



Research Article

Kebijakan Pemerintah dalam Implementasi Penerbitan Surat Izin Berlayar di Pelabuhan Cirebon

Didi Nursidi

Program Studi Ilmu Hukum, Universitas Wiralodra; didi.nursidi@unwir.ac.id 

Copyright © 2025 by Authors, Published by **Public Policy: Jurnal Ilmu Sosial dan Kebijakan**. This is an open access article under the CC BY License <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Received : December 12, 2024
Accepted : February 15, 2025

Revised : January 24, 2025
Available online : March 26, 2025

How to Cite: Didi Nursidi. (2025). Government Policy in Implementing the Issuance of Sailing Permits In Cirebon Port. *Public Policy: Jurnal Ilmu Sosial Dan Kebijakan*, 2(1), 28-38. <https://doi.org/10.61166/policy.v2i1.11>

Government Policy in Implementing the Issuance of Sailing Permits In Cirebon Port

Abstract. The issuance of Sailing Permit (SIB) in its implementation still has the application of application requirements that are applied outside the applicable provisions, for example additional costs, for that it is necessary to make consistent enforcement efforts, so that an efficient service system is created. For this purpose, the Port Administrator needs to improve the one-stop integrated licensing pattern so that efforts to make Cirebon Port an International Sea Port have a high level of competitiveness.

Keywords: Public Policy, Policy Implementation, Sailing License, Port of Cirebon.

Abstrak. Penerbitan Surat Ijin Berlayar (SIB) dalam implementasinya masih terdapat penerapan syarat-syarat permohonan yang diterapkan di luar ketentuan yang berlaku, misalnya adanya tambahan biaya, untuk itu perlu upaya penegakkan aturan yang konsisten, sehingga tercipta suatu sistem

pelayanan yang efisien. Untuk kepentingan tersebut Administrator Pelabuhan perlu meningkatkan pola perizinan terpadu satu pintu sehingga upaya menjadikan Pelabuhan Cirebon sebagai Pelabuhan Laut Internasional memiliki tingkat daya saing yang tinggi.

Kata Kunci: Kebijakan Publik, Implementasi Kebijakan, Izin Berlayar, Pelabuhan Cirebon.

PENDAHULUAN

Indonesia sebagai negara maritim yang dalam perkembangan pembangunannya tengah berupaya memaksimalkan potensi laut sebagai sarana perhubungan yang maju dan mampu menghasilkan tingkat pertumbuhan yang menggembirakan, khususnya pada aspek peningkatan pelayanan pelabuhan, dan oleh karenanya kebijakan yang tengah menjadi primadona setidaknya adalah upaya menggenjot pertumbuhan sektor kelautan

Kebijakan yang ditempuh/dibuat tersebut baik oleh Pejabat di pusat maupun di daerah dengan mengingat bahwa hukum harus secara progresif untuk mampu menjadi sarana mendukung tercapainya pelayanan publik, bahkan sampai tingkat standar tertentu, sehingga setiap kebijakan dilahirkan sebagai produk hukum dari Pejabat Tata Usaha Negara tidak sekedar memenuhi kerangka aspek hukum saja tetapi juga dalam upaya memenuhi aspek substansial yang menjadi tuntutan pembangunan pada segala bidang kehidupan.

Namun demikian dalam perkembangan kekinian, terlebih ketika aspek pelayanan publik dalam realitasnya mudah terukur oleh user maupun para stakeholder, maka kebijakan yang bersifat holistik menjadi sarana yang mesti selalu dilintasi pada semua tahapan, agar membawa inisiasi, bahwa Pemerintah harus memiliki upaya terobosan sebagai bentuk solusi percepatan pembangunan tanpa terlalu mengindahkan sarana regulasi yang pada prakteknya sering tersandung waktu dan pembiayaan yang tidak murah.

