

KEPASTIAN HUKUM TERHADAP KEAMANAN INVESTASI BAGI PELAKU BISNIS PELAYARAN DI PERAIRAN INDONESIA**Muhamad Rigel, Andrew Betlen, Mangisi Simanjuntak**

Universitas Kristen Indonesia, Indonesia

Email: Muhamad.rigel@yahoo.co.id

Abstrak

Tujuan dari penelitian ini adalah Untuk mengetahui aturan hukum yang berlaku bagi pelaku bisnis pelayaran di perairan Indonesia. Untuk mengetahui implementasi aturan hukum yang berlaku bagi pelaku bisnis pelayaran di perairan Indonesia. Perairan Indonesia memiliki potensi besar sebagai sumber daya ekonomi yang dapat dimanfaatkan untuk mengembangkan bisnis pelayaran. Di Indonesia, kegiatan pelayaran diatur oleh Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan. Spesifikasi penelitian yang digunakan oleh penulis adalah metode yuridis normative. Aturan hukum yang berlaku bagi pelaku bisnis pelayaran di perairan Indonesia tidak hanya menjadi kerangka kerja untuk menjalankan bisnis, tetapi juga melindungi kepentingan semua pihak yang terlibat, Aturan hukum bagi pelaku bisnis pelayaran di Indonesia diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Implementasi aturan hukum yang berlaku bagi pelaku bisnis pelayaran di perairan Indonesia berkaitan dengan kepastian hukum adalah menciptakan lingkungan yang kondusif bagi para pelaku usaha. Pelaku bisnis sewa kapal memerlukan aturan yang jelas, stabil, dan dapat diandalkan dalam menjalankan aktivitas serta merasa aman dalam melakukan investasi.

Kata kunci: Kepastian Hukum, Keamanan Investasi, Bisnis Pelayaran**Abstract**

The purpose of this study is to find out the legal rules that apply to shipping business people in Indonesian waters. To find out the implementation of legal rules that apply to shipping business people in Indonesian waters. Indonesian waters have great potential as an economic resource that can be used to develop the shipping business. In Indonesia, shipping activities are regulated by Law Number 17 of 2008 concerning Shipping and Law Number 32 of 2014 concerning Marine Affairs. The research specification used by the author is the normative juridical method. The legal rules that apply to shipping business actors in Indonesian waters are not only a framework for running a business, but also protect the interests of all parties involved, The legal rules for shipping business people in Indonesia are regulated in Law Number 17 of 2008 concerning Shipping. The implementation of legal rules that apply to shipping business actors in Indonesian waters related to legal certainty is to create a conducive environment for business actors. Boat charter business people need clear, stable, and reliable rules in carrying out activities and feeling safe in making investments

Keywords: *Legal Certainty, Investment Security, Shipping Business*

PENDAHULUAN

Perairan Indonesia memiliki potensi besar sebagai sumber daya ekonomi yang dapat dimanfaatkan untuk mengembangkan bisnis pelayaran. Misalnya dalam bidang perikanan, Pada tahun 2018, Indonesia memiliki ekosistem terumbu karang seluas 2,5 juta hektar. Pada tahun 2020, sebanyak 3,2 juta rumah tangga bekerja di industri perikanan, dengan produksi mencapai 21,83 juta ton. Nilai ekspor perikanan tahun 2020 sebesar USD 5,2 miliar naik menjadi USD 5,72 miliar pada 2021. Industri perikanan menyumbang 469,59 triliun rupiah atau 2,76% dari PDB pada tahun 2021 (Darajati, 2023).

Di Indonesia, kegiatan pelayaran diatur oleh Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan. Regulasi ini memberikan landasan hukum dan kepastian hukum terkait kepemilikan kapal, pengoperasian, keselamatan pelayaran, dan aspek-aspek penting lain yang menyangkut bisnis pelayaran, termasuk dalam hal sewa kapal.

Kepastian hukum bagi pelaku bisnis pelayaran di perairan Indonesia adalah hal yang sangat penting untuk dipertimbangkan (Satria, 2015). Kepastian hukum tersebut menyangkut peraturan dan kebijakan yang berlaku dalam mengatur aktivitas bisnis di sektor pelayaran, sehingga para pelaku bisnis merasa aman dan nyaman dalam melakukan investasi di perairan Indonesia.

Dalam konteks operasional di perairan Indonesia, keselamatan pelayaran menjadi isu utama. Kepastian hukum terkait standar keselamatan kapal dan perizinan operasional sangat penting. Pengawasan dan regulasi ketat dari pihak otoritas maritim, seperti Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama adalah sebuah Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut untuk memastikan bahwa kapal-kapal yang disewa memenuhi standar keselamatan dan keamanan. Tanpa adanya standar hukum yang jelas, operasional kapal sewaan dapat menghadapi berbagai risiko, seperti kecelakaan laut atau sengketa hukum dengan otoritas maritim.

Meskipun regulasi pelayaran di Indonesia sudah cukup memadai dengan adanya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, pelaku bisnis pelayaran sering menghadapi tantangan dalam penerapannya. Tantangan tersebut meliputi kompleksitas birokrasi, regulasi yang tumpang tindih, serta penegakan hukum yang kadang masih kurang konsisten. Hal ini dapat menciptakan ketidakpastian hukum. Oleh karena itu, pemerintah perlu terus melakukan reformasi dalam hal penyederhanaan regulasi dan memperkuat penegakan hukum di sektor pelayaran.

Dalam menjalankan bisnis di sektor pelayaran, pelaku bisnis seringkali dihadapkan pada berbagai kendala seperti peraturan yang kompleks, birokrasi yang

rumit, dan ketidakpastian hukum mengenai tanggung jawab antara pemilik kapal dan penyewa kapal. Misalnya, ketika sebuah kapal disewa dan akan berangkat, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama mengirimkan inspektur untuk memeriksa kelayakan kapal. Jika kapal dinyatakan layak, inspektur akan merekomendasikan kepada Syahbandar untuk menerbitkan Surat Ijin Berlayar (SIB), dan penyewa akan membawa dokumen tersebut ke kapal. Pada tahap ini, semua pihak yang bertanggung jawab di perairan Indonesia seharusnya sudah memastikan bahwa kapal tersebut layak untuk melaut, meskipun pemilik kapal tidak mengetahui barang apa yang dibawa oleh penyewa. Dengan demikian, tanggung jawab pemilik kapal dianggap selesai ketika kapal mulai berlayar, karena sejak saat itu tanggung jawab penuh berada di tangan penyewa. Namun, setelah kapal kembali, tanggung jawab kembali kepada pemilik kapal.

Dalam hal sewa kapal, permasalahan lain yang dihadapi oleh pemilik kapal adalah setelah kapal berlayar, kapal tersebut masih dapat diperiksa oleh pihak lain di luar Syahbandar dengan alasan untuk memastikan bahwa pelayaran berlangsung sesuai dengan aturan yang berlaku meskipun kapal sudah berlayar mengantongi Surat Ijin Berlayar (SIB). Padahal secara ideal, kapal yang sudah berlayar seharusnya tidak perlu diperiksa lagi karena sudah melalui pemeriksaan oleh Syahbandar sebelum berangkat dan Syahbandar telah memastikan kelayakan kapal dan menerbitkan Surat Ijin Berlayar (SIB) berdasarkan hasil pemeriksaan tersebut. Oleh karena itu, jika terjadi masalah selama pelayaran, tanggung jawab sepenuhnya harusnya berada pada Syahbandar sebagai pihak yang memberikan izin berlayar, karena Syahbandar yang memastikan kapal layak untuk melaut.

Permasalahan lainnya adalah jika selama perjalanan terjadi masalah, seperti kerusakan atau gangguan teknis, tanggung jawab atas kapal tersebut akan kembali kepada pemilik kapal. Meskipun kapal disewa oleh pihak lain, pemilik tetap bertanggung jawab atas segala hal yang berkaitan dengan kondisi kapal selama pelayaran, terutama jika permasalahan tersebut menyangkut aspek keselamatan atau kelayakan kapal. Sebagai contoh, jika terjadi kerusakan mesin selama masa sewa, meskipun kapal sedang digunakan oleh penyewa, tanggung jawab atas kerusakan tersebut tetap ada pada pemilik kapal. Tujuan dari penelitian ini adalah Untuk mengetahui aturan hukum yang berlaku bagi pelaku bisnis pelayaran di perairan Indonesia. Untuk mengetahui implementasi aturan hukum yang berlaku bagi pelaku bisnis pelayaran di perairan Indonesia.

