



**PROGRAM KREATIVITAS MAHASISWA**

**PROSEDUR SERTIFIKASI LAIK LAUT KAPAL IKAN  
( KASUS KAPAL IKAN DI PALABUHANRATU )**

Jenis kegiatan :

PKM Penulisan Ilmiah

Diusulkan oleh :


Ipan Muhammad Supanji	(C54104011 / 2004)
Ahdjar Aprianto	(C54104076 / 2004)
Didin Komarudin	(C44050019 / 2005)
Hanif Fansurya	(C44063002 / 2006)

**INSTITUT PERTANIAN BOGOR  
BOGOR  
2008**

## HALAMAN PENGESAHAN PROGRAM KREATIVITAS MAHASISWA


1. Judul Kegiatan : **Prosedur Sertifikasi Laik Laut Kapal Ikan (Kasus Kapal Ikan di Palabuhanratu)**
2. Bidang Ilmu : **Pertanian**
3. Ketua Pelaksana Kegiatan/Penulis Utama
  - a. Nama Lengkap : **Ipan Muhammad Supanji**
  - b. NIM : **C54104011**
  - c. Jurusan / Departemen : **Pemanfaatan Sumberdaya Perikanan**
  - d. Universitas/Institute/Politeknik : **Institut Pertanian Bogor**

Menyetujui  
Ketua Departemen,

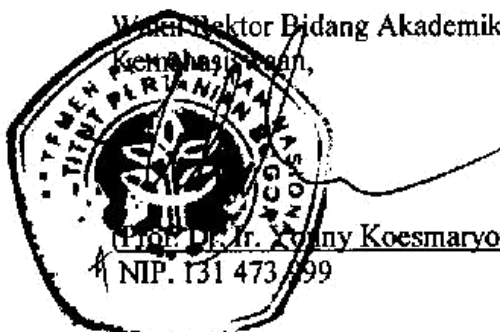
  
(Prof. Dr. Ir. Mulyono S. Baskoro, M.Sc)  
NIP. 131 788 591

Bogor, 4 Maret 2008

Ketua Pelaksana Kegiatan,

  
(Ipan Muhammad Supanji)  
NIM. C54104011

Wakil Rektor Bidang Akademik dan  
Kemahasiswaan,

  
(Prof. Dr. Ir. Xolmy Koesmaryono, MS)  
NIP. 131 473 499

Dosen Pendamping,

  
(Ir. Diniyah, M.Si)  
NIP. 131 587 198

**LEMBAR PENGESAHAN SUMBER PENULISAN ILMIAH PKMI**

1. Judul Tulisan yang diajukan : **Prosedur Sertifikasi Laik Laut Kapal Ikan (Kasus Kapal Ikan di Palabuhanratu).**

2. Sumber Penulisan

(Kegiatan Praktek Lapang) :

Praktikum MK. PLPI (PSP 402), 08 – 20 Agustus 2007

**Keterangan ini kami buat dengan sebenarnya**

Mengetahui  
Ketua Departemen,



(Prof. Dr. Ir. Mulyono S. Baskoro, M.Sc)  
NIP. 131 788 591

Bogor, 4 Maret 2008

Penulis Utama,



(Ipan Muhamad Supanji)  
NIM. C54104011

## PROSEDUR SERTIFIKASI LAIK LAUT KAPAL IKAN ( KASUS KAPAL IKAN DI PALABUHANRATU )

Ipan M. Supanji, Ahdiar Aprianto, Didin Komarudin, Ilanif Fansurya  
Departemen Pemanfaatan Sumberdaya Perikanan, Fakultas Perikanan dan Ilmu  
Kelautan, Institut Pertanian Bogor.