Perkembangan kasat mata pembangunan infrastruktur pelabuhan (laut) Cirebon menunjukkan geliat yang menggembirakan secara fisik, akan tetapi dalam beberapa kasus terkini memerlukan dilahirkannya sebuah kebijakan yang dengan itu disatu sisi pengguna jasa pelabuhan mendapatkan incentive dari efisiensi biaya yang diterapkan secara taat asas serta disisi lain masyarakat sekitar pelabuhan mendapatkan berbagai mamfaat baik langsung maupun tidak langsung dari keberadaan pelabuhan (multy player effectnya). Sehingga pada gilirannya kemajuan yang dialami dari pengelolaan pelabuhan juga akan dirasakan sebagai pertumbuhan bersama dimana pemerintah beserta pelaku ekonomi lainnya sama-sama memiliki tanggungjawab.

Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan Cq. Administrator Pelabuhan Cirebon dapat mengambil peran penting tanpa harus menunggu regulasi di tengah situasi hukum dan politik saat ini, sehingga Administrator Pelabuhan Cirebon bisa menetapkan bidang-bidang penanganan yang menjadi fokus, dengan masukan pihak yang kompeten. Melalui bentuk pelayanan penerbitan Izin Berlayar secara terpadu, juga dengan memaksimalkan fasilitasi jaringan tersedia, mendukung, dan mampu memberi berbagai kemudahan secara prospektif tanpa mengesampingkan berlakunya ketentuan perundang-undangan yang berlaku. Pemerintah juga dapat

menerapkan bentuk pengawasan terintegrasi dalam meminimalisir/menghindarkan proses manipulatif sebagai bagian tidak terpisahkan pada proses pengajuan persyaratan Izin Berlayar yang pada umumnya menjadi biang non efisiensi.

Untuk itu fokus dalam penelitian ini diarahkan pada syarat-syarat pengajuan permohonan Surat Izin Berlayar (SIB), proses dan prosedur pengajuan SIB, serta pola dan pelaksanaan pengawasan Administrator Pelabuhan Cirebon.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada tataran praktek dalam tugas pelayanan publik seperti halnya penerbitan Surat Izin Berlayar, Syahbandar/Administrator Pelabuhan dalam kedudukan sebagai Pejabat Tata Usaha Negara (Administrasi Negara) selalu melakukan sikap tindak, yaitu suatu tindakan bersifat aktif atau pasif yang tidak terlepas dari kewenangan yang melekat padanya karena berada di dalam dan menjadi bagian tidak terpisahkan dalam menunaikan tugas jabatannya. Dari sikap tindak Administrasi Negara menurut hukum dapat diketahui adanya wujud trifungsi yaitu:¹

1. Membentuk peraturan undang-undang dalam arti material pada satu pihak dan pada pihak lain dimaksudkan dengan undang-undang dalam arti material disini adalah ketentuan-ketentuan yang bentuknya bukan undang-undang dan tingkat derajatnya pun di bawahnya. Meskipun demikian ketentuan-ketentuan itu mempunyai daya ikat umum dan abstrak sifatnya. Sedangkan ketetapan tidak memiliki daya ikat umum dan tidak abstrak sifatnya, melainkan nyata, individual, kasuistis, kondisional dan situasional berdasarkan asas-asas adaptasi, kontinuitas, dan prioritas dalam HAN.
2. Menjalankan pemerintahan dalam kehidupan bernegara dalam rangka mencapai tujuannya.
3. Menjalankan fungsi peradilan.

Berkenaan dengan wewenang yang mendasari sikap tindak administrasi negara dalam menjalankan tugas servis publiknya, perlu dikemukakan terlebih dahulu ketentuan seperti tertuang di dalam UU No. 5 Tahun 1986, yakni; "Pasal 1 ayat (1), Tata Usaha Negara adalah Administrasi Negara yang melaksanakan fungsi untuk menyelenggarakan urusan pemerintahan baik di Pusat maupun di daerah." Dalam ayat (2); Badan atau Pejabat Tata Usaha Negara adalah Badan atau Pejabat yang melaksanakan urusan pemerintahan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku."

