan, semangat dan motivasi
14. Kepada tim hore keluarga Soeyatno Mukini, Ibu Ita dan Bapak Kris, Nina Tri dan Om Budi, Nina Ning dan Om Memo, Nina Lis dan Om Dedi, Om Iwan dan Tante Badria, Nina Anna dan Om Tatang, Nina Anni dan Om Andre, yang telah memberikan penulis dukungan dan memberikan semangat motivasi untuk menyelesaikan skripsi ini
15. Teman-teman seperjuangan di Fakultas Hukum Chindy Olsa Putri, Windy Astuti, Melisa Anggraini Hasibuan, Yolanda Sari, Septina Indah Yulamoga, Sorta Chintya Magdalena Siahaan, Niken Sekar Rahayu, Gina Tuada Arabi, Hanifah Karien Degi, Khoir. yang selalu sedia berbagi informasi tentang perkuliahan dan menjalin persahabatan
16. Sahabat SMA-ku Ria Tara Puspita, Fita Septiana, Paramitha Apriani , Riski Satria Putra terima kasih telah mendukung penulis sampai saat ini
17. Mami Titik Sekar Rahayu dan Umma Fathia Ramadhani yang telah membantu, mendukung dan memberikan waktu serta motivasi untuk menyelesaikan skripsi ini
18. Teman-Teman seperjuangan KKN di desa kubu liku jaya, Ridia, Fifi, Laila, Memei, Diana, anya, median, angga, vidi, rido, zaki
19. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa tiada yang sempurna kecuali Tuhan, sehingga apabila para pembaca membuka lembaran-lembaran selanjutnya maka akan banyak menjumpai kekurangan ataupun kekeliruan. Oleh karena itu, penulis

mengharapkan saran dan kritik yang konstruktif dari para pembaca yang budiman, demi pengembangan dan semakin sempurnanya skripsi ini. Akhir kata, semoga skripsi ini akan membawa manfaat bagi pengembangan ilmu hukum pada umumnya.

Bandar Lampung, 07 Juni 2023

Penulis

Popie Avelda Arabela

NPM.1652011165

DAFTAR ISI

ABSTRAK	ii
PERNYATAAN.....	vii
RIWAYAT HIDUP	viii
MOTO	ix
PERSEMBAHAN.....	x
SANWACANA	xi
DAFTAR ISI.....	xv
BAB I PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Rumusan Masalah	6
1.3 Tujuan Penelitian	6
1.4 Kegunaan Penelitian	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
2.1 Pelaksanaan Kebijakan	8
2.1.1 Pengertian Pelaksanaan	8
2.1.2 Pengertian Kebijakan.....	9
2.1.3 Pelaksanaan Kebijakan.....	10
2.2 Tinjauan tentang Perizinan	14
2.2.1 Pengertian Perizinan.....	14
2.2.2 Fungsi dan Tujuan Perizinan.....	16
2.3 Tinjauan Tentang Pelayaran	17
2.3.1 Pengertian Pelayaran	17
2.3.2 Jenis Pelayaran	19
2.4 Tinjauan Umum Syahbandar	21
2.5 Tinjauan Tentang Surat Persetujuan Berlayar (SPB)	24

2.5.1 Pengertian Surat Persetujuan Berlayar (SPB)	24
2.5.2 Permohonan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB).....	26
2.5.3 Syarat Surat Persetujuan Berlayar (SPB)	27
2.5.4 Penundaan, Pencabutan dan Pembebasan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) (<i>Port Clearance</i>).....	28

BAB III METODE PENELITIAN

3.1 Pendekatan Masalah	31
3.2 Sumber dan Jenis Data Penelitian	32
3.3 Metode Pengumpulan	34
3.4 Pengolahan Data	34
3.5 Analisis Data	35

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang Provinsi Lampung	36
4.1.1 Sejarah Terbentuknya Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang Provinsi Lampung	36
4.1.2 Visi dan Misi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang Provinsi Lampung	40
4.1.3 Struktur Organisasi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang Provinsi Lampung	41
4.2 Kewenangan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I di Pelabuhan Panjang dalam Pelaksanaan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di Pelabuhan Panjang Provinsi Lampung	43
4.3 Prosedur Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di Pelabuhan Panjang Provinsi Lampung	51

BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan	70
5.2 Saran	72

DAFTAR PUSTAKA

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Indonesia adalah negara kepulauan yang terletak di antara dua benua yaitu benua Asia dan benua Australia serta di antara dua samudera yaitu samudera Pasifik dan samudera Hindia. Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia yang terdiri dari 13.466 pulau, disebut juga dengan nama alternatif Nusantara. Oleh karena Indonesia merupakan negara kepulauan, kapal laut sangat penting sebagai sarana transportasi di dalam pelayaran nasional terutama dalam mendistribusikan barang maupun sebagai pengangkut penumpang antar wilayah Indonesia atau untuk mempermudah arus ekspor dan impor barang dari dan keluar negeri.¹

Kapal laut merupakan alat transportasi utama sebagai pengangkut barang antar pulau karena bila dibandingkan dengan alat transportasi lainnya biayanya jauh lebih murah dan jumlah barang yang dapat mengangkut lebih banyak bila dibandingkan alat transportasi lainnya serta dapat menjangkau tempat yang terpencil yang tidak dapat dijangkau oleh alat transportasi lainnya. Karena pada saat ini perkembangan lingkungan strategi nasional dan internasional menuntut penyelenggara pelayaran yang sesuai dengan ilmu pengetahuan dan teknologi,

¹ Tri Cahyadi, *Perlindungan Hukum Pelaut Di Kapal Indonesia Berbasis Nilai Keadilan*. Jurnal Pembaharuan Hukum, 2017, hlm. 97

peran serta swasta dan persaingan usaha, otonomi daerah, dan akuntabilitas penyelenggara negara dengan tetap mengutamakan keselamatan dan keamanan pelayaran demi kepentingan nasional.²

Mengingat fungsi kapal laut sebagai moda transportasi (alat pengangkut) baik barang maupun penumpang maka kondisi kapal tersebut di dalam melayani jasa transportasi laut tersebut haruslah mengutamakan unsur-unsur keselamatan dan keamanan pelayaran. Guna meminimalisir bahaya kecelakaan di laut yang berdampak kepada hilangnya jiwa manusia, harta benda dan terhadap pencemaran lingkungan laut.³

Mengingat fungsi kapal tersebut sangat besar terhadap pengangkutan barang maupun penumpang khususnya untuk pelayaran di nusantara dan juga untuk pelayaran penyeberangan, seperti kapal Ferry untuk memperlancar angkutan orang dan kendaraan bermotor untuk banyak kota di pesisir pantai membuat transit langsung dengan biaya yang relatif kecil. Juga kapal perintis yang berfungsi mengangkut penumpang dan barang untuk daerah-daerah terisolasi daerah tersebut kurang mempunyai nilai bisnis sehingga para pengusaha pelayaran enggan kapalnya memasuki daerah terisolasi tersebut, selain itu Indonesia juga menyelenggarakan pelayaran rakyat.⁴

Berdasarkan hal tersebut maka untuk menjamin keamanan dan keselamatan baik penumpang, maupun awak kapal maka kapal-kapal yang akan berlayar wajib memiliki Surat Izin Berlayar (*Port Clearance*), yang diterbitkan oleh Kementerian

² Nur Yanto, *Memahami Hukum Laut Indonesia*, Jakarta: Mitra Wacana Media, 2014, hlm.144

³ *Ibid*, hlm.145

⁴ Bambang Susantono. *Transportasi dan Investasi Tantangan dan Perspektif Multidimensi*, Jakarta, 2013, hlm.150.

Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, dalam hal ini dilaksanakan oleh Syahbandar, seperti yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kesyabandaraan Lampung Pelabuhan Panjang.

Penerbitan Surat Izin Berlayar (*Port Clearance*) bagi kapal-kapal laut oleh Kesyabandaraan Lampung Pelabuhan Panjang sudah diatur dalam Peraturan Menteri Nomor 82 Tahun 2014 tentang Surat Izin Berlayar (*Port Clearance*). Surat Izin Berlayar (*Port Clearance*) merupakan fungsi dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sehingga *port clearance* haruslah dilengkapi sehingga baru bisa dilihat apakah kapal penumpang siap untuk diberangkatkan. Syarat-syarat kapal laik laut bisa dilihat dari pemenuhan administrasi Surat Persetujuan Berlayar yang terdiri dari: pemeriksaan sertifikat, pemeriksaan dokumen dan surat kapal, serta pemeriksaan fisik kapal. Kapal akan dinyatakan *seaworthy* atau layak-laut apabila mempunyai kemampuan untuk menanggulangi atau mengatasi semua bahaya yang kemungkinan dialami sewaktu berlayar (*perils of the sea*) dengan tingkat keamanan yang memadai. Kapal tidak cukup hanya memiliki badan (*hull*) yang kuat namun juga harus dijalankan oleh Nakhoda dan awak kapal yang kompeten dan cukup jumlahnya sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Jika kondisi kapal tidak terpenuhi namun tetap mendapatkan Surat Izin Berlayar (*port clearance*) dari kantor unit penyelenggara pelabuhan sebagai lembaga teknis dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sudah pasti akan mempengaruhi kenyamanan dan keamanan penumpang yang berujung pada menurunnya tingkat kepercayaan publik terhadap Kantor Kesyahbanran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I di Pelabuhan Panjang, selain itu juga Kantor Kesyahbanran dan Otoritas

Pelabuhan Kelas I di Pelabuhan Panjang sebagai lembaga teknis juga akan dinilai telah gagal dalam melaksanakan tugas dan fungsi yang diberikan karena tidak teliti dan selektif dalam menerbitkan Surat Izin Berlayar (*port clearance*).

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

1. Surat-surat dan dokumen yang dilampirkan pada saat penyerahan surat permohonan dan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*)
2. Sertifikat dan surat-surat kapal yang diterima oleh Syahbandar pada saat kapal tiba di pelabuhan. Selanjutnya dilakukan pemeriksaan fisik yaitu:
 - a. Pemeriksaan kondisi-nautis dan radio kapal
 - b. Pemuatan dan stabilitas kapal.

Dalam hal penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) pelayarannya ditetapkan sesuai sertifikat kelayakan dan pengawakan kapal dengan tujuan kelaut dan sejauh kompetensi ijazah nakhoda/KKM miliki, pihak Kantor Kesyahbantaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I di Pelabuhan Panjang sendiri tetap membatasi daerah pelayaran untuk menjamin keselamatan kapal, awak kapal, kerugian harta benda, jiwa dan pencemaran kapal laut. Oleh karena itu Kantor Kesyahbantaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I di Pelabuhan Panjang dalam pelayanan perizinan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) tentunya harus mendapatkan perhatian yang lebih karena dengan menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) secara tepat dan cepat menunjukkan adanya keberpihakan pemerintah teradap keamanan, keselamatan dan kemajuan

perekonomian masyarakat di wilayah Kantor Kesyahbantaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I di Pelabuhan Panjang.

Pengawasan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) sangat diperlukan agar tidak terjadi kecelakaan kapal serta pentingnya masalah keselamatan, keamanan dan keseluruhan kegiatan dalam pelayaran angkutan laut merupakan tanggung jawab dalam ke pelabuhan. Sebab salah satu persoalan terbesar dalam kecelakaan kapal dalam pelayaran adalah persoalan kemampuan dan keahlian seorang menjalankan tugas kesyahbandarannya dalam melaksanakan keseluruhan tugas dalam pelabuhan serta dalam melakukan kerja sama ataupun hubungan dengan usaha lain yang bertugas melakukan pengawasan dalam perkapalan maupun dalam pelayaran itu sendiri.

Kebutuhan masyarakat Pelabuhan Panjang untuk menggunakan jasa penyebrangan antar pulau memang cukup tinggi. Hal ini disebabkan karna belum adanya jembatan penghubung antar pulau untuk dilalui masyarakat, sehingga transportasi jalur laut sangat dibutuhkan dan diminati. Selain itu mobilitas masyarakat dengan tidak terhubungnya sejumlah pulau juga menyebabkan angka penyebrangan menuju dan keluar Pelabuhan Panjang menggunakan angkutan laut (kapal) terus meningkat.

Berdasarkan penjelasan di atas maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian ini lebih mendalam dengan mengambil judul: "*Pelaksanaan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di Pelabuhan Panjang Provinsi Lampung*".

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimanakah kewenangan Kantor Kesyahbanran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I di Pelabuhan Panjang dalam pelaksanaan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di Pelabuhan Panjang Provinsi Lampung?
2. Bagaimanakah prosedur pelaksanaan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di Pelabuhan Panjang Provinsi Lampung?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah dan pokok bahasan, maka tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui kewenangan Kantor Kesyahbanran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I di Pelabuhan Panjang dalam pelaksanaan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di Pelabuhan Panjang Provinsi Lampung
2. Untuk memperoleh gambaran secara rinci, jelas dan sistematis tentang prosedur pelaksanaan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di Pelabuhan Panjang Provinsi Lampung

1.4 Kegunaan Penelitian

Kegunaan dalam penelitian ini dibagi menjadi dua antara lain:

1. Kegunaan Teoritis

Secara teoritis, penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat dan memberikan sumbangan ilmiah dalam perkembangan teori hukum administrasi negara,

khususnya tentang pemberian Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di Pelabuhan Panjang Provinsi Lampung.

2. Kegunaan Praktis

Secara praktis, penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat untuk dijadikan bahan informasi bagi Kantor Kesyahbanran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I di Pelabuhan Panjang untuk lebih hati-hati dan selektif dalam menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) sehingga kecelakaan kapal laut akan dapat di minimalisir.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pelaksanaan Kebijakan

2.1.1 Pengertian Pelaksanaan

Secara etimologis pengertian pelaksanaan menurut Kamus Webster adalah konsep pelaksanaan berasal dari bahasa Inggris yaitu *to implement*. Dalam kamus besar Webster, *to implement* (melaksanakan) berarti *to provide the means for carrying out* (menyediakan sarana untuk melaksanakan sesuatu) dan *to give practical effect to* (untuk menimbulkan dampak/akibat terhadap sesuatu).⁵

Pengertian pelaksanaan selain menurut Webster di atas dijelaskan juga menurut Van Meter dan Van Horn bahwa pelaksanaan adalah tindakan-tindakan yang dilakukan baik oleh individu/pejabat-pejabat atau kelompok-kelompok pemerintah atau swasta yang diarahkan pada tercapainya tujuan-tujuan yang telah digariskan dalam keputusan kebijakan.⁶ Mazmanian dan Sebastiar juga mendefinisikan pelaksanaan adalah pelaksanaan keputusan kebijakan dasar, biasanya dalam bentuk undang-undang, namun dapat pula