### ABSTRAK

*Sertifikasi laik laut kapal ikan dalam operasi penangkapan ikan merupakan suatu hal yang perlu diperhatikan karena menyangkut keamanan dan keselamatan seluruh ABK. Kapal yang diberikan izin untuk berlayar adalah kapal yang telah memenuhi kelayakan administrasi dan kelayakan teknis berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar berupa Surat Izin Berlayar (SIB) setelah sebelumnya memenuhi Surat Laik Operasi (SLO). Fakta di lapangan hampir setiap pelabuhan perikanan di Indonesia terdapat dua instansi yang mempunyai tugas dan berwenang untuk mengeluarkan sertifikat laik laut kapal yang akan berlayar, yaitu Departemen Perhubungan (syahbandar umum) dan Departemen Kelautan dan Perikanan (syahbandar perikanan). Kedua lembaga tersebut memiliki hak karena memiliki landasan hukum yang sah sebagaimana telah diatur dalam undang-undang. Adanya kewenangan yang sama dari kedua instansi terkait mengakibatkan kerancuan dan tumpang tindih peran dari masing-masing syahbandar yang pada akhirnya berdampak kepada pelaku perikanan, antara lain tentang keabsahan sertifikat dan pembiayaan yang membengkak. Diharapkan pemerintah sebagai pengambil kebijakan dapat segera menyelesaikan permasalahan ini, agar kegiatan operasi penangkapan ikan tidak terhambat masalah administrasi dan legalitasnya.*

Kata kunci : Syahbandar, Surat Izin Berlayar, Surat Laik Operasi, Wewenang

### PENDAHULUAN

#### Latar Belakang

Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu merupakan salah satu sentra perikanan tangkap di Selatan Jawa Barat. Di lokasi ini berlabuh 798 unit kapal ikan, mulai dari jenis perahu motor tempel hingga kapal motor berukuran lebih dari 30 GT (Astuti 2008). Kapal-kapal ini memerlukan legalitas dalam pengoperasiannya. Pemilik kapal mengurus masalah perizinan untuk kelaiklautan kapal dengan institusi syahbandar dari Departemen Perhubungan.

Sejak tahun 2006, prosedur pelaksanaan sertifikasi laik laut kapal ikan tidak hanya dilaksanakan oleh syahbandar umum di bawah Departemen Perhubungan,

tetapi dilaksanakan juga oleh syahbandar perikanan di bawah Departemen Kelautan dan Perikanan (DKP). Pertimbangan dibentuknya syahbandar perikanan oleh DKP adalah kapal ikan memiliki ciri khas tersendiri dibandingkan dengan kapal lainnya, sehingga dibutuhkan suatu instansi yang memiliki pengetahuan kesyahbandaran secara umum, juga pengetahuan tentang bidang perikanan dan kelautan yang lebih mendalam.

Keistimewaan atau karakteristik yang membedakan kapal ikan dengan kapal lainnya (Ayodhya 1972), adalah :

- 1) Kecepatan kapal  
Kecepatan kapal ikan yang disesuaikan dengan kebutuhan penangkapan (kecepatan bervariasi)
- 2) Olah gerak kapal  
Olah gerak kapal dilakukan pada saat pengoperasian alat tangkap seperti kemampuan *steerability* yang baik, radius putaran dan daya dorong yang dapat dengan mudah bergerak maju dan mundur.
- 3) Layak laut  
Hal ini digunakan dalam operasi penangkapan ikan dan cukup tahan untuk melawan kekuatan angin, gelombang, stabilitas yang tinggi dan daya apung yang cukup diperlukan untuk menjamin keamanan dalam pelayaran.
- 4) Luas lingkup area pelayaran  
Luas lingkup yang dimaksud adalah luas area pelayaran yang ditentukan oleh pergerakan kelompok ikan, daerah penangkapan, dan migrasi ikan.
- 5) Konstruksi  
Konstruksi harus kuat karena dalam operasi penangkapan ikan akan menghadapi kondisi alam yang berubah-ubah dan konstruksi kapal ikan harus dapat menahan getaran mesin.
- 6) Mesin penggerak  
Kapal ikan harus memiliki mesin penggerak yang cukup besar, sedangkan volume mesin dan getaran yang dihasilkan harus kecil.
- 7) Fasilitas penyimpanan dan pengolahan ikan  
Kapal ikan umumnya dilengkapi dengan fasilitas seperti *cool room*, *freezing room*, dan *processing machine*.