Dari ketentuan tersebut, terlihat bahwa Administrasi Negara dalam menjalankan fungsi penyelenggara urusan pemerintah baik di Pusat maupun di Daerah yang dilakukan oleh Badan atau Pejabatnya harus berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Untuk mengetahui bagaimana Administrasi Negara memperoleh wewenang tersebut, Philipus M, Hadjon menyatakan "hanya dapat diperoleh dengan dua cara, yaitu dengan atribusi atau dengan delegasi". Terhadap kedua istilah tersebut Indroharto menjelaskan:² "Pada atribusi terjadi

¹ Sjachran Basah, Eksistensi dan Tolok Ukur Badan Peradilan Administrasi di Indonesia. Disertasi, Bandung : Alumni, 1985, hal. 6

² Philipus M Hadjon, et. al., Pengantar Hukum Administrasi Negara. Yogyakarta : UGM Press, 1993, hal.128

pemberi wewenang pemerintah yang baru oleh suatu ketentuan dalam peraturan perundang-undangan. Disini oleh peraturan perundang-undangan sendiri dilahirkan atau diciptakan suatu wewenang pemerintah baru. Sedangkan pada delegasi terjadilah pelimpahan suatu wewenang yang telah ada oleh Badan atau Pejabat TUN yang telah memperoleh suatu wewenang pemerintah secara attributif kepada Badan atau Pejabat TUN lainnya. Jadi suatu delegasi itu selalu didahului oleh adanya suatu atribusi wewenang”.

Administrator Pelabuhan (Adpel) memiliki wewenang penuh mengizinkan kapal melepas sauh (berlayar) dari dermaga dengan menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar atau SPB (Surat Izin Berlayar atau SIB). Untuk itu Kementerian Perhubungan didalam mendelegasikan kewenangannya kepada Adpel perlu disertai model/pola pengawasan yang memungkinkan dapat meminimalisir praktek-praktek non efisiensi antara petugas dan oprator, juga dimaksudkan untuk menekan angka kecelakaan kapal. Sesuai kewenangan sebagaimana diatur dalam PP No : 38 Tahun 2007 Adpel menerbitkan SPB/SIB dengan memperhatikan hal-hal, yaitu : kelaikan kapal melaut, jumlah alat penyelamatan di kapal (seperti skoci penolong, inflatable life, raft (ILR), dan life jaket), dan radio komunikasi harus berfungsi dengan baik, cek pisik secara langsung, jumlah penumpang/barang, berkoordinasi dengan BMKG, dan menginformasikan kapal yang akan berlayar.

Syarat-Syarat Pengajuan Permohonan Surat Izin Berlayar

Dalam kaitan dengan perizinan Sjachran Basah³, mengemukakan bahwa: "Izin Adalah perbuatan hukum administrasi negara bersegi satu yang mengaplikasikan peraturan dalam hal konreto berdasarkan persyaratan dan prosedur sebagaimana ditetapkan oleh ketentuan perundang-undangan yang berlaku." Sedangkan Ateng Syafrudin⁴ mengemukakan bahwa: "Izin merupakan bagian dari hubungan hukum antara pemerintahan (administrasi) dengan warga masyarakat dalam rangka menjaga kepentingan antara masyarakat dengan lingkungannya dan kepentingan perorangan serta upaya mewujudkan kepastian hukum bagi anggota masyarakat yang berkepentingan."

Sebelum kapal tersebut diberikan Surat Ijin Berlayar, maka dalam pengajuan permohonan ini ada syarat-syarat yang harus dipenuhi sebagai berikut:

1. Perusahaan Pelayaran
Semua kewajiban-kewajiban perusahaan/nahkoda terhadap PT. Pelabuhan Indonesia, Bea Cukai, Kesehatan, Imigrasi, dan lain-lain semuanya harus sudah diselesaikan.
2. Pandu
Pandu harus sudah diminta oleh perusahaan yang bersangkutan dan harus sudah siap melakukan pemanduan.
3. Nahkoda

³ Sjachran Basah, Peticabutan Izin sebagai salah satu Sanksi Hukum Administrasi Negara, Surabaya : FH UNAIR, 1995, hal. 3.

⁴ Ateng Safrudin, Pengurusan Perizinan, Pusat Pendidikan dan Pelatihan, Bandung : ST Alosius, 1992, hal. 4.

Memberikan clearing declaration kepada syahbandar.