⁵ Solichin Abdul Wahab. *Analisis Kebijakan dari Formulasi ke Implementasi Kebijaksanaan Negara*. Jakarta: Bumi Aksara, 2007, hlm.64

⁶ *Ibid*, hlm.65

berbentuk perintah-perintah atau keputusan-keputusan eksekutif yang penting atau keputusan badan peradilan.⁷

2.1.2 Pengertian Kebijakan

Anderson merumuskan kebijaksanaan sebagai langkah tindakan yang secara sengaja dilakukan oleh seseorang aktor atau sejumlah aktor berkenaan dengan adanya masalah atau persoalan tertentu yang sedang dihadapi. Oleh karena itu, kebijaksanaan menurut Anderson merupakan langkah tindakan yang sengaja dilakukan oleh aktor yang berkenaan dengan adanya masalah yang sedang di hadapi.⁸

Kebijakan menurut pendapat Carl Friedrich kebijakan adalah suatu tindakan yang mengarah pada tujuan yang diusulkan oleh seseorang, kelompok atau pemerintah dalam lingkungan tertentu sehubungan dengan adanya hambatan-hambatan tertentu seraya mencari peluang-peluang untuk mencapai tujuan atau mewujudkan sasaran yang diinginkan.⁹

Kebijakan mengandung suatu unsur tindakan untuk mencapai tujuan dan umumnya tujuan tersebut ingin dicapai oleh seseorang, kelompok ataupun pemerintah. Kebijakan tentu mempunyai hambatan-hambatan tetapi harus mencari peluang-peluang untuk mewujudkan tujuan dan sasaran yang diinginkan. Hal tersebut berarti kebijakan tidak boleh bertentangan dengan nilai-nilai dan praktik-praktik sosial yang ada dalam masyarakat. Apabila kebijakan berisi nilai-nilai yang bertentangan dengan nilai-nilai yang hidup

⁷ *Ibid*, hlm.68

⁸ *Ibid*, hlm.3

⁹ *Ibid*, hlm.3

dalam masyarakat, maka kebijakan tersebut akan mendapat kendala ketika dilaksanakan. Sebaliknya, suatu kebijakan harus mampu mengakomodasikan nilai-nilai dan praktik-praktik yang hidup dan berkembang dalam masyarakat.

2.1.3 Pelaksanaan Kebijakan

1. Pengertian Pelaksanaan Kebijakan

Pelaksanaan kebijakan pada prinsipnya adalah cara agar sebuah kebijakan dapat mencapai tujuannya, tidak lebih dan kurang. Untuk melaksanakan kebijakan publik, maka ada dua pilihan langkah yang ada, yaitu langsung melaksanakan dalam bentuk program-program atau melalui formulasi kebijakan *derivate* atau turunan dari kebijakan tersebut. Kebijakan publik dalam bentuk undang-undang atau Peraturan Daerah adalah jenis kebijakan yang memerlukan kebijakan publik penjelas atau sering diistilahkan sebagai peraturan pelaksanaan. Kebijakan publik yang bisa langsung dioperasionalkan antara lain Keputusan Presiden, Instruksi Presiden, Keputusan Menteri, Keputusan Kepala Daerah, Keputusan Kepala Dinas, dan lain-lain.¹⁰

Daniel A. Mazmanian dan Paul A. Sabatier menjelaskan makna pelaksanaan ini dengan mengatakan bahwa: memahami apa yang senyatanya terjadi sesudah suatu program dinyatakan berlaku atau dirumuskan merupakan fokus perhatian pelaksanaan kebijakan, yakni kejadian-kejadian dan kegiatan-kegiatan yang timbul sesudah

¹⁰ Riant Nugroho Dwijowijoto, *Kebijakan Publik, Formulasi, Implementasi, dan Evaluasi*. Jakarta: Gramedia, 2014, hlm.158-160

disahkannya pedoman-pedoman kebijakan Negara, yang mencakup baik usaha-usaha untuk mengadministrasikannya maupun untuk menimbulkan akibat/dampak nyata pada masyarakat atau kejadian - kejadian.¹¹

Pengertian pelaksanaan di atas apabila dikaitkan dengan kebijakan adalah bahwa sebenarnya kebijakan itu tidak hanya dirumuskan lalu dibuat dalam suatu bentuk positif seperti undang-undang dan kemudian didiamkan dan tidak dilaksanakan atau diimplementasikan, tetapi sebuah kebijakan harus dilaksanakan atau dipelaksanaankan agar mempunyai dampak atau tujuan yang diinginkan. Pelaksanaan kebijakan merupakan suatu upaya untuk mencapai tujuan-tujuan tertentu dengan sarana-sarana tertentu dan dalam urutan waktu tertentu.¹²

2. Faktor Pendukung Pelaksanaan Kebijakan

Menurut Teori Pelaksanaan Kebijakan George Edward III), faktor-faktor yang mendukung pelaksanaan kebijakan, yaitu :

a. Komunikasi

Ada tiga hal penting yang dibahas dalam proses komunikasi kebijakan, yakni transmisi, konsistensi, dan kejelasan (*clarity*). Faktor pertama yang mendukung pelaksanaan kebijakan adalah transmisi. Seorang pejabat yang mengimplementasikan keputusan harus menyadari bahwa suatu keputusan telah dibuat dan suatu perintah untuk pelaksanaannya telah dikeluarkan. Faktor kedua yang mendukung pelaksanaan kebijakan adalah kejelasan, yaitu bahwa

¹¹ Solichin Abdul Wahab, *Op., Cit.*, hlm. 64-65

¹² Bambang Sunggono, *Hukum dan Kebijaksanaan Publik*, Jakarta: PT Karya Unipress. 2014, hlm.137

petunjuk-petunjuk pelaksanaan kebijakan tidak hanya harus diterima oleh para pelaksana kebijakan, tetapi komunikasi tersebut harus jelas. Faktor ketiga yang mendukung pelaksanaan kebijakan adalah konsistensi, yaitu jika pelaksanaan kebijakan ingin berlangsung efektif, maka perintah-perintah pelaksanaan harus konsisten dan jelas.

b. Sumber-sumber

Sumber-sumber penting yang mendukung pelaksanaan kebijakan meliputi : staf yang memadai serta keahlian-keahlian yang baik untuk melaksanakan tugas-tugas mereka, wewenang dan fasilitas-fasilitas yang dapat menunjang pelaksanaan pelayanan publik.

c. Kecenderungan-kecenderungan atau tingkah laku-tingkah laku

Kecenderungan dari para pelaksana mempunyai konsekuensi-konsekuensi penting bagi pelaksanaan kebijakan yang efektif. Jika para pelaksana bersikap baik terhadap suatu kebijakan tertentu yang dalam hal ini berarti adanya dukungan, kemungkinan besar mereka melaksanakan kebijakan sebagaimana yang diinginkan oleh para pembuat keputusan awal.

d. Struktur birokrasi

Birokrasi merupakan salah satu badan yang paling sering bahkan secara keseluruhan menjadi pelaksana kebijakan, baik itu struktur pemerintah dan juga organisasi-organisasi swasta.¹³