#### 8) *Fishing equipment*

Setiap kapal ikan memiliki *fishing equipment* yang berbeda tergantung pada jenis alat tangkap yang dioperasikan.

Informasi tentang kesyahbandaran yang terkait dengan aktivitasnya di pelabuhan perikanan akan memberikan pengetahuan mengenai keselamatan dan kelayakan teknis berlayar bagi semua pihak, terutama bagi pelaku perikanan. Dalam rangka menjaga keselamatan dalam berlayar, maka sesuai dengan Undang-Undang Perikanan No. 31 Tahun 2004 pasal 42 sampai 45 ditekankan bahwa setiap kapal perikanan yang akan melakukan kegiatan perikanan wajib memenuhi syarat kelaiklautan kapal ikan.

Kenyataan di lapangan, keberadaan dua instansi yang sama-sama menangani masalah perizinan kapal ikan menyebabkan nelayan Palabuhanratu merasa terbebani, karena biaya yang dikeluarkan oleh nelayan lebih besar dan waktu yang dibutuhkan untuk mengurus perizinan lebih lama. Selain itu rencana perubahan status Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Palabuhanratu menjadi Pelabuhan Perikanan Samudera (PPS) dalam waktu dekat akan membuat masalah administrasi menjadi hal penting untuk segera dibenahi.

Menurut Lubis (2006), kriteria Pelabuhan Perikanan Samudera (PPS) meliputi :

- 1) Mampu melayani kapal berukuran > 60 GT (wilayah ZEE dan perairan internasional);
- 2) Mampu menampung > 100 kapal perikanan;
- 3) Produksi 60 ton/hari;
- 4) Ikan yang didaratkan tujuan ekspor.

Kapal yang akan berlabuh di PPS merupakan kapal yang beroperasi di wilayah perairan internasional, maka diperlukan sertifikasi yang jelas agar kegiatan operasi penangkapan ikan tidak terhambat masalah administrasi dan legalitas sesuai hukum-hukum internasional. Tulisan ini dimaksud untuk mengungkapkan prosedur sertifikasi kelaiklautan kapal ikan dan permasalahannya di PPN Palabuhanratu.

### **Tujuan**

Mengungkapkan prosedur sertifikasi kelaiklautan kapal ikan dan permasalahannya di Palabuhanratu.

### **Manfaat**

Menambah wawasan mahasiswa tentang prosedur sertifikasi kelaiklautan kapal ikan dan permasalahannya di Palabuhanratu.

### **METODOLOGI**

Pengamatan tentang aktivitas perikanan tangkap di Teluk Palabuhanratu telah dilaksanakan selama 12 hari mulai dari tanggal 8 Agustus 2006 sampai dengan tanggal 19 Agustus 2007. Selain cara pengamatan langsung di lapangan, juga dilakukan wawancara terhadap 8 nelayan pemilik kapal ikan serta penjelasan umum tentang kesyahbandaran oleh syahbandar umum dan syahbandar perikanan di Palabuhanratu. Data dan informasi yang diperoleh selanjutnya dideskripsikan menjadi satu tulisan. Analisis deskriptif dilakukan untuk mencapai tujuan kegiatan ini.

### **HASIL DAN PEMBAHASAN**

#### **Definisi dan Syarat Kelaiklautan Kapal Ikan**

Kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan laut dari kapal, pengawakan, pemuatan, kesehatan dan kesejahteraan awak kapal serta penumpang dan status hukum kapal untuk berlayar di perairan tertentu (pasal 1 ayat 10 UU RI No. 21/1992 tentang pelayaran). Keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan pelistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk radio dan elektronika kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian (penjelasan pasal 1 angka 10 UU RI No. 21/1992). Keselamatan adalah suatu keadaan selamat, terhindar atau terbebas dari cedera dan bahaya atau perasaan takut akan celaka, dan resiko bahaya (Unus 2004).