METODE PENELITIAN

Spesifikasi penelitian yang digunakan oleh penulis adalah metode yuridis normatif. Menurut Soerjono Soekanto pendekatan yuridis normatif yaitu penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder sebagai bahan dasar untuk diteliti dengan cara mengadakan penelusuran terhadap peraturan-peraturan dan literatur-literatur yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti. Data yang digunakan adalah data sekunder yang di peroleh baik dari buku, jurnal ilmiah, hasil penelitian dan peraturan perundangan. Metode pendekatan diartikan sebagai usaha

dalam rangka aktivitas penelitian untuk mengadakan hubungan dengan orang yang diteliti atau metode-metode untuk mencapai pengertian tentang masalah penelitian (Salim, 2013). Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode adalah metode pendekatan analitis (*analytical approach*) dan pendekatan perundang-undangan (*statue approach*) (Jonaedi Efendi, Johnny Ibrahim, & Se, 2018).

Pendekatan analitis (*analytical approach*) dalam ilmu hukum digunakan untuk memperoleh pemahaman yang jelas tentang konsep, prinsip atau norma hukum dan kasus hukum secara sistematis. Sedangkan pendekatan perundang-undangan (*statue approach*) berfokus pada analisis dan interpretasi teks-teks hukum tertulis, khususnya undang-undang, peraturan, atau instrumen hukum lainnya untuk memahami bahasa dan konteks dari ketentuan hukum yang tertulis, serta bagaimana ketentuan tersebut diterapkan dalam praktik. Mengingat penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif, maka jenis data yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder. Soerjono Soekanto menjelaskan bahwa data sekunder mencakup berbagai jenis sumber, seperti dokumen-dokumen resmi, buku, dan laporan hasil penelitian (Jonaedi Efendi et al., 2018). Penelitian ini dilaksanakan di perpustakaan atau sumber-sumber lain yang memiliki potensi menyediakan berbagai jenis data bahan hukum yang diperlukan (Ali, 2021).

Pengumpulan data dilakukan melalui pemeriksaan dokumen yang tersedia, khususnya dalam bentuk peraturan perundang-undangan. Penulis menjalankan proses pengumpulan data ini melalui beberapa langkah, yakni menetapkan sumber data sekunder, mengidentifikasi data yang diperlukan, membuat inventarisasi data yang relevan dengan perumusan masalah, dan akhirnya mengevaluasi data-data tersebut untuk menentukan relevansinya terhadap kebutuhan penelitian dan rumusan masalah.

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan pendekatan deskriptif dalam analisis data, yang bertujuan memberikan gambaran atau penjelasan terperinci tentang subjek dan objek penelitian sebagaimana ditemukan dalam hasil penelitian yang telah dilakukan penulis (Mukti Fajar & Achmad, 2010).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kepastian Hukum Bagi Pelaku Bisnis Pelayaran Dalam Mencapai Keamana Investasi di Perairan Indonesia

Transportasi laut memiliki peran yang signifikan dalam kehidupan masyarakat. Di negara kepulauan seperti Indonesia, tidak dapat disangkal bahwa infrastruktur transportasi laut telah menjadi penopang utama dalam mobilitas dan distribusi barang dari satu lokasi ke lokasi lainnya. Dari sudut pandang ekonomi dan bisnis, infrastruktur transportasi laut dinilai cukup efisien dalam mendukung aktivitas ekonomi, yang pada gilirannya memberikan keuntungan tambahan bagi para pelaku usaha serta pemerintah daerah terkait.

Teori kepastian hukum adalah konsep yang sangat penting dalam bidang hukum dan diterapkan di berbagai sektor, termasuk bisnis pelayaran. Kepastian hukum (*legal certainty*) merupakan prinsip utama dalam penegakan hukum yang berarti bahwa hukum harus dapat diprediksi, dilaksanakan secara konsisten, jelas, dan ditegakkan dengan cara yang adil (Kordela, 2008). Dari pendapat tersebut, dapat diinterpretasikan bahwa hukum tidak ditegakkan tanpa adanya kepastian hukum karena kepastian hukum berperan sebagai prinsip utama yang bertujuan untuk membimbing masyarakat dalam

mematuhi hukum serta melindungi mereka dari tindakan sewenang-wenang pemerintah akibat kekuasaan yang dimiliki dalam merumuskan dan menerapkan aturan hukum (Maxeiner, 2010).

Kepastian hukum adalah salah satu dari tiga prinsip dalam penegakan hukum yang diperkenalkan oleh Gustav Radbruch, selain prinsip kemanfaatan dan keadilan (Rahmatullah, 2021). Kepastian hukum diperlukan untuk menjamin bahwa penegakan hukum dilakukan secara adil tanpa memandang siapa pelaku tindakan hukum (tanpa diskriminasi), sehingga setiap orang dapat meramalkan konsekuensi dari tindakan hukum tertentu. Kepastian hukum dapat dipahami dapat sebagai kejelasan norma yang berfungsi sebagai panduan bagi masyarakat yang terikat oleh peraturan (Wijayanta, 2014). Dengan demikian, diharapkan terdapat kejelasan dan ketegasan mengenai penerapan hukum dalam masyarakat, sehingga tidak muncul berbagai interpretasi yang berbeda (Prayogo, 2016). Dengan kata lain, harus ada jaminan bahwa hukum ditegakkan, pihak-pihak yang berhak menurut hukum dapat memperoleh hak-hak mereka, dan keputusan hukum dapat dilaksanakan (Asikin & Sh, 2019).

Dalam konteks bisnis pelayaran di Indonesia, kepastian hukum sangat berperan dalam menciptakan lingkungan yang kondusif bagi para pelaku usaha. Pelaku bisnis di sektor ini memerlukan aturan yang jelas, stabil, dan dapat diandalkan agar mereka dapat menjalankan aktivitas mereka dengan efisien dan merasa aman dalam melakukan investasi. Hubungan antara teori kepastian hukum dan bisnis pelayaran di perairan Indonesia mencakup berbagai aspek penting, mulai dari kepatuhan hukum, keselamatan, hingga jaminan investasi.

Bisnis pelayaran di Indonesia beroperasi dalam lingkungan yang sangat terstruktur, di mana aturan hukum terkait izin, keselamatan, perlindungan lingkungan, dan keamanan sangatlah penting. Pelaku bisnis di sektor ini bergantung pada sistem hukum yang kuat untuk memastikan bahwa mereka dapat menjalankan aktivitas bisnisnya secara aman, mengelola risiko, dan merencanakan investasi jangka panjang.

Dalam bisnis pelayaran di Indonesia, kepastian hukum merupakan faktor kunci dalam menarik investasi dan memberikan rasa aman bagi pelaku bisnis. Salah satu aspek yang diperhatikan guna memberikan kepastian hukum bagi pelaku bisnis pelayaran adalah keselamatan pelayaran.

Dilihat dari aspek negara hukum modern (*welfare state*), khususnya dalam hal keselamatan pelayaran, pemerintah memiliki tanggung jawab yang lebih luas. Tugas pemerintah mencakup penyelenggaraan kesejahteraan umum (*bestuurszorg*) yang mengharuskan pemerintah untuk melakukan berbagai aktivitas atau tindakan guna memastikan kesejahteraan masyarakat. Dalam konteks bisnis pelayaran, melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pemerintah memberikan kepastian hukum untuk menjamin keselamatan pelayaran.