¹³ Budi Winarno, *Op., Cit*, hlm.126-151

3. Faktor Penghambat Pelaksanaan Kebijakan

Pelaksanaan kebijakan mempunyai beberapa faktor penghambat, yaitu:

a. Isi kebijakan

Pertama, pelaksanaan kebijakan gagal karena masih samarnya isi kebijakan, maksudnya apa yang menjadi tujuan tidak cukup terperinci, sarana-sarana dan penerapan prioritas, atau program-program kebijakan terlalu umum atau sama sekali tidak ada. Kedua, karena kurangnya ketetapan intern maupun ekstern dari kebijakan yang akan dilaksanakan. Ketiga, kebijakan yang akan dipelaksanaan dapat juga menunjukkan adanya kekurangan-kekurangan yang sangat berarti. Keempat, penyebab lain dari timbulnya kegagalan pelaksanaan suatu kebijakan publik dapat terjadi karena kekurangan-kekurangan yang menyangkut sumber daya-sumber daya pembantu, misalnya yang menyangkut waktu, biaya/dana dan tenaga manusia.

b. Informasi

Pelaksanaan kebijakan publik mengasumsikan bahwa para pemegang peran yang terlibat langsung mempunyai informasi yang perlu atau sangat berkaitan untuk dapat memainkan perannya dengan baik. Informasi ini justru tidak ada, misalnya akibat adanya gangguan komunikasi.

c. Dukungan

Pelaksanaan suatu kebijakan publik akan sangat sulit apabila pada pengimplementasiannya tidak cukup dukungan untuk pelaksanaan kebijakan tersebut.

d. Pembagian Potensi

Sebab musabab yang berkaitan dengan gagalnya pelaksanaan suatu kebijakan publik juga ditentukan aspek pembagian potensi di antara para pelaku yang terlibat dalam pelaksanaan. Struktur organisasi pelaksanaan dapat menimbulkan masalah-masalah apabila pembagian wewenang dan tanggung jawab kurang disesuaikan dengan pembagian tugas atau ditandai oleh adanya pembatasan-pembatasan yang kurang jelas.¹⁴

2.2 Tinjauan tentang Perizinan

2.2.1 Pengertian Perizinan

Perizinan adalah salah satu bentuk pelaksanaan fungsi pengaturan dan bersifat pengendalian yang dimiliki oleh pemerintah terhadap kegiatan-kegiatan yang dilakukan oleh masyarakat. Perizinan dapat berbentuk pendaftaran, rekomendasi, sertifikasi, penentuan kuota dan izin untuk melakukan sesuatu usaha yang biasanya harus dimiliki atau diperoleh suatu organisasi perusahaan atau seseorang sebelum yang bersangkutan dapat melakukan suatu kegiatan atau tindakan.¹⁵

Perizinan juga merupakan suatu instrumen kebijakan yang dilakukan oleh pemerintah dalam upaya mengatur kegiatan-kegiatan yang memiliki peluang menimbulkan gangguan bagi kepentingan umum melalui mekanisme perizinan. Oleh karena itu kebijakan perizinan harus didasarkan pada prinsip bahwa kegiatan yang berpeluang menimbulkan gangguan pada dasarnya

¹⁴ Bambang Sunggono, *Op., Cit*, hlm.149-153)

¹⁵ HR, Ridwan. *Hukum Administrasi Negara*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2016, hlm.198

dilarang, kecuali memiliki izin terlebih dahulu dari pemerintah atau instansi yang berwenang. Menurut Syafrudin, perizinan tidak lahir dengan sendirinya secara serta merta, namun mestinya ditopang oleh wewenang yang telah diberikan kepada pejabat publik (pemerintah sebagai pelaksana undang-undang). Pada akhirnya pemberian izin pada pemerintah kepada orang atau individu dan badan hukum dilaksanakan melalui surat keputusan atau ketetapan yang selanjutnya menjadi ranah hukum administrasi negara.¹⁶

Selain itu perizinan juga termasuk perwujudan dari administrasi publik, yang menunjukkan bahwa pemerintah lebih responsif/lebih tanggap terhadap apa yang dibutuhkan masyarakat/lebih mengetahui cara terbaik untuk memberikan pelayanan publik terhadap masyarakat. Pada dasarnya dapat diklasifikasikan menjadi dua yaitu:

1. Lisensi (*license*) yaitu izin yang diperlukan untuk suatu kegiatan tertentu yang tidak memerlukan ruang misalnya SIUP, Izin Prinsip, Izin Trayek, SIM dan lain-lain.
2. Izin (*permit*) yaitu izin yang berkaitan dengan lokasi serta pemanfaatan dan kualitas ruang, misalnya izin lokasi, izin pemanfaatan ruang, misalnya SITU, lingkungan, misalnya AMDAL, HO, konstruksi misalnya IMB, khusus pemanfaatan SDA misalnya SIPA.¹⁷

¹⁶ Enny Nurbaningsih, *Analisis dan Evaluasi Hukum Mengenai Mekanisme Perizinan Dalam Rangka Mendukung Kemudahan Berinvestasi di Indonesia*, Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional, 2017, hlm. 31.

¹⁷ Em. Lukman Hakim, *Pengantar Administrasi Pembangunan*, Yogyakarta: Ar-Ruzz Media, 2011, hlm. 22.

2.2.2 Fungsi dan Tujuan Perizinan

Ketentuan tentang perizinan mempunyai fungsi mengatur dan menertibkan. Sebagai fungsi mengatur yaitu dimaksudkan agar izin atau setia izin tempat-tempat usaha, bangunan dan bentuk kegiatan masyarakat lainnya tidak bertentangan satu sama lain, sehingga terciptanya ketertiban dalam segi kehidupan bermasyarakat. Sebagai fungsi mengatur, dimaksudkan bahwa perizinan yang ada dapat dilaksanakan sesuai dengan peruntukannya, sehingga tidak terdapat penyalahgunaan izin yang telah diberikan, dengan kata lain fungsi pengaturan ini dapat disebut juga sebagai fungsi yang dimiliki oleh pemerintah.¹⁸

Adapun tujuan perizinan, hal ini tergantung pada kenyataan konkret yang dihadapi. Meskipun demikian, secara umum dapatlah disebutkan sebagai berikut:

1. Keinginan mengarahkan (mengendalikan) aktivitas-aktivitas tertentu
2. Mencegah bahaya bagi lingkungan
3. Keinginan melindungi objek-objek tertentu
4. Hendak membagi benda-benda yang sedikit
5. Pengarahan, dengan menyeleksi orang-orang dan aktivitas, di mana pengurus harus memenuhi syarat tertentu.¹⁹

¹⁸ Andrian Sutedi. *Hukum Perizinan Dalam Sektor Pelayanan Publik*. Jakarta: Sinar Grafika. 2010, hlm.193

¹⁹ Juniarso Ridwan dan Achmad Sodik Sudrajat, *Hukum Administrasi Negara dan Kebijakan Pelayanan Publik*, Bandung, 2019, hlm. 218

2.3 Tinjauan tentang Pelayaran

2.3.1 Pengertian Pelayaran

Pelayaran dalam arti luas, tidak bisa terlepas dari aspek angkutan di perairan (dalam arti kapal), aspek ke pelabuhan, serta aspek keamanan dan keselamatannya, sedangkan pelayaran dalam arti sempit hanya menyangkut pada aspek angkutannya saja.²⁰

Sebagai suatu bentuk kegiatan yang mempengaruhi kehidupan masyarakat, maka dunia pelayaran memerlukan regulasi yang mengatur mengenai usaha pelayaran karena Indonesia adalah negara hukum dan segala sesuatu harus diatur dalam undang-undang, maka untuk mengatur itu semua pemerintah melahirkan Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Sebagai hukum positif, Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2008 tersebut mengatur hal-hal yang di dalamnya terdapat faktor-faktor penting transportasi di perairan. Pasal 1 Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan bahwa pelayaran satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, ke pelabuhan, keselamatan dan keamanan serta perlindungan yang maritim.