Menurut Unus (2004), Syarat – syarat kapal yang memenuhi kelaiklautan yaitu:

- 1) Keselamatan kapal, yaitu kapal dapat kembali pulang dengan selamat;
- 2) Pengawakan, ABK memenuhi syarat atau memiliki keterampilan;
- 3) Muatan, tidak melebihi muatan yang seharusnya;
- 4) Kesehatan dan kesejahteraan ABK;
- 5) Status kapal, adanya sertifikat kebangsaan atau menggunakan bendera negara;
- 6) Pencegahan pencemaran air laut, tidak mencemari perairan ketika berlayar.

#### **Prosedur Sertifikasi Laik Laut Menurut Departemen Perhubungan**

Kebijakan mengenai kelaiklautan secara nasional termasuk didalamnya keselamatan nelayan dan kapal ikan, diatur dalam Undang-Undang RI No. 21 tahun 1992 tentang pelayaran pasal 40 ayat (2) yaitu : Setiap kapal yang akan berlayar wajib memiliki Surat Izin Berlayar yang dikeluarkan oleh syahbandar setelah memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal.

Berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 46 Tahun 1986 tentang sertifikasi kelaiklautan kapal penangkap ikan bahwa "setiap kapal penangkap ikan yang akan berlayar harus memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal penangkap ikan dan kapal penangkap ikan yang dinyatakan memenuhi persyaratan kelaiklautan diberikan surat dan sertifikat berupa Surat Tanda Kebangsaan Kapal dan Sertifikat Kelaikan dan Pengawakan Kapal Penangkap Ikan".

Surat tanda kebangsaan kapal diberikan pada kapal ikan dengan ketentuan sebagai berikut:

- 1) Surat laut : isi kotor kapal  $500 \text{ m}^3$  atau 175 GT
- 2) Pas tahunan : isi kotor kapal  $20 \text{ m}^3$  atau 7 GT
- 3) Pas putih : isi kotor kapal  $<20 \text{ m}^3$  dan  $>10 \text{ m}^3$
- 4) Pas biru : isi kotor kapal  $10 \text{ m}^3$  atau 3 GT.

Sertifikasi kelaikan dan pengawakan kapal ikan diberikan apabila telah memenuhi ketentuan:

- 1) Konstruksi dan tata susunan kapal;



- 2) Stabilitas dan garis muatan kapal;
- 3) Perlengkapan kapal;
- 4) Permesinan dan listrik kapal;
- 5) Perangkat telekomunikasi radio dan elektronika kapal;
- 6) Sistem dan perlengkapan pencegahan dan pemadam kebakaran;
- 7) Sistem dan perlengkapan pencegahan pencemaran dari kapal;
- 8) Jumlah dan susunan awak kapal.

Aspek keselamatan kapal ikan di laut merupakan aspek keselamatan pelayaran secara umum yang berada dalam lingkup Departemen Perhubungan yaitu Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. 41 Tahun 1997, ditetapkan direktorat teknik yang menangani aspek keselamatan pelayaran adalah Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, Direktorat Kenavigasian serta Direktorat Penjagaan dan Penyelamatan.

Dalam Undang-Undang No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran, Pasal 39 ayat (1) ditetapkan bahwa "Berdasarkan pertimbangan kondisi geografis dan meteorologi, ditetapkan daerah pelayaran tertentu." Kemudian dalam ayat (2) ditetapkan bahwa "setiap kapal yang beroperasi di daerah pelayaran sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) wajib memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal sesuai dengan daerah pelayarannya." Dikaitkan dengan Pasal 1 butir 10 bahwa pengawakan kapal adalah salah satu faktor kelaiklautan kapal, maka pengaturan mengenai susunan awak kapal atau penempatan awak kapal di kapal harus disesuaikan dengan daerah pelayarannya, jenis kapal, tonase kapal, dan tenaga penggerak kapal.

#### **Prosedur Sertifikasi Laik Laut Menurut Departemen Kelautan dan Perikanan (DKP).**

Sebagai tindak lanjut dari UU RI No. 31 Tahun 2004 tentang Perikanan Pasal 42, dijelaskan bahwa setiap kapal yang akan berlayar dari Pelabuhan Perikanan wajib memiliki Surat Izin Berlayar (SIB). SIB tersebut dikeluarkan oleh syahbandar dengan terlebih dahulu memperoleh surat laik operasional (SLO) dari pengawas perikanan. Dalam hal ini syahbandar yang dimaksud adalah syahbandar di Pelabuhan Perikanan yang diangkat oleh Menteri sesuai Surat Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan No. 19 Tahun 2006.