Salah satu instrumen kunci dari keselamatan pelayaran adalah peran Kesyahbandaran dalam menerbitkan Surat Ijin Berlayar (SIB) atau Surat Persetujuan Berlayar (SPB), dimana salah satu peran krusial Syahbandar terlihat dari kewenangannya untuk memeriksa, menyimpan, dan menerbitkan dokumen-dokumen

yang diperlukan untuk angkutan laut (kapal) agar dapat melakukan pelayaran serta kegiatan bongkar muat barang. Dokumen atau surat-surat tersebut meliputi sertifikat kelaiklautan kapal, surat persetujuan berlayar, surat persetujuan berlabuh, surat keterangan barang muatan, sertifikat pendaftaran kapal, sertifikat garis muat internasional, sertifikat perlengkapan keselamatan, sertifikat radio dan telegraf keselamatan, kwitansi penerimaan bea mercusuar Indonesia untuk pelayaran terakhir, serta izin masuk-keluar dari pelabuhan terakhir yang disinggahi (Bayuputra, 2015).

Sebagaimana telah diuraikan, Penerbitan Surat Ijin Berlayar (SIB) atau Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dapat dikategorikan sebagai tindakan hukum pemerintah untuk memastikan keselamatan bagi pelaku bisnis pelayaran. Menurut H.J. Romeijn, tindakan hukum pemerintah adalah tindakan yang dilakukan oleh organ pemerintahan atau administrasi negara yang bertujuan untuk menghasilkan konsekuensi hukum dalam ranah pemerintahan atau administrasi negara (Windari & SH, 2021).

Tindakan hukum pemerintah merupakan pernyataan kehendak sepihak dari organ pemerintahan yang memiliki akibat hukum atau menciptakan keadaan hukum tertentu. Oleh karena itu, kehendak dari organ tersebut tidak boleh mengandung cacat, seperti kekhilafan (*dwaling*), penipuan (*bedrog*), paksaan (*dwang*), dan lain-lain, yang dapat mengakibatkan konsekuensi hukum yang tidak sah. Selain itu, setiap tindakan pemerintah harus didasarkan pada peraturan perundang-undangan yang berlaku, sehingga tindakan tersebut tidak boleh menyimpang atau bertentangan dengan peraturan terkait, yang dapat mengakibatkan akibat hukum yang dihasilkan menjadi batal (*nietig*) atau dapat dibatalkan (*nietigbaar*) (Windari & SH, 2021).

Pemerintah berfungsi sebagai subjek hukum, yang bertanggung jawab terhadap hak dan kewajiban. Seperti subjek hukum lainnya, pemerintah melakukan berbagai tindakan, baik tindakan nyata (*feitelijkhandelingen*) maupun tindakan hukum (*rechtshandelingen*). Tindakan nyata tidak terkait dengan hukum dan tidak menghasilkan konsekuensi hukum, sementara tindakan hukum, menurut R.H.J.M. Huisman, adalah tindakan yang dapat menghasilkan akibat hukum. Ia menyatakan bahwa "tindakan hukum bertujuan untuk menciptakan hak dan kewajiban." (Windari & SH, 2021)

Terdapat dua jenis tindakan hukum yang dilakukan oleh pemerintah, yaitu tindakan hukum berdasarkan hukum publik (*publiekrechtelijke handeling*) dan tindakan hukum berdasarkan hukum privat (*privatrechtelijke handeling*). Kedua jenis tindakan ini berkaitan dengan peran pemerintah sebagai institusi yang memegang jabatan pemerintahan (*ambtsdrager*) serta sebagai badan hukum (Windari & SH, 2021).

Salah satu institusi pemerintah yang bertanggung jawab atas keselamatan kapal adalah Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama. Dalam konteks pelaksanaan pengawasan terhadap ketertiban pelabuhan dan keselamatan kapal, Syahbandar memiliki kewenangan untuk menerapkan peraturan perundang-undangan yang bertujuan untuk (Windari & SH, 2021):

1. Menjamin kelancaran dan keselamatan kedatangan serta keberangkatan kapal.
2. Menjamin keselamatan dan kelancaran dalam proses bongkar muat barang.

3. Menjamin kelancaran dan ketertiban dalam naik turunnya penumpang.
4. Menjamin penegakan hukum dan keamanan di pelabuhan.
5. Menjamin kelestarian lingkungan di dalam pelabuhan.

Setiap kapal yang akan berlayar diwajibkan memiliki Surat Ijin Berlayar (SIB) atau Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Oleh karena itu, sebelum Syahbandar mengeluarkan SIB atau SPB (port clearance), perlu dilakukan pemeriksaan terhadap kelengkapan dokumen kapal dan lainnya. Jika tidak ada hal yang bertentangan dengan peraturan, surat ijin berlayar dapat diterbitkan. Namun, jika terdapat pelanggaran atau kekurangan pada kapal, surat ijin berlayar tidak dapat diberikan, dan Nakhoda atau perusahaan pelayaran diharuskan untuk (RUSLI & Sari, 2014) :

1. Melengkapi kekurangan yang ada.
2. Menurunkan muatan atau penumpang jika melebihi batas.
3. Menyelesaikan dokumen yang sudah tidak berlaku.

Pengangkutan laut terjadi ketika kedua belah pihak, yaitu penyedia jasa pengangkutan dan pengguna jasa, membuat kesepakatan. Subjek dari perjanjian pengangkutan mencakup semua pihak yang terlibat dalam proses pengangkutan, yang memiliki status hukum yang diakui sebagai pemegang hak dan kewajiban dalam pengangkutan. Objek dari perjanjian ini mencakup barang yang diangkut (muatan), biaya pengangkutan, serta sarana transportasi yang digunakan. Muatan tersebut dapat berupa berbagai jenis barang dan hewan yang diizinkan secara hukum oleh undang-undang (Fatahillah, 2015)

Pentingnya peran transportasi laut bagi kehidupan masyarakat membuat pemerintah, melalui Kementerian Perhubungan, merasa perlu untuk menetapkan regulasi terkait. Aturan tersebut mencakup proses pendaftaran kapal yang akan beroperasi, jenis kapal yang sesuai dengan kondisi perairannya, seleksi untuk merekrut nakhoda dan awak kapal yang profesional sesuai dengan keahlian mereka, serta berbagai aspek administratif lainnya.

Segala bentuk pengaturan mengenai sarana dan prasarana transportasi laut didasarkan pada berbagai regulasi, termasuk Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan Perairan, serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Pelayaran, dan peraturan-peraturan lain yang berhubungan dengan transportasi laut (Utomo & Laut, 2017).

Pejabat Kesyahbandaran yang memeriksa kelengkapan teknis dan persyaratan kapal, serta nakhoda dan pemilik kapal, harus memastikan dengan seksama bahwa kapal memenuhi kelaiklautan sebelum berlayar di laut. Jika ketentuan ini tidak dipatuhi, nakhoda dapat dikenai sanksi pidana sebagaimana diatur dalam Pasal 302 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Mengoperasikan kapal tanpa memenuhi persyaratan kelaiklautan dapat dijatuhi hukuman penjara hingga 3 tahun dan denda maksimal Rp400.000.000,-. Jika pelanggaran tersebut menyebabkan kerugian harta benda, hukuman dapat diperpanjang hingga 4 tahun penjara dan denda maksimal

Rp500.000.000,-. Jika tindakan nakhoda tersebut mengakibatkan kematian penumpang atau kerugian harta benda, hukumannya bisa mencapai 10 tahun penjara dan denda maksimal Rp1.500.000.000,-.

Philipus Hadjon menyatakan bahwa izin merupakan salah satu instrumen yang sering digunakan dalam hukum administrasi untuk mengatur perilaku masyarakat. Ini menunjukkan bahwa izin adalah alat hukum yang dipakai pemerintah untuk mengontrol perilaku warga. Izin dapat berupa pendaftaran, sertifikat rekomendasi, penetapan kuota, serta izin untuk menjalankan usaha, yang biasanya harus dimiliki oleh perusahaan atau individu sebelum melakukan tindakan yang akan menghasilkan hak dan kewajiban bagi pemohon (Maulana & Jamhir, 2019).