Pelayaran atau dapat dikatakan juga sebagai angkutan perairan telah dijelaskan dalam Pasal 1 angka 10 Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, angkutan adalah angkutan barang dari suatu tempat diterimanya barang tersebut ke suatu tempat yang ditentukan untuk penyerahan barang yang bersangkutan, sedangkan pengangkutan adalah

²⁰ Wirjono Projodikoro, *Hukum Dagang, Hukum Pelayaran Laut dan Pelayaran Darat*, Bandung: Remaja Rosdakarya, 2013, hlm. 23

kegiatan memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain dengan selamat sampai tujuan.

Berdasarkan penjelasan di atas dapat ditarik suatu kesimpulan bahwa keduanya merupakan suatu proses, hanya saja di dalam suatu angkutan sudah saja hal yang detail. perpindahan itu diakhiri. Dalam arti sudah di tentukan tempat penerimaan barang dan penyerahan barang. Dikatakan pengangkutan perairan karena dalam kegiatan pengangkutannya dilakukan dengan melalui perairan, hanya saja jenis perairannya berbeda-beda. Angkutan di perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal.²¹

Pelayaran diselenggarakan tentu harus memberi manfaat kepada semua pihak, dalam melakukan kegiatan usaha di bidang pelayaran menggunakan persaingan yang sehat, dan juga tidak menimbulkan pencemaran lingkungan. Tujuan penyelenggaraan kegiatan pelayaran juga telah tercantum dalam undang-undang sebagai berikut:

1. Memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional
2. Membina jiwa kebaharian
3. Menjunjung kedaulatan negara
4. Menciptakan daya saing dengan mengembangkan industri angkutan perairan nasional

²¹ Zainal Assikin, *Hukum Dagang*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2013, hlm.198

5. Menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional
6. Memperkukuh kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangkaperwujudan wawasan nusantara.²²

2.3.2 Jenis Pelayaran

Berdasarkan Pasal 6 Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, angkutan di perairan terdiri atas angkutan laut, angkutan sungai dan danau, dan angkutan penyeberangan:

1. Angkutan laut

Angkutan laut adalah kegiatan angkutan yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan laut.

2. Angkutan sungai dan danau

Angkutan sungai, danau dan penyeberangan merupakan istilah yang terdiri dari dua aspek yaitu Angkutan Sungai dan Danau (ASD). Istilah ASD ini merujuk pada sebuah jenis moda atau jenis angkutan suatu sistem transportasi terdiri dari 5 macam yaitu moda angkutan darat (jalan raya), moda angkutan udara, moda angkutan kereta api, moda angkutan pipa (yang mungkin belum dikenal luas), moda angkutan laut dan moda ASD dan penyebrangan.

Angkutan perairan daratan atau angkutan perairan pedalaman merupakan istilah lain dari Angkutan Sungai dan Danau (ASD). Jenis angkutan ini telah lama dikenal oleh manusia bahkan terbilang

²² Nur Yanto, *Op., Cit.*, hlm.144

tradisional. Sebelum menggunakan angkutan jalan dengan mengendarai hewan seperti kuda dan sapi, manusia telah memanfaatkan sungai untuk menempuh perjalanan jarak jauh. Demikian juga di Indonesia, sungai merupakan wilayah favorit sehingga banyak sekali pusat pemukiman, ekonomi, budaya maupun kota-kota besar yang berada di tepian sungai seperti Palembang.²³

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan, terutama pada Pasal 1, dijelaskan bahwa angkutan perairan daratan yang juga dikenal sebagai angkutan sungai dan danau (ASD) adalah meliputi angkutan di waduk, rawa, banjir, kanal, dan terusan. Di Indonesia, angkutan perairan daratan merupakan bagian dari sub sistem perhubungan darat dalam sistem transportasi nasional.

3. Angkutan penyebrangan

Angkutan penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan bergerak yang menghubungkan jaringan jalan dan/atau jaringan kereta api yang terputus karena adanya perairan. Dalam bahasa Inggris, moda ini dikenal dengan istilah *ferry transport*. Selain yang telah disebutkan di atas, masih ada jenis angkutan laut berdasarkan Pasal 7 Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Angkutan Laut Dalam Negeri, Angkutan Laut Luar Negeri, Angkutan Laut Khusus, dan Angkutan Laut Pelayaran Rakyat.

²³ Pasal 3 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

2.4 Tinjauan tentang Syahbandar

Kata syahbandar menurut etimologisnya terdiri dari kata syah dan Bandar, syah berarti penguasa dan kata Bandar berarti pelabuhan-pelabuhan dan sungai-sungai yang digunakan sebagai tempat labuh, tempat-tempat kapal pada jembatan punggah dan jembatan-jembatan muat, dermaga-dermaga dan cerocok-cerocok dan tempat-kepil yang lazim digunakan oleh kapal, juga daerah laut yang dimaksudkan sebagai tempat-tempat kepil kapal-kapal yang karena syarat atau sebab-sebab lain, tidak dapat masuk dalam batas-batas tempat kepil yang lazim digunakan.²⁴

Menurut kamus besar bahasa Indonesia, syahbandar adalah pegawai negeri yang mengepalai urusan pelabuhan, kepala pelabuhan. Dalam bahasa Inggris biasa disebut *harbour master*. Secara hukum, syahbandar diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menjelaskan bahwa syahbandar adalah pejabat pemerintah yang diangkat oleh menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap terpenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2012 Organisasi dan Tata kerja Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan dijelaskan dalam Pasal 1, kantor syahbandar dan otoritas pelabuhan adalah unit pelaksana teknis di lingkungan kementerian perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada direktur jenderal perhubungan laut. Sedangkan dalam Peraturan

²⁴ Randy y.c, Aguw, *Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Keselamatan Pelayaran Dirinjau dari Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*, Jurnal Lex Administratum, Volume.1 Nomor 1 2013, hlm. 47

Menteri Perhubungan Nomor PM 51 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut dalam Pasal 1 angka 12 syahbandaran dan otoritas pelabuhan adalah lembaga pemerintah di pelabuhan yang mempunyai tugas melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran.

Kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan mempunyai tugas melaksanakan pengawasan, dan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan ke pelabuhan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.