Tugas pokok syahbandar perikanan di pelabuhan perikanan (Keputusan Direktur Jendral Perikanan Tangkap No. 4356/DPT3/KF.440.D3/X/2006) :

- 1) Memeriksa ulang kelengkapan dan keabsahan dokumen kapal perikanan;
- 2) Memeriksa ulang alat penangkapan ikan yang ada di atas kapal perikanan;
- 3) Memeriksa persyaratan teknis dan nautis kapal dari aspek keselamatan pelayaran;
- 4) Memeriksa persyaratan ABK;
- 5) Mengatur keberangkatan dan kedatangan kapal perikanan serta mengatur pergerakan dan lalu lintas di pelabuhan perikanan.
- 6) Menerbitkan Surat Izin Berlayar (SIB) di pelabuhan perikanan,

Kapal ikan yang diberikan Surat Izin Berlayar (SIB) adalah kapal yang telah memenuhi persyaratan Surat Laik Operasional (SLO). Prosedur penerbitan SLO, meliputi :

- 1) Kapal perikanan yang akan melakukan penangkapan dan atau pengangkutan ikan, pelatihan perikanan, penelitian perikanan, dan pendukung operasi penangkapan ikan dan atau pembudidayaan ikan, sebelum keberangkatan nakhoda kapal perikanan wajib melapor kepada pengawas perikanan untuk dilakukan pemeriksaan kelengkapan, keabsahan dokumen, dan kelayakan teknis operasional sebagaimana dimaksud dalam pasal 6 Peraturan Menteri No. 03/MEN/2007.
- 2) Pengawas perikanan menuangkan hasil perikanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dalam Form Hasil Pemeriksaan Kapal Perikanan (Form HPK) sebagai berita acara pemeriksaan yang ditandatangani oleh nakhoda kapal perikanan dan pengawas perikanan.
- 3) Pengawas perikanan menganalisis Form HPK sebagaimana dimaksud pada ayat (2) untuk menetapkan kelaikan teknis operasional kapal perikanan dalam melakukan penangkapan dan atau pengangkutan ikan, pelatihan perikanan, penelitian perikanan, dan pendukung operasi penangkapan ikan dan atau pembudidayaan ikan.
- 4) Bagi kapal perikanan yang dinyatakan memenuhi persyaratan administrasi dan kelayakan teknis operasional, diterbitkan SLO.
- 5) SLO diterbitkan pada setiap pelabuhan perikanan dan atau pelabuhan non perikanan pada saat pemberangkatan kapal perikanan.

- 6) SLO merupakan persyaratan kapal perikanan untuk mendapatkan SIB yang dikeluarkan oleh syahbandar.

### **Permasalahan dan Solusi**

Apabila dilihat dari tugas dan kewenangan instansi yang berhak mengatur masalah kelaiklautan kapal yang akan berlayar, saat ini hampir setiap pelabuhan perikanan di Indonesia terdapat dua instansi yang mempunyai hak mengeluarkan izin tersebut, yaitu Departemen Perhubungan (syahbandar umum) dan Departemen Kelautan dan Perikanan (syahbandar perikanan). Kedua lembaga tersebut sama-sama memiliki hak karena memiliki landasan hukum yang telah diatur dalam undang-undang.