Penerbitan Surat Ijin Berlayar (SIB) atau Surat Persetujuan Berlayar (SPB) adalah langkah penting dalam memastikan keselamatan dan kelayakan kapal sebelum melakukan pelayaran di perairan Indonesia. Proses ini melibatkan berbagai tahapan yang harus diikuti untuk menjamin bahwa semua kapal yang berlayar memenuhi standar keamanan dan operasional yang ditetapkan oleh pemerintah. Berikut adalah uraian lengkap mengenai alur penerbitan Surat Ijin Berlayar (SIB) atau Surat Persetujuan Berlayar (SPB):

1. Pengajuan permohonan

Proses penerbitan surat Ijin Berlayar (SIB) atau Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dimulai dengan pengajuan permohonan oleh penyewa atau pemilik kapal. Mereka harus mengajukan permohonan ke Syahbandar setempat, yang merupakan instansi pemerintah yang bertanggung jawab atas pengawasan pelayaran. Dalam permohonan ini, penyewa harus melampirkan berbagai dokumen penting, seperti dokumen kapal, sertifikat kelayakan, rencana perjalanan, dan informasi lainnya yang relevan. Dokumen-dokumen ini memberikan gambaran menyeluruh tentang kapal dan rencana operasionalnya.

2. Pemeriksaan kelayakan kapal

Setelah menerima permohonan, Syahbandar akan mengutus inspektur untuk melakukan pemeriksaan langsung terhadap kapal yang dimohonkan. Pemeriksaan ini bertujuan untuk menilai berbagai aspek kelayakan kapal, termasuk kondisi fisik, peralatan keselamatan, serta sistem navigasi dan komunikasi. Inspektur akan memeriksa apakah semua peralatan yang diperlukan untuk keselamatan pelayaran tersedia dan berfungsi dengan baik. Selain itu, inspektur juga akan memastikan bahwa kapal memenuhi semua regulasi yang ditetapkan oleh undang-undang yang berlaku.

3. Rekomendasi inspektur

Berdasarkan hasil pemeriksaan, inspektur akan membuat laporan dan memberikan rekomendasi kepada Syahbandar. Jika kapal dinyatakan layak dan memenuhi semua syarat, inspektur akan merekomendasikan agar Surat Ijin Berlayar (SIB) atau Surat Persetujuan Berlayar (SPB) diterbitkan. Namun, jika ditemukan kekurangan atau masalah selama pemeriksaan, inspektur akan mencatatnya dan meminta pemilik kapal untuk melakukan perbaikan terlebih dahulu sebelum Surat

Ijin Berlayar (SIB) atau Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dapat diterbitkan. Proses ini penting untuk memastikan bahwa hanya kapal yang benar-benar layak yang diberikan izin untuk berlayar.

4. Penerbitan

Setelah menerima rekomendasi dari inspektur, Syahbandar akan memproses penerbitan Surat Ijin Berlayar (SIB) atau Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Surat ini berfungsi sebagai izin resmi bagi kapal untuk melaut, menandakan bahwa kapal tersebut telah memenuhi semua syarat keselamatan dan kelayakan yang ditetapkan. Penerbitan Surat Ijin Berlayar (SIB) atau Surat Persetujuan Berlayar (SPB) tidak hanya menjadi formalitas, tetapi juga merupakan tanggung jawab hukum bagi Syahbandar untuk menjamin keselamatan pelayaran di perairan Indonesia.

5. Dokumentasi dan penyerahan

Setelah Surat Ijin Berlayar (SIB) atau Surat Persetujuan Berlayar (SPB) diterbitkan, surat tersebut akan diserahkan kepada penyewa atau pemilik kapal. Mereka harus membawa dokumen ini selama pelayaran sebagai bukti bahwa kapal tersebut memiliki izin resmi untuk beroperasi. Penyimpanannya harus dilakukan dengan baik, karena SIB dapat diminta oleh pihak berwenang selama pemeriksaan di laut.

6. Pengawasan selama pelayaran

Selama kapal berlayar, Syahbandar dan perangkat terkait di perairan akan terus memantau operasional kapal. Mereka akan memastikan bahwa kapal menjalankan operasinya sesuai dengan ketentuan yang berlaku dan selalu dalam kondisi aman. Pengawasan ini penting untuk mengurangi risiko insiden yang dapat membahayakan keselamatan pelayaran.

7. Pemeriksaan kembali (jika diperlukan)

Jika selama pelayaran terjadi masalah, seperti kerusakan atau insiden lainnya, kapal dapat diperiksa kembali oleh Syahbandar. Pemeriksaan ini bertujuan untuk mengevaluasi kondisi kapal dan memastikan bahwa kapal masih layak untuk beroperasi. Tindakan ini merupakan bagian dari upaya berkelanjutan untuk menjaga keselamatan pelayaran di perairan Indonesia.

Dari berbagai uraian yang telah dikemukakan di atas, dapat disimpulkan bahwa penerbitan Surat Ijin Berlayar (SIB) atau Surat Persetujuan Berlayar (SPB) memberikan kepastian hukum bahwa kapal telah memenuhi semua persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran. Dari pengajuan permohonan hingga pengawasan selama pelayaran, setiap tahap dirancang untuk memastikan bahwa kapal yang berlayar memenuhi standar keamanan dan kelayakan yang ditetapkan.

Salah satu aspek penting dari penerbitan Surat Ijin Berlayar (SIB) atau Surat Persetujuan Berlayar (SPB) adalah pelaku bisnis pelayaran berkewajiban untuk mematuhi regulasi yang berlaku. Setiap kapal yang ingin berlayar harus melalui serangkaian pemeriksaan yang mencakup aspek keselamatan, kelayakan kapal, serta kelengkapan dokumen. Hal ini menciptakan kepastian hukum, di mana pelaku usaha pelayaran dapat beroperasi dengan mengikuti aturan yang telah ditetapkan, sehingga

mengurangi risiko hukum di kemudian hari. Selain itu, kepastian hukum yang diberikan oleh Surat Ijin Berlayar (SIB) atau Surat Persetujuan Berlayar (SPB) juga berdampak positif terhadap kepercayaan masyarakat terhadap industri pelayaran. Masyarakat dan pengguna jasa pelayaran akan merasa lebih aman dan nyaman menggunakan layanan kapal yang telah memenuhi semua persyaratan hukum. Ini pada gilirannya dapat meningkatkan volume bisnis di sektor pelayaran, karena lebih banyak orang yang bersedia untuk berinvestasi dan menggunakan jasa pelayaran.

Ketika kapal berlayar dengan Surat Ijin Berlayar (SIB) atau Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang sah, semua pihak yang terlibat—baik pemilik kapal, penyewa, maupun awak kapal mendapatkan perlindungan hukum. Jika terjadi insiden di laut, adanya izin yang valid menjadi dasar untuk menegakkan tanggung jawab. Misalnya, jika kapal mengalami kecelakaan, pelaku bisnis dapat merujuk pada Surat Ijin Berlayar (SIB) atau Surat Persetujuan Berlayar (SPB) untuk menentukan apakah mereka mematuhi semua persyaratan. Hal ini mengurangi risiko tuntutan hukum yang dapat merugikan secara finansial dan reputasi.

Kepastian hukum yang diberikan oleh penerbitan Surat Ijin Berlayar (SIB) atau Surat Persetujuan Berlayar (SPB) juga berdampak positif pada iklim investasi di sektor bisnis sewa kapal. Investor cenderung lebih percaya untuk berinvestasi dalam bisnis yang memiliki regulasi yang jelas dan kepastian hukum. Dengan adanya jaminan bahwa kapal yang disewakan aman dan memenuhi standar keselamatan, pelaku bisnis dapat beroperasi dengan lebih percaya diri. Hal ini juga mendorong pertumbuhan industri maritim secara keseluruhan, karena lebih banyak pelaku bisnis yang ingin terlibat.

Penerbitan Surat Ijin Berlayar (SIB) atau Surat Persetujuan Berlayar (SPB) juga berkaitan dengan tanggung jawab sosial dan perlindungan lingkungan. Kapal yang tidak memenuhi standar lingkungan dapat menyebabkan pencemaran yang merugikan ekosistem laut. Dengan adanya regulasi ketat dalam penerbitan izin berlayar, pemerintah dapat memastikan bahwa hanya kapal yang ramah lingkungan yang diperbolehkan beroperasi. Ini tidak hanya melindungi lingkungan, tetapi juga meningkatkan citra bisnis sewa kapal di mata publik.