Kantor Kesyahbandaran mempunyai fungsi sebagai berikut:

1. Pelaksanaan pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal dan penetapan status hukum kapal
2. Pelaksanaan pemeriksaan manajemen keselamatan kapal
3. Pelaksanaan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran terkait dengan kegiatan bongkar muat barang berbahaya, barang khusus, limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), pengisian bahan bakar, ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, laik layar dan ke pelautan, tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran, pemanduan dan penundaan kapal serta penerbitan surat persetujuan berlayar
4. Pelaksanaan pemeriksaan kecelakaan kapal, pencegahan dan pemadaman kebakaran di perairan pelabuhan, penanganan musibah di laut, pelaksanaan

perlindungan lingkungan maritime dan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran

5. Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran
6. Pelaksanaan penyusunan rencana induk pelabuhan, daerah lingkungan kerja kepentingan pelabuhan, serta pengawasan penggunaannya, pengusulan tarif untuk ditetapkan menteri
7. Pelaksanaan penyediaan, pengaturan, dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan, pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran dan jaringan jalan serta sarana bantu navigasi pelayaran
8. Pelaksanaan penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan, keamanan dan ketertiban, kelancaran arus barang di pelabuhan
9. Pelaksanaan peraturan lalu lintas kapal keluar masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal, penyediaan dan/atau pelayanan jasa ke pelabuhan serta pemberian konsesi atau bentuk lainnya kepada badan usaha pelabuhan
10. Penyiapan bahan penetapan dan evaluasi standar kinerja operasional pelayanan jasa ke pelabuhan
11. Pelaksanaan urusan keuangan, kepegawaian dan umum hukum dan hubungan masyarakat serta pelaporan.

Dasar hukum dalam melaksanakan tugas dan fungsinya Kesyahbandaran adalah sebagai berikut:

1. Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

2. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Ke pelabuhan
3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan
4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 28 Tahun 2022 tentang tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar dan Persetujuan Kegiatan Kapal di Pelabuhan

2.5 Tinjauan Tentang Surat Persetujuan Berlayar (SPB)

2.5.1 Pengertian Surat Persetujuan Berlayar (SPB)

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 Tahun 2014 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar, yang dimaksud dengan Surat Persetujuan Berlayar adalah dokumen Negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar. Melihat dari pengertian tersebut maka Syahbandar memiliki kewenangan untuk menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar. Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar merupakan suatu kegiatan pengawasan yang dilakukan oleh Syahbandar terhadap kapal yang akan berlayar berdasarkan surat pernyataan nakhoda (*master sailing declaration*).

Sebelum kapal berlayar diperlukan surat pernyataan yang dibuat oleh Nakhoda yang menerangkan bahwa kapal, muatan dan awak kapalnya telah memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim untuk berlayar ke pelabuhan tujuan. Hal

ini dimaksudkan untuk menjamin bahwa kapal dalam keadaan laik laut atau keadaan kapal telah memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 28 Tahun 2022 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar dan Persetujuan Kegiatan Kapal di Pelabuhan menerangkan bahwa setiap kapal yang berlayar wajib memiliki surat persetujuan berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar. Surat persetujuan berlayar akan dianggap tidak berlaku apabila kapal dalam waktu 24 (dua puluh empat) jam setelah surat persetujuan berlayar diterbitkan, kapal tidak segera bertolak dari pelabuhan. Surat Persetujuan Berlayar dapat ditunda penerbitannya oleh Syahbandar apabila ternyata kapal tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal atau terdapat pertimbangan cuaca buruk yang dapat mengganggu keselamatan dan keamanan pelayaran.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 28 Tahun 2022 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar dan Persetujuan Kegiatan Kapal di Pelabuhan, diatur bahwa setiap kapal yang berlayar wajib memiliki surat persetujuan berlayar yang di keluarkan oleh Syahbandar. SPB itu sendiri adalah Dokumen Negara yang di keluarkan oleh Syahbandar

kepada setiap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan setelah kapal memenuhi persyaratan:

1. Kelaiklautan kapal 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 dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu. dan pejabat Pemeriksa Kelaiklautan Kapal adalah pejabat Kesyahbandaran yang ditunjuk, dan telah memiliki kualifikasi dan kompetensi di bidang Kesyahbandaran
2. Kewajiban lainnya adalah kewajiban pembayaran atas jasa pelayanan ke pelabuhan, jasa pengawasan di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran yang berlaku di bidang pelayaran, kewajiban SPB ini beralu untuk semua jenis dan ukuran kapal, kecuali kapal perang dan kapal Negara.

2.5.2 Permohonan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB)

Pengajuan permohonan surat persetujuan berlayar kapal dilakukan oleh nakhoda atau pemilik kapal/penanggung jawab perusahaan dengan melampirkan persyaratan. Untuk syarat administratif menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 28 Tahun 2022 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar dan Persetujuan Kegiatan Kapal di Pelabuhan menjelaskan bahwa untuk mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar Nakhoda atau pemilik kapal/penanggung jawab perusahaan harus

mengajukan permohonan kepada Syahbandar setelah kapal siap berlayar dengan melampirkan persyaratan:

1. Surat pernyataan kesiapan kapal perikanan berangkat dari nakhoda (*master sailing declaration*)
2. Bukti pemenuhan kewajiban kapal antara lain:
 - a. Bukti pembayaran jasa ke pelabuhan
 - b. Bukti pembayaran retribusi/pajak
 - c. Bukti pembayaran jasa kebersihan kapal
 - d. Persetujuan Bea dan Cukai
 - e. Persetujuan Imigrasi
 - f. Persetujuan Karantina kesehatan
 - g. Persetujuan Karantina
 - h. Surat laik operasi kapal
 - i. Surat Tanda Bukti Lapor Kedatangan Kapal
 - j. Surat Tanda Bukti Lapor Keberangkatan Kapal
 - k. Perjanjian kerja laut atau daftar Nakhoda dan ABK
 - l. Surat penugasan pemantau kapal dan kapal pengangkut penumpang ataupun barang untuk kapal yang diwajibkan menerima pemantau kapal dan kapal pengangkut barang maupun penumpang.

2.5.3 Syarat Surat Persetujuan Berlayar (SPB)

Syarat penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang harus di lengkap oleh kapal yang akan berlayar adalah:

1. Surat permohonan dari pemilik, nakhoda dan atau keagenan kapal dengan melampirkan:

- a. Surat pernyataan nakhoda (*master sailing declaration*)
 - b. Daftar pemeriksaan kelengkapan dan validasi surat dan dokumen kapal (memorandum)
 - c. Dokumen muatan
 - d. Daftar awak kapal (*crew list*)
2. Bukti pelunasan Pembayaran Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)
 3. Bukti Laporan Kedatangan/Keberangkatan Kapal (LK3)
 4. Bukti Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK)
 5. Bukti Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang (PPKB)
 6. *Flag State Control*
 7. Kesehatan Pelabuhan
 8. Bagi kapal Asing melampirkan:
 - a. *Port state control*
 - b. *Immigration clearance*
 - c. *Inward manifest*
 - d. *Outward manifest*.²⁵

2.5.4 Penundaan, Pencabutan dan Pembebasan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) (*Port Clearance*)

Syahbandar dapat menunda, membebaskan dan mencabut SPB apabila:

1. Pembebasan Surat Persetujuan Berlayar

Pembebasan Surat Persetujuan Berlayar berlaku bagi kapal-kapal dalam keadaan kapal yang untuk sementara berlayar keluar pelabuhan dengan tujuan memberikan bantuan pertolongan kepada kapal yang berada

²⁵ Kementerian Perhubungan Direktorat Jendral Perhubungan Laut, Standar Operasional Prosedur (SOP) Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) 2022

dalam bahaya, kapal yang berlayar dalam batas pelabuhan, kapal yang melakukan percobaan berlayar dan Kapal yang menyinggahi pelabuhan karena keadaan darurat

Pembebasan Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) diberikan kepada nakhoda setelah pemilik atau operator kapal atau badan usaha yang ditunjuk menjadi agen kapal menyampaikan permohonan tertulis kepada Syahbandar. Dalam memberikan pembebasan Surat Persetujuan Berlayar (*port clearance*) Syahbandar wajib menerbitkan surat pembebasan sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan.