4. Syahbandar

Syahbandar meneliti keberadaan kapal dan awak kapal sebagai berikut:

- a. Apakah nahkoda dan awak kapal lengkap dan memenuhi syarat-syarat yang telah ditentukan.
- b. Apakah awak kapal memiliki buku pelaut dan sertifikat (ijasah laut).
- c. Apakah muatan kapal tidak melebihi garis muat.
- d. Apakah jumlah penumpang sesuai dengan yang diizinkan.
- e. Apakah dokumen-dokumen kapal lengkap dan masih berlaku sesuai dengan syarat-syarat yang telah ditentukan sebagai berikut:
 1. Kapal barang/penumpang berbendera Indonesia isi kotor kurang dari 20 meter kubik/GT.7:
 - a. Pas kecil.
 - b. Sertifikat kesempurnaan.
 - c. Nahkoda/juragan dan KKM memiliki SKK (Surat Keterangan Kecakapan).
 2. Kapal barang/penumpang berbendera Indonesia isi kotor 20 meter kubik ke atas (GT. 7 ke atas) :
 - a. Surat ukur
 - b. Pas tahunan (isi kotor 20 M³/GT.7 s.d. 500 M³/GT.175.
 - c. Sertifikat keselamatan solas (isi kotor 500 M³/GT.175 ke atas).
 - d. Surat laut (isi kotor 500 M³/GT.175 ke atas)
 - e. Sertifikat kesempurnaan.
 - f. Sertifikat radio kapal.
 - g. Sertifikat pencemaran laut.
 - h. Sertifikat kelas untuk kapal yang dikelaskan.
 - i. Ijazah perwira.
 - j. Daftar awak kapal (isi kotor 100 M³ ke bawah).
 - k. Daftar buku siji (isi kotor 100 M³ ke atas).
 - l. Sertifikat penumpang (mengangkut penumpang 12 orang/ lebih).
 - m. SKK nahkoda, juragan dan KKM untuk kapal isi kotor di bawah 100 M³.
 3. Kapal nelayan tradisional isi kotor 500 M³/GT.175 ke bawah :
 - a. Sertifikat kesempurnaan.
 - b. Sertifikat radio kapal (isi kotor 100 M³/GT. 175 ke atas).
 - c. Surat laut/pas tahunan.
 - d. SKK (isi kotor 100 M³ ke bawah)
 - e. Ijazah perwira perikanan (isi kotor 100 M³ s.d. 500 M³)
 4. Kapal ikan indonesia :
 - a. Sertifikat kesempurnaan.
 - b. Sertifikat garis muat.
 - c. Surat ukur.
 - d. Surat laut/pas tahunan.
 - e. Sertifikat radio (isi kotor 100 M³ ke atas).
 - f. Surat keterangan susunan perwira.

- g. SKK (isi kotor 100 M₃ ke bawah).
- h. Ijazah perwira perikanan (isi kotor 100 s.d. 500 M₃).
5. Kapal ikan asing :
 - a. Surat kebangsaan/nationality certificate.
 - b. Surat ukur/tonnage certificate.
 - c. Sertifikat keselamatan/safety certificate.
 - d. Surat Ijin Penangkapan Ikan (SIPI) dari Dirjen Perikanan.
6. Kapal layar/kapal layar motor :
 - a. Surat ukur.
 - b. Surat laut/pas tahunan.
 - c. Sertifikat kesempurnaan.
 - d. Sertifikat radio.
 - e. Ijazah nahkoda/juragan dan KKM.
7. Kapal pesiar (baik pribadi maupun umum) :
 - a. Pas kapal.
 - b. Surat keterampilan pengemudi.
 - c. Kapal pesiar umum dengan pelayaran lebih dari 2 jam harus ada tempat duduk penumpang.
8. Kapal barang/penumpang asing :
 - a. Surat kebangsaan/nationality certificate.
 - b. Sertifikat keselamatan solas/solas safety certificate. (isi kotor GT.500 ke atas)
 - c. Sertifikat pencemaran laut/pollution certificate.
 - d. Sertifikat pengawasan/document on safe maning. (isi kotor GT.500 ke atas).
 - e. Surat pengukuhan ijazah perwira (SCTW)/endorsement of certificate of company of officer/engineers.
 - f. Surat ukur/internationality tonnage certificate.
 - g. Sertifikat garis muat/load line certificate.
 - h. Ijazah nahkoda perwira dan anak buah kapal sesuai STCW 1995/certificate formaster, officer ot ratings STCW 1995.