Dari berbagai uraian di atas, penulis dapat memberikan kesimpulan bahwa Surat Ijin Berlayar (SIB) atau Surat Persetujuan Berlayar (SPB) menjamin kepastian hukum kapal yang disewa memenuhi semua persyaratan yang ditetapkan, melindungi hak dan kewajiban semua pihak yang terlibat, serta menciptakan lingkungan bisnis yang sehat. Dengan proses penerbitan yang transparan dan akuntabel, pelaku bisnis dapat beroperasi dengan percaya diri, mendukung pertumbuhan industri maritim yang berkelanjutan dan bertanggung jawab. Dalam hal ini, kepastian hukum bukan hanya sekadar dokumen, tetapi merupakan fondasi bagi kelangsungan dan keamanan bisnis di sektor pelayaran.

Tantangan yang Dihadapi Pelaku Bisnis Pelayaran di Perairan Indonesia

Seperti yang telah diuraikan sebelumnya, pelaku bisnis pelayaran di perairan Indonesia pada sektor sewa kapal adalah individu atau entitas yang bergerak di bidang pelayaran seperti penyediaan layanan penyewaan kapal untuk berbagai keperluan,

seperti pengangkutan barang, penumpang, eksplorasi sumber daya alam, atau kegiatan industri lain di laut (Maulana & Jamhir, 2019).

Dalam sektor pelayaran, pelaku bisnis bertanggung jawab atas pengoperasian kapal secara aman dan sesuai dengan peraturan maritim yang berlaku di Indonesia, seperti pengurusan Surat Izin Berlayar (SIB) atau Surat Persetujuan Berlayar (SPB), memastikan kapal layak laut, dan mematuhi standar keselamatan pelayaran. Pelaku bisnis pelayaran juga harus menjaga hubungan baik dengan pihak regulator serta menjalankan kegiatan sewa kapal dalam batas hukum yang ditetapkan pemerintah.

Meskipun pemerintah Indonesia telah berusaha menciptakan kepastian hukum di sektor pelayaran, namun pelaku bisnis pelayaran di perairan Indonesia menghadapi berbagai tantangan yang kompleks dan beragam. Beberapa tantangan dalam bisnis pelayaran meliputi:

Inkonsistensi Penegakan Hukum

Salah satu masalah utama yang dihadapi pelaku bisnis di Indonesia adalah inkonsistensi dalam penegakan hukum. Kadang-kadang, aturan yang jelas di atas kertas tidak diterapkan dengan benar di lapangan. Hal ini dapat menciptakan ketidakpastian bagi investor, yang khawatir bahwa peraturan mungkin tidak ditegakkan secara adil atau konsisten.

Kebijakan terkait maritim memang tidak diatur secara khusus dalam undang-undang tersendiri, namun tercantum dalam berbagai regulasi lainnya, seperti yang mengatur tentang pelayaran (Thahira, Syofyan, Daulay, & Ferdi, 2023). Saat ini, kondisi bisnis pelayaran tidak pasti karena banyak instansi yang melakukan pemeriksaan, harusnya tidak semua instansi yang melakukan pemeriksaan. Banyaknya lembaga yang memiliki kewenangan dalam pengamanan dan penegakan hukum di laut dapat menimbulkan potensi konflik antara satu lembaga dengan yang lainnya (Saifulloh & Simabura, 2023).

Bergitu juga halnya dengan pengamanan laut di Indonesia (Saifulloh & Simabura, 2023) yang melibatkan setidaknya enam lembaga, yaitu: TNI AL, Korps Polisi Perairan (Polair), Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (Ditjen Hubla), Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (Ditjen Bea Cukai), Direktorat Jenderal Pengawas Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (Ditjen PSDKP) dari Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), serta Badan Keamanan Laut (Bakamla). Banyaknya lembaga yang terlibat dalam pengamanan laut menimbulkan tantangan terkait kewenangan kelembagaan. Perbedaan interpretasi terhadap regulasi, terutama terkait wewenang, seharusnya tidak dibiarkan berlarut-larut karena dapat menghambat perencanaan dan pelaksanaan kebijakan pembangunan, serta berpotensi mempengaruhi kesejahteraan masyarakat. Keterlibatan berbagai lembaga dalam penegakan hukum di laut justru menimbulkan masalah tersendiri, di mana setiap lembaga cenderung memiliki pandangan yang berbeda dan mengklaim tanggung jawab yang sama, sehingga sering terjadi gesekan antar lembaga dalam praktiknya (Suharni & Arman, 2023). Apalagi Setiap lembaga diberikan wewenang yang sah, yaitu kekuasaan yang melekat pada lembaga atau pejabat terkait untuk melakukan tindakan yang diperlukan demi memastikan pelaksanaan tugas dengan

baik, sesuai dengan kompetensi, yurisdiksi, dan otoritas yang ditetapkan oleh hukum (Luthan, 2007).

Dalam konteks bisnis sewa kapal, inkonsistensi dalam penegakan hukum terkait bisnis sewa kapal sering menjadi permasalahan tersendiri bagi pelaku usaha di sektor pelayaran. Ketidakjelasan mengenai aturan dan tanggung jawab kapal dapat menciptakan ketidakpastian yang merugikan, baik bagi penyewa maupun pemilik kapal.

Menurut penulis, beberapa aspek yang menggambarkan inkonsistensi dalam penegakan hukum terkait tanggung jawab kapal di bisnis sewa kapal adalah:

a. Perbedaan interpretasi hukum oleh berbagai instansi

Salah satu sumber inkonsistensi adalah adanya perbedaan interpretasi regulasi oleh berbagai instansi yang terlibat dalam pengawasan dan penegakan hukum di laut. Seperti yang telah diuraikan sebelumnya bahwa di Indonesia, banyak lembaga yang memiliki kewenangan dalam pengaturan pelayaran, seperti Kementerian Perhubungan, TNI AL, Polair, Bea Cukai, hingga Badan Keamanan Laut (Bakamla). Masing-masing instansi terkadang memiliki pandangan yang berbeda tentang tanggung jawab kapal, baik terkait keselamatan, pemeliharaan, atau kepatuhan terhadap regulasi. Akibatnya, pelaku bisnis sewa kapal sering kali menghadapi ketidakpastian dalam memenuhi persyaratan hukum.

Misalnya, satu instansi mungkin menekankan kepatuhan terhadap aspek keselamatan kapal, sementara instansi lain fokus pada aspek legalitas dokumen kepemilikan atau izin berlayar. Inkonsistensi ini menyebabkan ketidakpastian hukum, di mana perusahaan pelayaran tidak dapat memprediksi dengan pasti aturan mana yang lebih diutamakan atau sanksi apa yang mungkin mereka hadapi.

b. Kekaburan tanggung jawab antara penyewa dan pemilik kapal

Masalah lain yang sering muncul dalam bisnis sewa kapal adalah kekaburan terkait pembagian tanggung jawab antara penyewa dan pemilik kapal. Dalam kontrak sewa kapal, biasanya ada kesepakatan mengenai siapa yang bertanggung jawab atas aspek-aspek tertentu, seperti pemeliharaan kapal, keselamatan awak kapal, dan kepatuhan terhadap hukum pelayaran. Namun, dalam praktiknya, penegakan hukum sering kali tidak konsisten dalam menegaskan batas-batas tanggung jawab ini. Sebagai contoh, ketika terjadi insiden atau kecelakaan, pihak berwenang sering kali tidak jelas tentang siapa yang bertanggung jawab—apakah penyewa yang mengoperasikan kapal, atau pemilik kapal yang memiliki kewajiban untuk memastikan kapal dalam kondisi baik. Ketidakpastian ini bisa berujung pada perselisihan hukum yang berkepanjangan, memperlambat penyelesaian masalah, dan menambah beban finansial bagi kedua belah pihak.

c. Ketidakjelasan tentang kewajiban kapal terhadap lingkungan

Tanggung jawab lingkungan juga menjadi salah satu aspek yang sering kali dihadapi pelaku bisnis sewa kapal. Peraturan mengenai pembuangan limbah, polusi laut, dan tanggung jawab atas kerusakan lingkungan laut tidak selalu ditegakkan secara konsisten. Dalam beberapa kasus, instansi yang berbeda dapat memiliki

pandangan yang berbeda mengenai siapa yang harus bertanggung jawab atas pelanggaran lingkungan, terutama jika kapal tersebut sedang disewa.