2. Penundaan SPB (*Port Clearance*)

Dalam hal kondisi cuaca pada perairan yang akan dilayari kapal dapat membahayakan keselamatan berlayar, Syahbandar dapat menunda pemberangkatan kapal. Penundaan keberangkatan kapal melebihi 24 (dua puluh empat) jam dari waktu tolak yang telah ditetapkan, pemilik atau operator kapal atau badan usaha yang ditunjuk menjadi agen kapal wajib mengajukan surat permohonan ulang penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) kepada Syahbandar.

3. Pencabutan terhadap Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*)

Pencabutan terhadap Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) telah diterbitkan dapat dilakukan oleh Syahbandar, apabila:

- a. Kapal tidak berlayar meninggalkan pelabuhan, melebihi 24 (dua puluh empat) jam dari batas waktu tolak yang telah ditetapkan
- b. Kapal melakukan kegiatan di pelabuhan yang mengganggu kelancaran

c. Lalu lintas kapal, membahayakan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim; dan/atau perintah tertulis dari pengadilan negeri.

Lalu lintas kapal, membahayakan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim; dan/atau perintah tertulis dari pengadilan negeri.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Pendekatan Masalah

Penelitian hukum merupakan suatu kegiatan ilmiah yang didasarkan pada metode sistematis dan pemikiran tertentu untuk mempelajari satu atau beberapa gejala hukum tertentu dengan menganalisisnya.²⁶ Pendekatan masalah yang digunakan dalam penelitian ini meliputi:

1. Pendekatan normatif

Pendekatan normatif adalah pendekatan yang dilakukan berdasarkan hukum utama, menelaah hal yang bersifat teoritis yang menyangkut asas-asas hukum, konsepsi hukum, pandangan dan doktrin-doktrin hukum, peraturan hukum dan sistem hukum.²⁷

2. Pendekatan empiris

Pendekatan empiris dilakukan untuk mempelajari hukum dan kenyataan yang ada di lapangan, berdasarkan fakta yang ada.

Kedua pendekatan ini digunakan dengan tujuan agar memperoleh gambaran dan pemahaman dengan jelas dan benar terhadap permasalahan yang akan di bahas dalam penelitian guna penulisan skripsi ini.

²⁶ Soejono Soekanto, *Penelitian Hukum*, Jakarta: Rajawali Press, 2002, hlm.1

²⁷ Abdulkadari Muhammad, *Hukum dan Penelitian Hukum*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2004, hlm.135

3.2 Sumber dan Jenis Data Penelitian

Sumber data penelitian ini berasal dari data lapangan dan data kepustakaan, sedangkan jenis data terdiri dari jenis data primer dan jenis sekunder.

3.2.1 Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh oleh penulis dari hasil studi dan penelitian di lapangan.²⁸ Data primer dari hasil wawancara yang dilakukan kepada Febri Bur, SH., Kepala Seksi Keselamatan Berlayar Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang Provinsi Lampung dan 3 (tiga) orang nakhoda. Pemilihan informan di atas untuk mencari masukan, saran-saran dan tanggapan mengenai pemberian Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di Pelabuhan Panjang Provinsi Lampung.

3.2.2 Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh dari kepustakaan, data sekunder diperoleh dengan mempelajari dan mengkaji literatur-literatur dan perundang-undangan, data sekunder menghasilkan bahan hukum sekunder.²⁹ Data sekunder yang diperoleh dari bahan pustaka, terdiri dari:

1. Bahan hukum primer

Yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat, yang terdiri dari berbagai peraturan, undang-undang, keputusan menteri dan peraturan yang setara, yang meliputi:

- a. Undang - Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
- b. Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- c. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Ke pelabuhan

²⁸ *Ibid*, hlm.134

²⁹ *Ibid*, hlm.122

- d. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan
- e. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 Tahun 2014 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar
- f. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata kerja Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan
- g. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut
- h. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 28 Tahun 2022 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar dan Persetujuan Kegiatan Kapal di Pelabuhan.

3. Bahan hukum sekunder

Bahan hukum sekunder adalah bahan hukum yang terdiri atas buku-buku teks yang ditulis oleh ahli hukum yang berpengaruh, jurnal-jurnal hukum, pendapat para sarjana, kasus-kasus hukum, yurisprudensi, dan hasil-hasil simposium mutakhir yang berkaitan dengan topik penelitian.³⁰

4. Bahan hukum tersier

Bahan hukum tersier, yaitu bahan hukum yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder seperti literatur-literatur, makalah, dokumen, serta tulisan ilmiah yang berkaitan dengan penelitian ini.

³⁰ Johny Ibrahim. *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*. Surabaya: Bayumedia, 2008, hlm. 296

3.3 Metode Pengumpulan

Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan studi pustaka dan studi lapangan.

1. Studi pustaka

Studi kepustakaan dimaksud untuk memperoleh data-data sekunder. Dalam hal ini penulis melakukan serangkaian kegiatan studi dokumenter dengan cara membaca, mencatat, mengutip buku-buku referensi dan menelaah perundang-undangan, dokumen dan informasi lain yang ada hubungannya dengan permasalahan.

2. Studi lapangan

Studi lapangan merupakan usaha mendapatkan data primer dan dalam penelitian ini dilakukan dengan wawancara terpimpin yaitu dengan cara mengajukan pertanyaan-pertanyaan yang berkaitan dengan permasalahan yang ada dalam penelitian ini. Pertanyaan yang telah dipersiapkan diajukan kepada pihak-pihak yang bersangkutan dengan maksud untuk mendapatkan data, tanggapan, dan juga jawaban dari responden. Wawancara dalam penelitian ini akan dilakukan dengan Febri Bur, SH., Kepala Seksi Keselamatan Berlayar Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang Provinsi Lampung dan masyarakat atau nakhoda di Pelabuhan Panjang Bandar Lampung.

3.4 Pengolahan Data

Tahapan pengolahan data dalam penelitian meliputi kegiatan-kegiatan sebagai berikut:

1. Seleksi data yaitu data yang diperoleh diperiksa dan diteliti mengenai kelengkapan, kejelasan, kebenaran, sehingga terhindar dari kekurangan dan kesalahan
2. Klasifikasi data yaitu pengelompokan data yang telah diseleksi dengan mempertimbangkan jenis dan hubungannya guna mengetahui tempat masing-masing data
3. Penyusunan data yaitu dengan menyusun dan menempatkan data pada pokok bahasan atau permasalahan dengan susunan kalimat yang sistematis sesuai dengan tujuan penelitian