Landasan hukum yang digunakan oleh Departemen Kelautan dan Perikanan (DKP) untuk menerapkan kebijakan tersebut adalah Undang-Undang No. 31/2004 tentang perikanan pasal 42 sampai dengan pasal 45, Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No. 03/MEN/2007 tentang surat laik operasi kapal perikanan, serta Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan No.19/MEN/2006 tentang pengangkatan dan pelantikan Syahbandar di Pelabuhan Perikanan dan Juklak Kesyahbandaran sesuai surat Direktorat Jenderal Perikanan Tangkap. Landasan hukum yang digunakan oleh Departemen Perhubungan yaitu Undang-Undang No. 21 tahun 1992 tentang pelayaran pasal 35 sampai dengan pasal 43, Keputusan Menteri Perhubungan No. 41 Tahun 1997 tentang penetapan direktorat teknis yang menangani aspek keselamatan pelayaran melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Keputusan Menteri perhubungan No. 46 Tahun 1986 tentang sertifikasi kelaiklautan kapal penangkap ikan.

Permasalahannya, sebelum syahbandar perikanan diresmikan oleh DKP. Kedua Departemen (DKP dan Perhubungan) belum pernah menyepakati fungsi dan tujuan yang jelas dari wewenang masing-masing syahbandar. Peran kedua syahbandar cenderung sama satu sama lain, karena tidak ada landasan hukum yang jelas untuk mengatur secara rinci tugas dan kewenangan kedua syahbandar dalam mengelola perizinan kapal ikan.

Sebenarnya Departemen Perhubungan mempunyai kewenangan yang lebih luas daripada Departemen Kelautan dan Perikanan, karena pelaksanaan tugas kesyahbandaran yang termuat dalam Undang-Undang No. 21 tahun 1992

mengenai keselamatan pelayaran di Indonesia tidak terlepas dari pengaruh hukum internasional yang bersumber pada konvensi-konvensi yang dihasilkan oleh badan-badan di bawah Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) ataupun perjanjian-perjanjian yang disepakati bersama seperti, konvensi-konvensi yang dihasilkan oleh *International Maritime Organization (IMO)*. Mengingat kapal perikanan mempunyai ciri khas tersendiri dibandingkan kapal yang lainnya, sehingga selain pengetahuan kesyahbandaran secara umum diperlukan pula pengetahuan bidang perikanan. Hal tersebut yang menjadi alasan mengapa diresmikannya syahbandar perikanan oleh Departemen Kelautan dan Perikanan.

Adanya kewenangan yang sama dari kedua lembaga pemerintah (syahbandar umum dengan syahbandar perikanan) mengakibatkan di beberapa pelabuhan perikanan banyak terjadi masalah dalam hal prosedur perizinan pelayaran bagi para nelayan. Masalah tersebut terjadi karena adanya kerancuan dan tumpang tindih peran dari masing-masing syahbandar yaitu antara syahbandar umum dengan syahbandar perikanan yang pada akhirnya memberatkan nelayan.

Contoh kasus yang terjadi di PPN Palabuhanratu, sejak izin berlayar bagi kapal penangkap ikan dari pihak syahbandar perikanan ditetapkan mulai tahun 2006, sering terjadi berbagai permasalahan yang pada akhirnya dapat berpotensi menjadi konflik. Pihak Syahbandar umum di PPN Palabuhanratu menganggap keberadaannya lebih sah dan lebih berwenang dalam mengeluarkan Surat Izin berlayar bagi nelayan. Jadi, walaupun nelayan telah mendapatkan legalitas perizinan dari pihak syahbandar perikanan, namun tetap harus mendapatkan legalitas perizinan dari syahbandar umum. Hal ini membuat nelayan resah dalam mengurus perizinan karena biaya yang dikeluarkan oleh nelayan menjadi lebih besar, akibat adanya dua surat izin yang dikeluarkan oleh dua instansi yang berbeda.

Adanya rencana perubahan status pelabuhan perikanan di Palabuhanratu, maka prosedur pengawasan sertifikasi laik laut kapal juga harus ditingkatkan. Hal ini dikarenakan kapal-kapal yang berlabuh merupakan kapal yang akan beroperasi di wilayah perairan internasional / *Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE)*. Prosedur sertifikasi kelaiklautan dari syahbandar perikanan hendaknya diketahui oleh *International Maritime Organization (IMO)*, agar legalitas pelayaran dapat diakui secara hukum internasional. Pentingnya sertifikasi dilaksanakan, agar tidak terjadi

“bencana” bagi perusahaan-perusahaan penangkapan karena masalah keabsahan perizinan laik laut kapal ikan.

Untuk menjawab dan mengatasi masalah tersebut diharapkan Pemerintah sebagai pembuat kebijakan dapat memberikan peraturan yang lebih tegas lagi, berupa pembagian tugas dan peran yang jelas untuk tiap syahbandar yang diatur oleh landasan hukum yang kuat. Surat keputusan bersama (SKB) menteri perhubungan dengan menteri kelautan dan perikanan tentang izin pelayaran merupakan alternatif solusi bagi landasan hukum tersebut, sehingga permasalahan ini dapat menemukan titik temu penyelesaiannya. Contoh pelaksanaan dari SKB yaitu pembagian tugas syahbandar bisa dilakukan berdasarkan fungsi kapal dengan surat izin berlayar (SIB) dari satu instansi saja atau penerbitan satu SIB yang disahkan oleh kedua syahbandar dengan wewenang syahbandar perikanan mencakup teknik persiapan dan kenyamanan operasi penangkapan ikan sedangkan syahbandar umum mencakup teknik keselamatan pelayaran (keselamatan kapal dan keselamatan navigasi), namun pertimbangan alternatif yang kedua ini akan memerlukan dana yang tidak sedikit.

Diharapkan para pelaksana di lapangan tidak saling menuding satu sama yang lainnya tentang instansi yang lebih berhak mengeluarkan surat izin berlayar (SIB), karena hal ini dapat memperkeruh masalah. Selain itu harus ada pengawasan yang tegas terhadap kapal yang akan berlayar seperti pemeriksaan yang ketat terhadap daftar persyaratan sebelum kapal layak untuk berlayar, dan apabila terjadi pelanggaran sebaiknya petugas pengawas lapangan tidak ragu untuk merekomendasikan kepada syahbandar untuk tidak menerbitkan SIB. Karena bagaimanapun semua permasalahan tersebut apabila tidak segera dicarikan penyelesaiannya akan berdampak secara langsung maupun tidak langsung terhadap pelaksanaan kegiatan operasional nelayan di Palabuhanratu, yang pada akhirnya dapat mempengaruhi kegiatan ekonomi masyarakat perikanan.

## **KESIMPULAN**

Prosedur sertifikasi laik laut kapal ikan di PPN Palabuhanratu dilaksanakan oleh dua syahbandar dari Departemen Perhubungan dan Departemen Kelautan dan Perikanan. Syahbandar umum dan Syahbandar perikanan memiliki wewenang

yang sama untuk memberikan sertifikasi kelaiklautan kapal sebelum berlayar, sehingga nelayan Palabuhanratu umumnya merasa resah dengan adanya penerbitan dua surat izin laik laut antara lain karena biaya yang dikeluarkan oleh menjadi lebih besar dari biasanya. Berkaitan dengan hal tersebut, disarankan kepada Pemerintah untuk segera mungkin membuat suatu keputusan bersama tentang tugas dan wewenang masing-masing syahbandar umum dan syahbandar perikanan.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Astuti, Widi. (2008). Pengelolaan dan Pemanfaatan Sumberdaya Ikan Layur di Perairan Palabuhanratu, Sukabumi. *Skripsi* (tidak dipublikasikan). Departemen Pemanfaatan Sumberdaya Perikanan, Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan, Institut Pertanian Bogor.
- Ayodhya. (1972). Suatu Pengenalan Fishing Gear. Bogor : Fakultas Perikanan, Institut Pertanian Bogor.
- Lubis, Ernani. (2006). *Pengantar Pelabuhan Perikanan*. Bagian Pelabuhan Perikanan, Departemen Pemanfaatan Sumberdaya Perikanan, Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan, Institut Pertanian Bogor.
- Unus, Fahriny. (2004). Analisis Kebijakan Mengenai Keselamatan Nelayan dan Kapal Ikan di Laut. *Skripsi* (tidak dipublikasikan). Departemen Pemanfaatan Sumberdaya Perikanan, Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan, Institut Pertanian Bogor.