Sebagai contoh, ketika terjadi pelanggaran lingkungan, seperti tumpahan minyak, tidak selalu jelas apakah tanggung jawab sepenuhnya berada di tangan penyewa yang mengoperasikan kapal, atautkah pemilik kapal juga ikut bertanggung jawab. Ketidakjelasan ini memperumit proses hukum dan sering kali mengakibatkan kesulitan dalam menegakkan sanksi yang tepat.

d. Sanksi yang tidak konsisten

Dalam kasus pelanggaran regulasi, sanksi yang dijatuhkan kepada pelaku bisnis sewa kapal sering kali tidak konsisten. Ada situasi di mana pelanggaran serupa dapat menghasilkan hukuman yang berbeda, tergantung pada wilayah hukum atau interpretasi otoritas setempat. Sebagai contoh, pelanggaran terkait keselamatan kapal di satu wilayah mungkin hanya mendapat peringatan, sementara di wilayah lain dapat dikenakan denda besar atau bahkan penahanan kapal. Inkonsistensi dalam penjatuhan sanksi ini tidak hanya membingungkan, tetapi juga menciptakan rasa ketidakadilan di kalangan pelaku bisnis. Mereka merasa tidak ada standar yang jelas dan seragam dalam menegakkan hukum, yang pada akhirnya mengganggu perencanaan operasional dan memperbesar risiko bisnis.

e. Pengaruh terhadap kepercayaan investor dan pelaku usaha

Ketidakpastian hukum dan inkonsistensi dalam penegakan aturan berdampak langsung pada kepercayaan investor dan pelaku usaha di sektor pelayaran. Bisnis sewa kapal sangat bergantung pada kejelasan aturan dan prediktabilitas penegakan hukum untuk mengelola risiko dan menjaga keberlangsungan usaha. Ketika hukum ditegakkan secara tidak konsisten, hal ini menurunkan tingkat kepercayaan terhadap sistem hukum yang ada dan dapat membuat investor enggan berinvestasi lebih lanjut di sektor ini.

Kurangnya kepercayaan terhadap kepastian hukum juga menghambat pelaku usaha untuk mengembangkan bisnisnya secara lebih agresif, karena mereka takut menghadapi masalah hukum yang tidak terduga di masa depan. Hal ini dapat mempengaruhi pertumbuhan sektor pelayaran secara keseluruhan, khususnya dalam bisnis sewa kapal.

Berkaitan dengan penegakan hukum dalam bidang pelayaran, Pemerintah sepakat bentuk Indonesian *Coast Guard* melalui fusi antara BAKAMLA (Badan Keamanan Laut) dan KPLP (Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai Republik Indonesia) sebagai Badan Penegakan Hukum di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia yang bertugas mengamankan pelayaran di wilayah perairan Indonesia.

Birokrasi yang berbelit-belit

Birokrasi yang berbelit-belit dalam bisnis sewa kapal menjadi salah satu hambatan terbesar bagi pelaku usaha di sektor pelayaran, terutama terkait tanggung jawab kapal dan pengurusan izin berlayar. Proses yang rumit dan memakan waktu sering kali

menciptakan ketidakpastian dan memperlambat operasional kapal. Dalam bisnis yang sangat bergantung pada efisiensi waktu seperti pelayaran, birokrasi yang panjang dapat menyebabkan kerugian besar bagi pelaku bisnis, baik dalam hal biaya operasional maupun kepercayaan klien.

Menurut penulis, beberapa aspek yang menggambarkan masalah birokrasi dalam bisnis sewa kapal diantaranya adalah:

Proses perizinan berlayar yang kompleks

Untuk mendapatkan izin berlayar, atau Surat Izin Berlayar (SIB) atau Surat Persetujuan Berlayar (SPB), pelaku bisnis sewa kapal harus melalui berbagai tahapan administrasi yang melibatkan beberapa instansi pemerintah. Proses pengurusan izin ini sering kali memakan waktu karena harus melalui banyak meja pemeriksaan, mulai dari pihak pelabuhan, otoritas keamanan laut, hingga Kementerian Perhubungan.

Setiap instansi yang terlibat memiliki prosedur dan persyaratan yang berbeda, yang mengakibatkan proses menjadi lebih panjang dan berbelit. Selain itu, dokumen yang diperlukan sering kali harus disiapkan dalam jumlah banyak, dengan rincian yang sangat teknis. Misalnya, data teknis kapal, sertifikat kelayakan, bukti pembayaran pajak, hingga dokumen asuransi semuanya harus disertakan. Tidak jarang, pelaku usaha terjebak dalam proses birokrasi yang berulang-ulang, di mana satu dokumen yang kurang lengkap dapat menghambat seluruh proses izin.

Ketidakjelasan tanggung jawab kapal antara penyewa dan pemilik

Dalam bisnis sewa kapal, pembagian tanggung jawab antara penyewa dan pemilik kapal terkait izin berlayar sering kali tidak jelas. Meskipun tanggung jawab operasional kapal berada pada penyewa, pihak pemilik kapal juga harus memastikan bahwa kapal yang disewakan telah memenuhi semua persyaratan yang diperlukan untuk mendapatkan izin.

Dalam praktiknya, birokrasi terkait perizinan dapat membuat proses tersebut semakin rumit. Misalnya, dalam kasus tertentu, penyewa kapal mungkin harus menunggu konfirmasi dari pemilik kapal terkait dokumen yang perlu diperbarui atau diperbaiki. Situasi ini menambah panjangnya waktu pengurusan izin, karena adanya ketergantungan antara kedua pihak yang tidak selalu selaras. Selain itu, jika terjadi masalah atau pelanggaran terkait izin berlayar, tidak selalu jelas siapa yang harus bertanggung jawab secara hukum—apakah pemilik kapal yang memiliki kapal, atau penyewa yang mengoperasikan kapal. Hal ini menambah kompleksitas dalam menyelesaikan masalah izin berlayar secara cepat dan tepat.

Koordinasi antar instansi yang kurang efektif

Salah satu penyebab birokrasi yang berbelit-belit adalah kurangnya koordinasi antar instansi yang berwenang dalam mengurus izin dan tanggung jawab kapal. Sebagaimana diketahui, beberapa lembaga memiliki kewenangan dalam pengawasan kapal, seperti Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, TNI AL, Badan Keamanan Laut (Bakamla), serta pihak otoritas pelabuhan.

Setiap lembaga ini memiliki aturan dan prosedur yang berbeda terkait pemeriksaan kapal, yang sering kali menyebabkan tumpang tindih tugas dan tanggung jawab. Dalam beberapa kasus, pelaku bisnis kapal harus menjalani pemeriksaan yang sama oleh beberapa instansi, yang memperpanjang waktu pengurusan izin. Ketidakjelasan ini tidak hanya mempersulit pelaku usaha, tetapi juga meningkatkan biaya operasional yang tidak perlu. Selain itu, kebijakan yang dikeluarkan oleh instansi tertentu kadang-kadang tidak sinkron dengan kebijakan instansi lain, sehingga pelaku usaha harus bolak-balik untuk memenuhi persyaratan yang berubah atau bertentangan. Hal ini memperlambat proses pengurusan izin dan membuat pelaku bisnis sulit memprediksi kapan kapal mereka bisa mendapatkan izin berlayar.

Biaya tambahan yang membebani

Birokrasi yang rumit sering kali mengakibatkan pelaku bisnis harus mengeluarkan biaya tambahan yang tidak terduga. Selain biaya resmi untuk pengurusan dokumen dan perizinan, ada juga biaya-biaya lain yang muncul akibat lambatnya proses birokrasi. Misalnya, kapal yang harus menunggu izin berlayar terbit bisa terkena biaya sandar tambahan di pelabuhan, sementara bisnis tetap harus menanggung biaya awak kapal dan pemeliharaan selama masa tunggu.