Proses dan Prosedur Pengajuan Surat Ijin Berlayar

Sebagaimana diatur dalam Undang-undang Nomor 21 tahun 1992, tentang Pelayaran; Undang-undang Nomor 17 tahun 2008, tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah nomor 17 tahun 1988, tentang Penyelenggaraan angkutan laut; Reeden Reglement tahun 1925, tentang Peraturan Bandara bahwa untuk mendapatkan Surat Ijin Berlayar (SIB), Peraturan Pemerintah No : 38 Tahun 2007, Peraturan Pemerintah No : 61 Tahun 2009, Peraturan Menteri No : 7 tahun 2013 tentang Biro Klasifikasi Indonesia, serta Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.89/OT.002/PHB-85 tahun 1985 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Kantor Administrator Pelabuhan; bahwa prosedur pengajuan Surat Ijin Berlayar, sebagai berikut:

1. Nakhoda kapal/pemilik kapal/agen perusahaan pelayaran mengajukan permohonan Surat Ijin Berlayar yang ditujukan kepada Administrator Pelabuhan Cirebon;

2. Nakhoda kapal/pemilik kapal/agen perusahaan pelayaran sebelum mengajukan permohonan Surat Ijin Berlayar, terlebih dahulu melengkapi persyaratan-persyaratan yang telah ditentukan;
3. Nakhoda kapal/pemilik kapal/agen perusahaan pelayaran sebelum mengajukan permohonan Surat Ijin Berlayar, terlebih dahulu menyelesaikan urusan-urusan dengan pihak-pihak sebagai berikut :
 - a. Instansi PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II Cabang Cirebon, yaitu dengan membayar biaya labuh, tambat kapal, bongkar muat, biaya air bersih, dan lain-lain;
 - b. Instansi Pelayanan Bea & Cukai jika barang tersebut dari dan ke luar negeri;
 - c. Instansi Imigrasi jika kapal tersebut mempekerjakan orang asing, kapal tersebut milik orang asing dan atau kapal akan berlayar ke luar negeri;
 - d. Instansi Karantina Tumbuh-tumbuhan dan Hewan, apabila kapal tersebut membawa hewan atau tumbuh-tumbuhan;
 - e. Instansi Keamanan Laut (Kamla), apabila kapal tersebut milik asing atau diperlukan untuk itu;
 - f. Instansi Kesehatan Pelabuhan apabila kapal tersebut dinyatakan sehat;
 - g. Koperasi TKBM apabila memakai Tenaga Kerja Bongkar Muat dari Koperasi TKBM.
4. Setelah nakhoda kapal/pemilik kapal/agen perusahaan pelayaran menyelesaikan kewajiban-kewajibannya dan urusan-urusannya dengan instansi terkait lainnya maka barulah SIB dapat diberikan oleh Administrator Pelabuhan/Syahbandar. Adapun proses Surat Ijin Berlayar di Kantor Administrator Pelabuhan Cirebon dalam pelaksanaannya adalah sebagai berikut:
 1. Perusahaan Pelayaran mengajukan permohonan Surat Ijin Berlayar yang ditujukan kepada Administrator Pelabuhan Cirebon.
 2. Setelah surat permohonan pengajuan surat Ijin Berlayar (SIB) tersebut masuk ke Kantor Administrator Pelabuhan Cirebon kemudian didisposisikan kepada urusan-urusan dalam agenda surat keluar/masuk;
 3. Surat permohonan dilanjutkan diparaf oleh Kepala Urusan Umum dilanjutkan kepada Kepala Sub Bagian Tata Usaha untuk diketahui, barulah didistribusikan kepada Kepala Seksi Lala dan Kesyahbandaran untuk diproses lebih lanjut;
 4. Permohonan pengajuan Surat Ijin Berlayar tersebut kemudian dipelajari oleh Kepala Seksi Lala & Kesyahbandaran, kemudian didistribusikan kepada Kepala Sub Seksi Lala dan Tertib Bandar.
 5. Kepala Sub Seksi Lala & Tertib Bandar mempelajari surat permohonan tersebut, jika memenuhi syarat yang ditentukan dilakukan pengecekan baik teknis maupun nautis terhadap kapal tersebut (apakah laik laut atau tidak untuk berangkat) pemeriksaannya dilakukan oleh Marine Inspector dan permohonan tersebut diteruskan kepada Koordinator Surat Ijin Berlayar.