3.5 Analisis Data

Untuk memberikan jawaban terhadap permasalahan yang ada maka data tersebut perlu dilakukan analisis, pada penelitian ini data dianalisis secara deskriptif kualitatif dengan mendeskripsikan atau menggambarkan data yang dianalisis dari penelitian di lapangan ke dalam bentuk penjelasan dengan cara sistematis sehingga memiliki arti dan dapat dirangkum guna pembahasan pada bab-bab selanjutnya.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan ada bab sebelumnya, maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Kewenangan Kantor Kesyahbanran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I di Pelabuhan Panjang dalam pelaksanaan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di Pelabuhan Panjang Provinsi Lampung adalah melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang angkutan di pelabuhan, dengan cara melakukan pengecekan secara administratif mulai dari pengecekan bukti pembayaran jasa ke pelabuhan, bukti pembayaran jasa kenavigasian, bukti pembayaran penerimaan uang perkapalan, persetujuan bea dan cukai, persetujuan imigrasi, persetujuan karantina kesehatan, dan persetujuan karantina hewan dan tumbuhan serta melakukan verifikasi/pemeriksaan sertifikat dan dokumen kapal sebelum Surat Persetujuan Berlayar (SPB) atau *clearence out*, dan melakukan verifikasi/pemeriksaan visi kapal yang dinyatakan dengan layak untuk berlayar. Selain itu Kantor Kesyahbanran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I di Pelabuhan Panjang juga diberikan kewenangan untuk menolak atau menunda penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB)

dengan alasan kapal untuk berlayar tidak memenuhi persyaratan kelayakan kelautan dan keamanan kapal, cuaca yang membahayakan penumpang kapal, pemilik kapal atau operator kapal yang kurang disiplin dalam melaporkan kedatangan kapal, sikap tidak kooperatif pemilik atau operator kapal yang tidak memberikan dokumen kepada Syahbandar untuk disimpan di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I di Pelabuhan Panjang. Sedangkan Pencabutan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) juga dapat oleh Syahbandar jika kapal tidak berlayar meninggalkan pelabuhan melebihi 24 (dua puluh empat) jam dari batas waktu penerbitan

2. Prosedur pelaksanaan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di Pelabuhan Panjang Provinsi Lampung sudah sesuai dengan Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 28 Tahun 2022 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar dan Persetujuan Kegiatan Kapal di Pelabuhan. Kesesuaian tersebut terlihat dari pelayanan dilakukan dengan cepat dengan sistem *online* baik kapal yang akan berlayar maupun kapal yang baru datang ke pelabuhan.

Selain itu petugas Pelabuhan Panjang Provinsi Lampung juga melakukan pengecekan atau verifikasi terhadap data-data pemilik kapal, operator kapal atau nakhoda sebelum petugas melakukan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Waktu yang diperlukan untuk penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) secara Langsung (Manual) maupun secara *online* yang dimulai dari penerimaan dokumen hingga pencetakan diperlukan waktu kurang lebih sekitar 20 sampai dengan 30 menit.

5.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas maka peneliti akan memberikan saran kepada pihak-pihak terkait demi kesempurnaan pelaksanaan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di Pelabuhan Panjang Provinsi Lampung, saran tersebut antara lain:

1. Bagi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang Provinsi Lampung hendaknya meningkatkan kualitas prosedur pelayanan pelaksanaan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) mulai dari disiplin pegawai, memperbaiki dan menambah fasilitas atau sarana dan prasarana baik fisik dan non fisik seperti kualitas jaringan internet, komputer dan printer yang di khususnya kepada pemilik kapal, operator kapal atau nakhoda yang mengurus penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) secara *online* melalui Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang
2. Kepada pemilik kapal, operator kapal atau nakhoda agar lebih meningkatkan kedisiplinan dalam mematuhi segenap ketentuan dan persyaratan yang telah di tetapkan dalam pelaksanaan proses pelayanan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB), sehingga pelaksanaan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dapat terselenggara dengan baik, efektif dan efisien serta kapal yang akan berlayar betul-betul dalam kondisi baik dan betul-betul layak, sehingga kemungkinan yang tidak di harapkan tidak akan terjadi di saat kapal sedang di operasionalkan.

DAFTAR PUSTAKA

Buku-Buku:

- Assikin, Zainal. 2013. *Hukum Dagang*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada
- Dwijowijoto, Riant Nugroho. 2014. *Kebijakan Publik, Formulasi, Pelaksanaan, dan Evaluasi*. Jakarta: Gramedia.
- Hakim, Em. Lukman. 2011. *Pengantar Administrasi Pembangunan*, Yogyakarta: Ar-Ruzz Media
- Irawan Soehartono. 2015. *Metode Penelitian Sosial*, Bandung: Remaja Rosdakarya
- Johny Ibrahim. 2008. *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*. Surabaya: Bayumedia.
- Muhammad, Abdulkadari. 2004. *Hukum dan Penelitian Hukum*, Bandung: Citra Aditya Bakti
- Nurbaningsih, Enny. 2017. *Analisis dan Evaluasi Hukum Mengenai Mekanisme Perizinan Dalam Rangka Mendukung Kemudahan Berinvestasi di Indonesia*, Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional
- Projodikoro, Wirjono. 2013. *Hukum Dagang, Hukum Pelayaran Laut dan Pelayaran Darat*, Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Ridwan, HR. 2016. *Hukum Administrasi Negara*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada
- Ridwan, Juniarso dan Sudrajat, Achmad Sodik. 2019. *Hukum Administrasi Negara dan Kebijakan Pelayanan Publik*, Bandung
- Soekanto, Soejono. 2002. *Penelitian Hukum*, Jakarta: Rajawali Press.
- Soekanto, Soejono. 2006. *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: Rineka Cipta.
- Susantono, Bambang. 2013. *Transportasi dan Investasi Tantangan dan Perspektif Multidimensi*, Jakarta.

Sunggono, Bambang. 2014. *Hukum dan Kebijakan Publik*, Jakarta: PT Karya Unipress.

Sutedi, Andrian. 2010. *Hukum Perizinan Dalam Sektor Pelayanan Publik*. Jakarta: Sinar Grafika

Wahab, Solichin Abdul. 2007. *Analisis Kebijakan: dari Formulasi ke Pelaksanaan Kebijakan Negara*, Jakarta: Sinar Grafika.

Winarno, Budi. 2012. *Kebijakan Publik: Teori dan Proses*. Yogyakarta: Media Presindo.

Yanto, Nur. 2014. *Memahami Hukum Laut Indonesia*, Jakarta: Mitra Wacana Media.

Jurnal:

Randy y.c, Aguw. 2013. *Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Keselamatan Pelayaran Dirinjau dari Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*, Jurnal Lex Administratum, Volume.1 Nomor 1.

Tri Cahyadi. 2017. *Perlindungan Hukum Pelaut Di Kapal Indonesia Berbasis Nilai Keadilan*. Jurnal Pembaharuan Hukum

Peraturan Perundang-Undangan:

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Undang - Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan

Undang - Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perikanan

Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Ke pelabuhan

Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata kerja Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan

Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 3 Tahun 2013 tentang Kesyahbandaran di Pelabuhan Perikanan

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 Tahun 2014 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 154 tahun 2015 tentang Pelayanan Surat Persetujuan Berlayar Syahbandar Secara *Online*

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 76 Tahun 2018 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 71 Tahun 2021 tentang Perubahan Ketiga Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, Tugas dan Fungsi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 28 Tahun 2022 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar dan Persetujuan Kegiatan Kapal di Pelabuhan

Surat Edaran Kementerian Perhubungan Nomor SE-DJBPL 24 Tahun 2022 tentang Pemenuhan Kewajiban Lainnya dalam Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB)

Kementerian Perhubungan Direktorat Jendral Perhubungan Laut, Standar Operasional Prosedur (SOP) Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) 2022