Tidak jarang, pelaku usaha terpaksa menggunakan jasa pihak ketiga atau perantara untuk mempercepat proses perizinan, yang menambah beban biaya. Dalam beberapa kasus, praktik informal atau pembayaran tidak resmi menjadi pilihan untuk mempercepat birokrasi yang lambat, meskipun hal ini berpotensi menimbulkan risiko hukum di kemudian hari.

Dampak terhadap kompetitifitas bisnis

Birokrasi yang rumit dan lambat dalam pengurusan izin dan tanggung jawab kapal berpengaruh langsung terhadap daya saing pelaku bisnis sewa kapal. Pelaku usaha yang harus berhadapan dengan birokrasi yang berbelit-belit mungkin kehilangan kesempatan bisnis, terutama dalam hal penyewaan kapal untuk keperluan waktu tertentu seperti proyek infrastruktur, wisata, atau pengangkutan barang. Ketidakmampuan untuk mengatur waktu dengan baik karena proses izin yang lama membuat pelaku bisnis tidak kompetitif dibandingkan dengan perusahaan yang mungkin memiliki akses lebih mudah ke izin atau beroperasi di negara dengan sistem birokrasi yang lebih sederhana.

Korupsi dalam penegakan hukum

Korupsi masih menjadi masalah dalam sistem hukum Indonesia, yang dapat mengganggu kepastian hukum. Pelaku bisnis pelayaran mungkin menghadapi masalah ketika proses perizinan atau sengketa hukum dipengaruhi oleh korupsi, yang dapat merusak kepercayaan terhadap sistem hukum.

Korupsi dalam penegakan hukum pada bisnis sewa kapal dapat berdampak langsung terhadap efisiensi dan keberlanjutan operasional di sektor pelayaran. Terutama ketika berhubungan dengan tanggung jawab kapal dan pengurusan izin berlayar seperti

Surat Izin Berlayar (SIB) atau Surat Persetujuan Berlayar (SPB), praktik-praktik korupsi bisa menciptakan ketidakpastian, menambah biaya operasional, dan menghambat iklim bisnis yang sehat. Dalam sektor yang sangat kompetitif seperti pelayaran, korupsi dapat menghancurkan kepercayaan pelaku usaha dan memperburuk reputasi sistem hukum serta birokrasi di suatu negara.

Menurut penulis, beberapa aspek yang menjelaskan bagaimana korupsi berperan dalam penegakan hukum di bisnis sewa kapal dan pengurusan izin berlayar:

Korupsi dalam proses pengurusan izin berlayar

Salah satu area utama di mana korupsi sering terjadi adalah dalam proses pengurusan izin berlayar. Mengingat izin berlayar sangat penting untuk memastikan kapal dapat beroperasi sesuai dengan peraturan, waktu pengurusan izin menjadi krusial. Sayangnya, dalam beberapa kasus, pejabat yang bertanggung jawab atas pengeluaran izin terlibat dalam praktik suap atau pungutan liar untuk mempercepat proses pengurusan.

Prosedur pengajuan izin, yang seharusnya berlangsung secara transparan dan cepat, sering kali diperlambat oleh oknum birokrat yang memanfaatkan kompleksitas birokrasi untuk keuntungan pribadi. Pelaku bisnis yang tidak ingin berhadapan dengan penundaan yang panjang sering kali merasa terpaksa memberikan "uang pelicin" agar izin dapat segera dikeluarkan. Ini menciptakan ketidakadilan bagi perusahaan yang tidak terlibat dalam praktik tersebut, sekaligus mengurangi kredibilitas otoritas yang bertanggung jawab.

Korupsi dalam pengurusan izin berlayar juga membuat biaya operasional bisnis sewa kapal menjadi lebih mahal. Pengusaha tidak hanya harus mengeluarkan biaya resmi yang diatur oleh pemerintah, tetapi juga biaya tambahan yang tidak resmi untuk mempercepat proses. Hal ini menyebabkan peningkatan biaya sewa kapal yang pada akhirnya dibebankan kepada klien, mengganggu daya saing perusahaan pelayaran di pasar.

Manipulasi dalam penegakan aturan keselamatan dan tanggung jawab kapal

Selain izin berlayar, korupsi juga sering terjadi dalam penegakan aturan keselamatan dan tanggung jawab kapal. Aturan yang mengharuskan kapal memenuhi standar keselamatan tertentu, baik terkait struktur kapal, perlengkapan keselamatan, maupun kelayakan awak kapal, sering kali tidak ditegakkan dengan benar karena adanya suap.

Misalnya, dalam beberapa kasus, pihak yang seharusnya melakukan inspeksi terhadap kapal mungkin melewati pemeriksaan penting atau memberikan sertifikat kelayakan secara tidak sah karena diberi imbalan. Hal ini sangat berbahaya, karena kapal yang tidak memenuhi standar keselamatan tetap dapat berlayar dan beroperasi, meningkatkan risiko kecelakaan di laut. Dampak dari praktik korupsi ini bisa sangat merugikan, terutama jika terjadi kecelakaan di mana tanggung jawab atas keselamatan kapal menjadi dipertanyakan.

Ketidakpastian ini menciptakan dilema bagi pelaku bisnis sewa kapal yang ingin menjaga reputasi mereka. Jika mereka terlibat dalam praktik-praktik suap untuk menghindari pengawasan yang ketat, mereka mungkin mampu mengurangi biaya operasional jangka pendek, namun risiko jangka panjang terkait keselamatan kapal dan potensi kecelakaan tetap tinggi. Sebaliknya, jika mereka mencoba mematuhi semua aturan dengan benar, mereka mungkin kalah bersaing dengan perusahaan lain yang beroperasi di bawah pengaruh korupsi.

Korupsi dalam penegakan hukum laut oleh instansi yang berwenang

Penegakan hukum di laut melibatkan berbagai instansi. Dengan banyaknya lembaga yang berwenang, potensi terjadinya korupsi semakin besar. Setiap lembaga memiliki peran dalam pengawasan kapal dan memastikan kepatuhan terhadap peraturan pelayaran. Namun, dalam beberapa kasus, ada oknum di instansi-instansi ini yang memanfaatkan posisinya untuk keuntungan pribadi.

Sebagai contoh, dalam pelaksanaan tugas pengawasan atau penegakan hukum di laut, beberapa petugas mungkin sengaja menemukan pelanggaran kecil untuk dijadikan alasan meminta uang suap. Pelaku bisnis pelayaran, terutama yang bergantung pada ketepatan waktu dan efisiensi operasi, sering kali merasa tidak punya pilihan selain memberikan suap agar masalah segera diselesaikan dan kapal mereka dapat berlayar tanpa gangguan. Praktik semacam ini memperburuk iklim bisnis karena pelaku usaha tidak dapat memastikan kapan mereka akan menghadapi masalah yang sama di masa depan. Ini juga meningkatkan biaya operasional karena pelaku bisnis harus mengeluarkan uang tambahan yang tidak terduga, mengurangi keuntungan mereka, dan memperburuk kepercayaan terhadap sistem penegakan hukum.

Efek korupsi terhadap kompetisi dan daya saing usaha

Korupsi dalam bisnis sewa kapal dan penegakan hukum terkait izin berlayar menciptakan ketidaksetaraan dalam kompetisi bisnis. Perusahaan yang terlibat dalam praktik suap untuk mempercepat izin atau menghindari inspeksi keselamatan mungkin dapat beroperasi lebih cepat dan dengan biaya lebih rendah dibandingkan perusahaan yang berusaha mematuhi hukum dengan jujur. Akibatnya, perusahaan yang mencoba bermain sesuai aturan bisa kalah dalam persaingan karena biaya dan waktu yang lebih besar untuk mematuhi semua peraturan dengan benar. Selain itu, korupsi juga menciptakan persepsi bahwa pelanggaran hukum dapat dengan mudah "dibeli" atau diselesaikan dengan uang. Ini merusak reputasi industri pelayaran di mata investor dan pemangku kepentingan internasional.

Jika sektor pelayaran dipandang sebagai industri yang korup, akan sulit menarik investasi asing atau membangun kemitraan dengan perusahaan internasional yang ingin beroperasi di pasar yang transparan dan adil.