Setelah diadakan penelitian lapangan tentang keadaan dan keberadaan kapal baik fisik maupun kelengkapan dokumen/surat-suratnya secara tepat dan cermat, dan jika kapal tersebut dinyatakan laik laut untuk berlayar maka barulah dapat

dikeluarkan Surat Ijin Berlayar (SIB) terhadap kapal tersebut. Menurut pengamatan pelayanan pemberian Surat Ijin Berlayar masih dirasakan kurang efisien, maka kiranya sistem pelayanan terhadap penerbitan Surat Ijin Berlayar perlu disederhanakan melalui bentuk perizinan terpadu satu pintu agar tercipta bentuk efisiensi di bawah koordinasi Kantor Administrator Pelabuhan Cirebon⁵.

Sedangkan yang tidak mendukung sistem pelayanan dan menghambat koordinasi selanjutnya dihilangkan agar lebih tercipta suatu sistem pelayanan yang terpadu dan efisien.

Pola dan Pelaksanaan Pengawasan Administrator Pelabuhan Cirebon

Sesuai dengan ketentuan yang berlaku pejabat perhubungan laut yang menjabat dan melakukan pekerjaan Syahbandar, bertugas untuk mengawasi, dan agar ditaatinya semua ketentuan mengenai peraturan pelayaran/angkutan laut.

Dalam hal ini Syahbandar mempunyai wewenang tugas dan tanggung jawab yang sangat besar terhadap semua rangkaian kegiatan angkutan laut yang ada di pelabuhan tersebut, baik terhadap kegiatan pelayaran, EMKL, PBM, sarana dan prasarana angkutan laut dan penunjang lainnya, termasuk didalamnya adalah mengenai pengawasan, pembinaan terhadap pemberian Surat Ijin Berlayar (SIB).

Pokok permasalahannya pada pengawasan pemberian Surat Ijin Berlayar, sebab menurut pengamatan pemberian Surat Ijin Berlayar sangat menentukan, dari semua rangkaian kegiatan angkutan laut.

Berkenaan dengan hal tersebut diatas, Adpel dalam mengeluarkan Surat Ijin Berlayar harus berhati-hati, dalam hal ini menghindari hal-hal dari kekeliruan dan kesalahan ataupun kekurangan dan prosedur pengajuan Surat Ijin Berlayar sesuai dengan persyaratan yang ditentukan oleh peraturan perundang-undangan yang berlaku. Dan selain itu dengan pengawasan yang selektif dan ketat serta tindakan pembinaan secara berkesinambungan terhadap para pelaku angkutan laut tersebut dan terhindar dari hal-hal yang tidak diinginkan yaitu terjadinya kecelakaan kapal di laut.

Dalam rangka efisiensi kerja dan sistem pelayanan cepat terhadap para pengguna jasa, maka pemerintah memberikan kebijaksanaan terhadap wewenang pemberian Surat Ijin Berlayar agar tercipta sistem angkutan laut yang cepat, tepat dan dengan biaya yang murah. Berkaitan dengan hal tersebut maka pemberian Surat Ijin Berlayar sesuai dengan Surat Keputusan Menteri Perhubungan nomor KM.89/oT.002/PHB-85, tentang Susunan organisasi dan tata kerja Kantor Administrator Pelabuhan dapat dilimpahkan kepada pejabat dibawahnya, apabila pejabat yang bersangkutan berhalangan, yaitu sebagai berikut: "Pejabat yang berwenang memberikan Surat Ijin Berlayar adalah Administrator Pelabuhan/Syahbandar, maka apabila pejabat tersebut berhalangan hadir dapat dilimpahkan kepada Kepala Seksi Lala & Kesyahbandaran, dan apabila Kepala Seksi lala & Kesyahbandaran berhalangan maka dapat dilimpahkan kepada Kepala Sub Seksi Lala & Tertib Bandar, dan seterusnya secara berjenjang."

⁵ Akrom, Tinjauan Tentang Proses Dan Prosedur Surat Ijin Berlayar Dikaitkan dengan UU No : 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran, Fakultas Hukum UNTAG, 1999, hal. 103

Sebagaimana lazimnya suatu ketetapan Administrasi Negara, sama seperti halnya dengan Surat Izin Berlayar (SIB) karena Izin tersebut merupakan salah satu bentuk ketetapan yang mempunyai akibat-akibat hukum. Akibat-akibat hukum yang timbul dari pemberian Surat Izin Berlayar (SIB), berdasarkan Undang-Undang nomor 21 tahun 1992 tentang Pelayaran pasal 43, 45 dan KUHD pasal 343, 345, 346 dan pasal 357 serta KUHP pasal 467 dan 418 adalah sebagai berikut :

- Apabila surat izin berlayar dilaksanakan sesuai dengan prosedur yang telah ditentukan oleh peraturan-peraturan perundang-undangan yang berlaku, maka akibat hukumnya adalah yaitu :
 1. Untuk mengetahui tujuan pelayaran kapal tersebut;
 2. Untuk mengetahui jenis-jenis muatan kapal yang dimuat;
 3. Untuk mengetahui jumlah barang yang dimuat ke kapal;
 4. Untuk mengetahui kelaik-lautan kapal tersebut, yaitu:
 - laik fisik kapal.
 - laik surat-surat kapal.
 - laik pengawakan anak buah kapal.
 5. Kapal akan berlayar dengan aman, tertib dan lancar sampai di tempat tujuan.
- Apabila Surat Izin Berlayar tidak dilaksanakan sesuai prosedur yang telah ditentukan peraturan perundang-undangan yang berlaku, maka akibat hukumnya sebagai berikut:
 1. Tujuan kapal tidak jelas dan tidak dapat diketahui tujuannya;
 2. Kapal tidak dapat diketahui kelaik-lautannya, baik laik fisik kapal, laik surat-surat kapal maupun laik pengawakan kepalanya.
 3. Kapal tidak diketahui jumlah mutannya.
 4. Jenis-jenis barang rnuatan tidakjelas;
 5. Kapal yang rnelakukan penyimpangan terhadap surat izin berlayar, akan dikenakan sanksi tentang pelayaran pasal 467 KUHP (pidana), pasal 8 ayat : (1), (2) Reedent Reglement 1925.
 6. Kapal tidak terjamin atas keselamatan pelayaran kapal, baik dalam perjalanan pelayaran maupun sesampainya ditempat tujuan, karena akan mendapat kesulitan dalam administrasi kapal.

Namun dalam pelaksanaan dilapangan menurut pengamatan ketentuan-ketentuan diatas belum dapat dilaksanakan secara optimal, misalnya dalam pengawasan dilapangan bila ada suatu penyimpangan dalam penerbitan Surat Izin Berlayar, untuk hal tersebut tidak diambil tindakan hukum secara tegas oleh Syahbandar, sehingga masih ada hal-hal yang sifatnya prinsip belum dapat dilaksanakan sepenuhnya mengikuti pola pengawasan terhadap penerbitan Surat Izin Berlayar. Maka perlu ditingkatkan pengawasan dan pembinaan dalam pemberian Surat Izin Berlayar.

Pada dasarnya SIB/SPB rnempunyai masa kadaluwarsa atau tenggang waktu berlakunya, berdasarkan Undang-undang Nomor : 21 tahun 1992 tentang pelayaran pasal 40 ayat (2) dan pasal 43 dan Reden Reglement 1925 (peraturan bandar), pasal 8 ayat (3) menjelaskan bahwa, masa berlakunya Surat Izin Berlayar (SIB) sejak tanggal dikeluarkannya oleh Administrator Pelabuhan/Syahbandar dan jam ditandatangani berlaku 1 x 24 jam, yaitu 1 x 24 jam dari waktu ditandatan tanganinya Surat Izin Berlayar

(SIB) oleh Administrator Pelabuhan/Syahbandar sampai 24 jam kemudian. Apabila dalam waktu 1 x 24 jam kapal tersebut tidak berlayar, maka Surat Izin Berlayar tersebut dicabut kembali/dibatalkan oleh Syahbandar/Administrator Pelabuhan dan apabila kapal tersebut akan berlayar kembali maka harus mengajukan kembali permohonan Surat Izin Berlayar (SIB) yang baru kepada Syahbandar/Administrator Pelabuhan Cirebon.

Namun demikian dalam pelaksanaannya masih terekam pelanggaran-pelanggaran mengenai batas waktu yang telah ditentukan, terutama pada kapal-kapal tertentu.

Menurut pengamatan pengawasan terhadap kapal-kapal di Pelabuhan Cirebon masih dirasakan sangat kurang, oleh karena minimnya petugas Marine Inspector dan kurangnya koordinasi dengan petugas Patroli Syahbandar bahkan dalam hal tertentu petugas patroli Syahbandar tidak diperkenankan untuk memeriksa kapal, padahal tugas patroli syahbandar bertugas selama 24 jam.

Kondisi kurangnya petugas patroli Syahbandar yang memiliki ijazah Marine Inspector, dapat berakibat kepada lemahnya dasar yang untuk dapat memeriksa kapal secara akurat dan juga patroli Syahbandar pada saat ini ditiutkan tugasnya dengan tidak boleh menaiki kapal untuk memeriksa kapal oleh Administrator Pelabuhan Cirebon saat ini.

Untuk kepentingan upaya peningkatan profesionalitas petugas Syahbandar semestinya ada upaya peningkatan pemberian kesempatan untuk dapat mengikuti pendidikan dalam bidang Marine Inspector dan diberikan kewenangan untuk dapat memeriksa kapal. Sehingga tujuan dari pengawasan kapal yang ada di Pelabuhan Cirebon dapat tercapai sesuai dengan apa yang diharapkan.

KESIMPULAN

Dari uraian sebagaimana diatas dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

- a. Proses dan prosedur penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) atau Surat Izin Berlayar (SIB) perlu upaya penyederhanaan melalui bentuk pelayanan terpadu satu pintu dibawah koordinasi Administrator Pelabuhan
- b. Berkaitan dengan syarat-syarat pengajuan permohonan SIB, nampak masih terekam adanya penerapan persyaratan di luar ketentuan yang berlaku, misalnya adanya tambahan biaya. Untuk itu perlu upaya penegakkan aturan dan pengawasan yang konsisten oleh Syahbandar, sehingga tercipta suatu sistem pelayanan yang efisien.
- c. Penyederhanaan sistem merupakan tuntutan profesionalitas terlebih dalam kerangka menjadikan pelabuhan Cirebon sebagai Pelabuhan Laut Internasional di Jawa Barat, sehingga tercipta pelaksanaan sistem pelayanan yang efisien, dan cepat dengan biaya murah, serta terjangkau oleh para pengguna jasa.
- d. Dalam upaya peningkatan pengawasan oleh petugas pengawasan di lapangan dalam hal ini petugas Marine Inspector. maka Administrator Pelabuhan Cirebon perlu mengeluarkan kebijaksanaan berupa *recruitment* petugas untuk pengawasan di lapangan yang memiliki kualifikasi Marine Inspector, atau melibatkan petugas patroli Syahbandar yang sudah ada dengan memberikan kesempatan untuk mengikuti kursus Marine Inspector, yang pada gilirannya diharapkan

pengawasan dapat dilaksanakan secara optimal.

DAFTAR PUSTAKA

- Ateng Safrudin, *Pengurusan Perizinan*, Pusat Pendidikan dan Pelatihan ST Alosius, Bandung, 1992
- Akrom, *Tinjauan Tentang Proses Dan Prosedur Surat Izin Berlayar Dikaitkan dengan UU No : 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran*, Fakultas Hukum UNTAG, 1999
- Philipus M Hadjon , et. All. *Pengantar Hukum Administrasi Negara* , UGM Press, Yogyakarta, 1993
- Sjachran Basah, *Eksistensi Dan Tolok Ukur Badan Peradilan Administrasi Di Indonesia*, Disertasi, Alumni, Bandung, 1985
- , *Pencabutan Izin sebagai salah satu Sanksi Hukum Administrasi Negara*, FH UNAIR, Surabaya, 1995