KESIMPULAN

Mengacu pada hasil penelitian, beberapa kesimpulan yang diperoleh yakni Aturan hukum yang berlaku bagi pelaku bisnis pelayaran di perairan Indonesia tidak hanya menjadi kerangka kerja untuk menjalankan bisnis, tetapi juga melindungi kepentingan semua pihak yang terlibat. Aturan hukum bagi pelaku bisnis pelayaran di Indonesia diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. mengatur berbagai aspek yang penting bagi para pelaku bisnis pelayaran di perairan Indonesia. Undang-undang ini bertujuan untuk memberikan dasar hukum yang kuat dalam pengelolaan transportasi laut, keselamatan pelayaran, dan kelancaran aktivitas bisnis pelayaran. Selain itu, Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan memberikan landasan hukum yang komprehensif dalam mengelola segala aspek terkait kelautan di Indonesia, termasuk aturan untuk pelaku bisnis pelayaran. Indonesia sebagai negara maritim memiliki kepentingan strategis untuk mengatur bisnis pelayaran dan aktivitas kelautan guna melindungi sumber daya laut, menjaga kedaulatan wilayah perairan, serta mendorong pertumbuhan ekonomi melalui sektor kelautan.

Implementasi aturan hukum yang berlaku bagi pelaku bisnis pelayaran di perairan Indonesia berkaitan dengan kepastian hukum adalah menciptakan lingkungan yang kondusif bagi para pelaku usaha. Pelaku bisnis sewa kapal memerlukan aturan yang jelas, stabil, dan dapat diandalkan dalam menjalankan aktivitas serta merasa aman dalam melakukan investasi. Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengatur secara rinci tentang keselamatan pelayaran, termasuk syarat-syarat teknis kapal, kelaiklautan kapal prosedur navigasi, dan perlindungan terhadap awak kapal. Selain itu, Pasal 124 ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran memberikan kepastian hukum bagi pelaku usaha sewa kapal tentang standar keselamatan yang harus dipenuhi, sehingga pelaku bisnis dapat menghindari atau meminimalisir risiko terjadinya kecelakaan yang dapat merugikan bisnisnya akibat pelanggaran aturan. Salah satu instrumen kunci dari keselamatan pelayaran adalah peran Kesyahbandaran dalam menerbitkan Surat Ijin Berlayar (SIB) atau Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Tantangan yang dihadapi dihadapi pelaku bisnis pelayaran di perairan Indonesia diantaranya adalah inkonsistensi dalam penegakan hukum, birokrasi yang berbelit-belit, serta korupsi dalam penegakan hukum. Misalnya dalam beberapa kasus, penyewa kapal harus menunggu konfirmasi dari pemilik terkait dokumen yang perlu diperbarui, yang memperlambat proses izin. Ketergantungan antara keduanya membuat pengurusan lebih lama. Selain itu, jika terjadi masalah atau pelanggaran terkait izin berlayar, tidak selalu jelas siapa yang harus bertanggung jawab secara hukum apakah pemilik kapal yang memiliki kapal, atau penyewa yang mengoperasikan kapal

DAFTAR PUSTAKA

- Ali, Zainuddin. (2021). *Metode penelitian hukum*. Sinar Grafika.
- Asikin, H. Zainal, & Sh, S. U. (2019). *Hukum acara perdata di Indonesia*. Prenada Media.
- Bayuputra, Tenda Bisma. (2015). Tinjauan Yuridis Mengenai Peran Syahbandar Dalam Kegiatan Pelayaran Angkutan Laut Di Indonesia. *Lex et Societatis*, 3(3).
- Darajati, Muhammad Rafi. (2023). Ekonomi Biru: Peluang Implementasi Regulasi Di

- Indonesia. *The Journalish: Social and Government*, 4(5), 41–53.
- Fatahillah, Fatahillah. (2015). Pengaturan Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Transportasi di Darat atas Kehilangan dan Kerusakan Barang Kiriman. *REUSAM: Jurnal Ilmu Hukum*, 3(1), 89–103.
- Jonaedi Efendi, S. H. I., Johnny Ibrahim, S. H., & Se, M. M. (2018). *Metode Penelitian Hukum: Normatif dan Empiris*. Prenada Media.
- Kordela, Marzena. (2008). The principle of legal certainty as a fundamental element of the formal concept of the rule of law. *Rev. Notariat*, 110, 587.
- Luthan, Salman. (2007). Hubungan Hukum dan Kekuasaan. *Jurnal Hukum Ius Quia Iustum*, 14(2).
- Maulana, Rifqy, & Jamhir, Jamhir. (2019). Konsep Hukum Perizinan Dan Pembangunan. *Jurnal Justisia: Jurnal Ilmu Hukum, Perundang-Undangan Dan Pranata Sosial*, 3(1), 90–115.
- Maxeiner, James R. (2010). Some realism about legal certainty in the globalization of the rule of law. In *The Rule of Law in Comparative Perspective* (pp. 41–55). Springer.
- Minangkabau, Afrizal F. (2021). *Tinjauan Yuridis Mutu Keselamatan Speedboat Sebagai Moda Transportasi Laut Dihubungkan Dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*. Universitas Komputer Indonesia.
- Mukti Fajar, N. D., & Achmad, Yulianto. (2010). *Dualisme penelitian hukum: normatif & empiris*. Pustaka pelajar.
- Prayogo, R. Tony. (2016). Penerapan asas kepastian hukum dalam peraturan mahkamah agung nomor 1 tahun 2011 tentang hak uji materiil dan dalam peraturan mahkamah konstitusi nomor 06/PMK/2005 tentang pedoman beracara dalam pengujian undang-undang. *Jurnal Legislasi Indonesia*, 13(2), 191–201.
- Rahmatullah, I. (2021). Filsafat Hukum Aliran Studi Hukum Kritis (Critical Legal Studies). *Konsep Dan Aktualisasinya Dalam Hukum Indonesia', 'Adalah*, 5(3), 1–10.
- RUSLI, ZAILI, & Sari, Julia Purnama. (2014). *Pengawasan syahbandar dalam upaya mewujudkan keselamatan, keamanan, dan ketertiban penumpang di Pelabuhan Tembilahan*. Riau University.
- Saifulloh, Putra Perdana Ahmad, & Simabura, Charles. (2023). Penataan Lembaga Pengamanan Dan Penegakan Hukum Laut Berdasarkan Cita Hukum Pancasila. *Jurnal Rechts Vinding: Media Pembinaan Hukum Nasional*, 12(3).
- Salim, H. S. (2013). *Penerapan teori hukum pada penelitian tesis dan disertasi*.
- Satria, Arif. (2015). *Politik Kelautan dan Perikanan*. Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Suharni, Melaniati, & Arman, Yohanes. (2023). Upaya Mengatasi Tumpang Tindih Kewenangan Di Wilayah Perbatasan Laut Indonesia. *Eksekusi: Jurnal Ilmu Hukum Dan Administrasi Negara*, 1(3), 91–105.
- Thahira, Atika, Syofyan, Syofirman, Daulay, Zainul, & Ferdi, Ferdi. (2023). The Outside of Port Limit (OPL) as a new maritime zone to overcome marine pollution due to oil sludge impacting the coast of Bintan, Indonesia to actualise sustainable development. *BIO Web of Conferences*, 70, 2001. EDP Sciences.
- Utomo, Hari, & Laut, TNIA. (2017). Siapa yang bertanggung jawab menurut hukum dalam kecelakaan kapal (legally responsible parties in ship accident). *Jurnal Legislasi Indonesia*, 14(1), 59–60.
- Wijayanta, Tata. (2014). Asas kepastian hukum, keadilan dan kemanfaatan dalam kaitannya dengan putusan kepailitan pengadilan niaga. *Jurnal Dinamika Hukum*,

14(2), 216–226.

Windari, Ratna Artha, & SH, M. H. (2021). *Pengantar Hukum Indonesia-Rajawali Pers*. PT. RajaGrafindo Persada.

Copyright holder:

Muhamad Rigel, Andrew Betlen, Mangisi Simanjuntak (2024)

First publication right:

[Syntax Idea](#)

This article is licensed under:

