

Analisis Yuridis Pengawasan Manifes Penumpang Untuk Mewujudkan Kelaiklautan Kapal (Studi Penelitian di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam)

Jeki Jukrisno, Ramon Nofrizal, Bachtiar Simatupang

Fakultas Magister Ilmu Hukum Universitas Batam

Correspondence email: jukrisno@gmail.com

Abstrak. Di negara maritim seperti Indonesia, peran pelayaran dalam kehidupan sosial ekonomi penduduk sangatlah penting, laut dan kapal adalah suatu kesatuan sistem transportasi di laut yang tidak dapat dipisahkan, sejarah membuktikan pergerakan perdagangan dan pemerataan penduduk dengan pemanfaatan tenaga manusia, dimulai dari mendayung perahu, memasang layar, hingga digerakkan oleh mesin dan sampailah kita pada istilah pelayaran bagi kegiatan transportasi air dilaut, untuk dapat menciptakan kondisi pelayaran seperti yang diharapkan, maka setiap pelayaran wajib mengutamakan kondisi laiklaut. Permasalahan dalam penelitian ini adalah bagaimana penerapan pengawasan manifes penumpang untuk mencapai laik laut kapal, bagaimana pengaturan hukum pengawasan manifes penumpang untuk mencapai laik laut kapal, dan faktor-faktor apa yang menjadi penghambat pengawasan manifes penumpang untuk mencapai laik laut kapal. Penelitian ini menggunakan teknik normatif (penelitian hukum) dengan jenis penelitian sosiologis dan deskriptif untuk mengumpulkan data primer melalui penelitian lapangan. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang mengendalikan tanggung jawab dan wewenang syahbandar sebagai salah satu pelopor pengawasan keselamatan pelayaran, serta standar laik laut kapal sebelum mendapatkan izin berlayar. Kesimpulan studi ini adalah karena pemerintah bertanggung jawab untuk membuat dan menegakkan hukum, maka diharapkan dapat membuat undang-undang dan peraturan khusus yang membahas kewenangan organisasi penegak hukum di laut sehingga dapat menjadi titik awal untuk penuntutan pelanggaran maritim merampingkan pelayaran, meningkatkan pengawasan antar-lembaga, dan menjaga yurisdiksi perairan.

Kata Kunci: Pengawasan, Manifes Penumpang, Kelaiklautan

Abstract. In a maritime country like Indonesia, the role of shipping in the socio-economic life of the population is very important, the sea and ships are a unity of transportation systems at sea that cannot be separated, history proves the movement of trade and distribution of population with the use of human labor, starting from rowing boats, installing sails, to being driven by machines and we arrive at the term shipping for water transportation activities at sea. To be able to create shipping conditions as expected, every voyage must prioritize seaworthy conditions. The problem in this study is how to apply passenger manifest supervision to achieve ship seaworthiness, how to regulate passenger manifest supervision to achieve ship seaworthiness, and what factors hinder passenger manifest supervision to achieve ship seaworthiness. This research uses normative techniques (legal research) with sociological and descriptive research types to collect primary data through field research. Law Number 17 of 2008 concerning Shipping, which regulates the responsibility and authority of harbour master as one of the pioneers of shipping safety supervision, as well as seaworthiness standards for ships before obtaining sailing permits. The study's conclusion is that since governments are responsible for making and enforcing laws, they are expected to create specific laws and regulations that address the authority of law enforcement organizations at sea so that they can serve as a starting point for the prosecution of maritime offenses, streamline shipping, improve inter-agency surveillance, and safeguard the jurisdiction of waters.

Keywords: Supervision, Passenger Manifest, Seaworthiness

PENDAHULUAN

Pelayaran memiliki peran penting dalam kesejahteraan sosial ekonomi masyarakat di negara maritim seperti Indonesia. Demikian pula, pelayaran memainkan peran penting dalam administrasi pemerintahan secara umum, serta dalam konteks keamanan nasional dan isu-isu lainnya. Kegiatan pelayaran domestik dan internasional berlangsung di dalam batas wilayah negara,¹ Terbitnya berbagai peraturan pelayaran internasional, seperti UNCLOS 1982 tentang ratifikasi United Nations Convention on the Law of the Sea, yang merupakan konvensi internasional paling penting di bidang maritim, dan SOLAS (Safety of Life at

¹ F.D.C. Sudjatmiko, *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*, Akademika Pressindo. Jakarta, 1979, hal 2.

Sea), yang merupakan prekursor untuk standar keselamatan maritim yang harus diterapkan pada kapal komersial berukuran tertentu.

Pulau-pulau di Indonesia hanya dapat dihubungkan antar pulau melalui laut. Laut bukanlah pemisah, melainkan pemersatu berbagai pulau, wilayah, dan wilayah Indonesia. Persatuan Indonesia hanya dapat diwujudkan melalui komunikasi antar pulau dan pesisir.² Berdasarkan faktor dan alasan tersebut di atas, dapat disimpulkan bahwa meskipun pulau-pulau secara fisik dipisahkan satu sama lain oleh lautan, mereka hanyalah satu pulau besar yang telah terbelah oleh proses alam.³

Tumbuhnya nusantara sebagai satu kesatuan gagasan wilayah, negara dengan memandang Indonesia sebagai satu kesatuan, kebijakan yang diambil dengan tetap menjaga dan menghormati kepentingan bangsa lain, perairan yang ada di antara pulau-pulau merupakan komponen yang tidak dapat dipisahkan, yang masing-masing meliputi tanah dan air.⁴

Bangsa dan negara Indonesia ditopang dan dipersatukan oleh kapal yang menghubungkan pulau-pulau. Kebanggaan suatu bangsa di nusantara hanya dapat dicapai melalui penguasaan maritim, seperti yang ditunjukkan oleh sejarah kerajaan Sriwijaya atau kerajaan Majapahit. Indonesia harus memprioritaskan pengembangan industri kelautan nasional sebagai sektor utama jika ingin lebih kompetitif di pasar global. Agar Indonesia lebih berdaya saing di pasar global, pertumbuhan industri maritim nasional harus diprioritaskan sebagai sektor kunci.

Indonesia adalah sebuah negara kepulauan yang terdiri dari ribuan pulau yang terletak di dua benua, benua Asia dan benua Australia, serta dua lautan, lautan Pasifik dan lautan Hindia, terletak di garis khatulistiwa dan memegang peranan penting dan vital dalam urusan internasional. Negara Kesatuan Republik Indonesia harus memanfaatkan kedudukan strategisnya sebagai modal utama pembangunan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia (1945) dalam rangka mewujudkan Indonesia yang aman, adil, makmur, dan demokratis serta meningkatkan kesejahteraan rakyat.

Perekonomian dapat bergerak maju lebih cepat dengan bantuan transportasi. meningkatkan dan membantu pertahanan dan keamanan negara, yang selanjutnya dapat meningkatkan hubungan internasional, dalam rangka meningkatkan persatuan dan kesatuan bangsa turut mendorong pencapaian visi nusantara. Penyelenggaraan transportasi yang berdampak pada segala aspek kehidupan berbangsa dan bernegara, serta meningkatnya kebutuhan akan jasa transportasi untuk pergerakan orang dan barang baik di dalam negeri maupun di luar negeri merupakan indikasi pentingnya transportasi.⁵

Dalam rangka memajukan masyarakat dan menjadi kekuatan pengikat di Negara Kesatuan Republik Indonesia, transportasi laut harus diperluas cakupannya dan berperan lebih besar sebagai penghubung antara kawasan nasional dan internasional, termasuk lintas batas. Transportasi laut berfungsi sebagai moda transportasi nasional dan memanfaatkan jalur air untuk menghubungkan seluruh wilayah.⁶

Laut dan kapal adalah suatu kesatuan sistem transportasi di laut yang tidak dapat dipisahkan, sejarah membuktikan pergerakan perdagangan dan pemerataan penduduk dengan pemanfaatan tenaga manusia, dimulai dari mendayung perahu, memasang layar, hingga digerakkan oleh mesin dan sampailah kita pada istilah pelayaran bagi kegiatan transportasi air dilaut.⁷

Mengingat pentingnya transportasi, maka perlu ditata transportasi laut sebagai moda transportasi dalam sistem transportasi nasional yang diselenggarakan secara seragam. Layak untuk menyediakan layanan transportasi yang seimbang berdasarkan tingkat permintaan dan ketersediaan layanan transportasi yang andal, berkualitas tinggi, cukup kapasitas, tepat waktu, mudah diakses, terorganisir, dan aman.

Sebelum menerima surat persetujuan berlayar (SPB), kapal harus diverifikasi laik lautnya, dan untuk itu harus dilampirkan daftar kendaraan dan penumpang pada kapal angkutan penyeberangan pada setiap pelayaran. Penumpang juga harus memiliki tiket dengan informasi pribadi mereka di dalamnya, yang dikenal sebagai manifes.

² Hamzah A, *Laut Teritorial dan Perairan Indonesia (Himpunan Peraturan)*, Akademika Pressindo, Jakarta, 1984, hal 20.

³ Katili, J.A, *Sumber Daya Alam Untuk Pembangunan Nasional*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1983, hal 13.

⁴ Lemhannas, *Bunga Rampai Wawasan Nusantara Jilid 2*, FaSkala Indah, Jakarta, 1981, hal 21.

⁵ Sapto Sardjono, *Beberapa Aspek Hukum Laut Privat Di Indonesia*, Mikamur Express, Jakarta, 1984, hal 34.

⁶ Muctahrudin Siregar, *Beberapa Masalah Ekonomi dan Managemengt Pengangkutan*; Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, Jakarta, 1981, hal 67.

⁷ Frank H. Woodward, *Manajemen Transport*, PT. Pustaka Binaman Pressindo, Jakarta, 1982, hal 44.

METODE

Prosedur penelitian hukum, skripsi untuk tingkat sarjana, tesis untuk tingkat pascasarjana, dan disertasi untuk tingkat doktor berbagai jenjang pendidikan digunakan untuk melakukan penelitian yang akan menghasilkan karya ilmiah bagi lingkungan akademik. Metode penelitian hukum sangat dibutuhkan dalam mengkaji hal tentang pengawasan manifes penumpang untuk mewujudkan kelaiklautan kapal. Penelitian, menurut Soerjono Soekanto, merupakan suatu pendekatan analisis yang metodis, sistematis, dan berkesinambungan dan mengkonstruksi, yang merupakan alat yang ampuh untuk melestarikan, memajukan, dan mengembangkan ilmu pengetahuan.⁸

Pengembangan teori adalah tujuan utama penelitian karena merupakan cara yang paling efektif untuk memahami dan meramalkan peristiwa yang sedang diselidiki. Klaim dan komentar berdasarkan fakta terus-menerus digunakan untuk mendukung teori.⁹ Tanpa diragukan lagi, teori harus didukung oleh data aktual karena tujuan dasarnya adalah untuk menggambarkan dan meramalkan realitas. Sebuah studi dengan landasan teoretis yang kuat akan memandu peneliti dalam pencarian mereka untuk menjelaskan fenomena yang sedang diselidiki. Penelitian ini kemudian dibenarkan atau didukung secara teoritis menggunakan kerangka teori ini. Konsekuensinya, sangat penting bagi para akademisi untuk menyediakan kerangka teoretis yang mencakup ide-ide yang menjadi ciri penjelasan masalah ini.¹⁰ Teori yang kupas atau dibahas harus memiliki keterkaitan yang kuat dengan masalah penelitian, itu harus mengungkapkan bagaimana seharusnya sesuatu tentang masalah yang sedang dipelajari berdasarkan konsep atau teori tertentu, tidak boleh berupa pendapat atau asumsi seseorang, sebaliknya, harus menjadi teori yang telah diakui validitasnya dan telah diuji untuk tujuan ini menggunakan temuan penelitian sebelumnya.

Penulis menggunakan penelitian hukum normatif (literatur) untuk melengkapi penulisan ini dan mengumpulkan semua permintaan data. Dalam penelitian semacam ini, para penulis mengumpulkan dan memeriksa informasi dari sumber hukum primer, termasuk undang-undang, aturan, buku, jurnal hukum, dan barang-barang lain yang berkaitan dengan subjek yang ada. Penelitian hukum empiris dilakukan oleh penulis untuk menghasilkan artikel ini dan mengumpulkan semua bahan yang diperlukan¹¹ dengan menggunakan data kualitatif, penulis secara pribadi mewawancarai narasumber tentang masalah yang sedang diselidiki

Secara khusus, prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif-analitis, apa yang dikatakan responden secara tertulis atau lisan, serta perilaku nyata yang dipelajari, dipelajari secara keseluruhan, kemudian dianalisis untuk melihat apakah sesuai dengan berbagai ketentuan normatif, semua memerlukan penggunaan metode kualitatif dalam analisis data dalam penelitian hukum.

Sumber hukum utama, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier akan menjadi dasar untuk mengkaji asal-usul masalah yang akan dikaji dalam studi kepustakaan (penelitian normatif) yang dapat dikategorikan sebagai sumber hukum utama dalam penelitian ini adalah: Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Dalam penelitian ini yang di kelompokkan sebagai bahan hukum Sekunder yaitu: Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 37 Tahun 2015 tentang Standar Pelayaran Penumpang Laut, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 25 Tahun 2016 tentang Daftar Penumpang dan Kendaraan Angkutan Penyeberangan dan Pantai, dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 61 Tahun 2019 tentang Kelaiklautan Kapal kecepatan Tinggi Berbendera Indonesia. Penelitian lapangan dilakukan untuk mengumpulkan data primer, atau data yang dikumpulkan langsung dari responden. Ini melibatkan mengajukan pertanyaan langsung dari narasumber dan merekam tanggapan mereka. Interaksi dan komunikasi ini berkaitan dengan topik penelitian.

HASIL

Pengaturan Hukum pengawasan manifes penumpang untuk mewujudkan kelaiklautan kapal.

Dibandingkan dengan moda transportasi lain, kapal laut adalah cara yang paling umum untuk memindahkan produk antar pulau karena jauh lebih murah, dapat mengangkut lebih banyak kargo, dan dapat

⁸ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta, 1986, hal 3.

⁹ Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, Alfabet, Bandung, 2013, hal 52, Proposisi: Pengertian yang logis antara dua konsep.

¹⁰ H. Nawawi, *Metode Penelitian Bidang Sosial*, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta, 1995, hal. 39-40.

¹¹ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif*, Rajawali Pers, 2015, hal 15.

pergi ke lokasi terpencil. Tren lingkungan menuntut perusahaan pelayaran untuk menekankan keamanan dan keselamatan pelayaran demi kepentingan negara dengan tetap berfungsi sejalan dengan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, dan tugas penyelenggara negara.¹² Dari desain kapal hingga penonaktifannya, inspeksi keselamatan dilakukan. Sementara itu menjalankan perannya sebagai pengawas, menjaga keselamatan dan keamanan pelayaran, pemerintah mengangkat syahbandar sebagai pejabat yang bertugas mengawasi kepatuhan terhadap ketentuan dan peraturan.

Pelaksanaan kerjasama antara Otoritas Pelabuhan dengan kapal-kapal yang dioperasikan untuk penegakan hukum maritim. Tujuan Penegakan hukum di laut adalah untuk menegakkan aturan dan regulasi yang mengatur pemanfaatan laut untuk transportasi dan komunikasi, serta kedaulatan laut teritorial negara. Inilah mengapa penegakan hukum di laut sangat penting, menggunakan sumber daya alam, sumber daya lingkungan dan ekosistemnya secara efisien. Kegiatan patroli keamanan dan keselamatan yang sebagian diselenggarakan oleh pemangku kepentingan yang berbeda dan diawasi oleh otoritas koordinasi keamanan maritim digunakan untuk menegakkan hukum di laut.

Syahbandar memegang peranan krusial dalam menjalankan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran, sebagaimana tertuang dalam undang-undang pelayaran yang membahas peran, tugas, dan wewenang Syahbandar. Oleh karena itu, sebelum mengeluarkan surat untuk berlayar (SPB), diwajibkan untuk melakukan pengawasan dan pengecekan terhadap kapal dan dokumen kapal.

Salah satu masalah kunci dalam pelaksanaan layanan transportasi adalah manifes perjalanan. Manifes sering kali merupakan dokumen yang menentukan kargo yang diterbangkan atau dikirim. Manifes mencakup informasi penumpang kapal berikut di samping berbagai barang yang dikirim melalui laut. Dokumen ini terutama membantu layanan transportasi laut menentukan seberapa lengkap daftar penumpang mereka. Mengingat bahwa itu berisi informasi spesifik tentang penumpang, dokumen ini dibatasi atau rahasia. Prosedur pembayaran premi untuk insiden yang melibatkan transportasi laut mungkin juga mendapat manfaat dari catatan manifes. Data dari penyedia transportasi laut akan digunakan oleh pihak asuransi sebagai acuan pembayaran.

Dalam arti yang lebih luas, pelayaran mengacu pada prasarana, sarana, dan jaminan keselamatan, keamanan, dan perlindungan lingkungan maritim yang ada selama berada di lingkungan laut Indonesia. Ini juga mengacu pada transportasi laut. Hal inilah yang menyebabkan perlunya berbagai bentuk pendampingan, pengawasan, dan perawatan rutin selama perjalanan. Akibatnya, kebutuhan akan kelayakan laut memastikan bahwa kapal aman, nyaman, terlindungi untuk lingkungan laut. Infrastruktur milik pemerintah seperti pelabuhan, dermaga, gudang laut, pemandu laut, alat muat, kapal tunda, dan kapal penyelamat diperlukan untuk lalu lintas maritim.

Meski angkutan penumpang laut sudah berkembang di tanah air sejak lama, namun hak-hak konsumen belum terlaksana dengan baik. Bertambahnya pengguna jasa transportasi laut tidak dapat dipisahkan dari perkembangan dan pertumbuhan sektor pelayaran berdasarkan statistik tahunan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan terjadi kenaikan jumlah penumpang yang tercatat menggunakan jasa transportasi laut berjadwal khususnya PT. Pelni, tercatat sejak perusahaan mencatat, jumlah penumpang meningkat 155% menjadi 1,91 juta selama paruh pertama tahun 2022. Bisnis mencatat bahwa Makassar memiliki 137.629 penumpang untuk embarkasi (keberangkatan) selama semester pertama tahun 2022, diikuti oleh Bau-bau dengan 102.229, Surabaya dengan 102.054, Ambon dengan 84.491, dan Balikpapan dengan 76.184. Dengan total 39.924 penumpang, segmen Belawan-Batam adalah jalur penumpang tersibuk, diikuti oleh bagian Batam-Belawan dengan 35.646 penumpang. Kapal Pelni bagian tengah tetap memiliki penumpang mayoritas (48%), diikuti wilayah timur (27%), dan wilayah barat (25%).

Perusahaan pelayaran berlomba-lomba menarik pelanggan sebanyak-banyaknya karena jumlah penumpang yang terus meningkat dengan menurunkan tarif atau memberikan berbagai keuntungan. Di sisi lain, kualitas layanan seringkali dikompromikan oleh harga yang begitu rendah. Pasal 40 ayat 2 undang-undang tentang Pelayaran menyatakan bahwa pemilik kapal bertanggung jawab atas pemuatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang ditentukan dalam surat kargo. Selain itu, dinyatakan maka perusahaan pengantar berkewajiban guna menjunjung tinggi setiap perjanjian yang dibuat dalam kontrak kargo atau tiket, dan bahwa penumpang memiliki hak untuk melaksanakan perjanjian tersebut untuk mendapatkan keuntungan yang menjadi hak mereka.

¹² F.D.C. Sudjatmiko, *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*, Akademika Pressindo. Jakarta, 1979, hal 2.

Hak orang untuk diangkut hanya sebagai penumpang dari kapal sesuai dengan daya tampung dan muatan kapal, telah dijamin oleh peraturan dalam pelayaran. Karena merupakan misi atau kewajiban mereka sebagai pengangkut dan penumpang berhak menggunakan fasilitas tersebut sepanjang perjalanan, maka menjadi tanggung jawab mereka sebagai pelaku usaha transportasi untuk memberikan kemungkinan-kemungkinan sesuai dengan kontrak yang dituangkan dalam bill of lading atau tiket penumpang.

Undang-undang transportasi menetapkan bahwa pengiriman baru dilakukan setelah pembayaran di muka biaya transportasi. Namun selain persyaratan undang-undang, ada juga kebiasaan sosial yang memungkinkan individu untuk membayar transportasi nanti. Dalam arti yang luas ini, muatan secara langsung terkait dengan tanggung jawab pengangkut atas peristiwa yang tidak menguntungkan. Dengan kata lain, pengangkut bertanggung jawab sejak orang atau benda dimuat ke dalam kapal sampai mereka dikosongkan darinya.

Istilah "manifes penumpang" mengacu pada daftar atau dokumen yang berisi semua data penumpang di kapal yang berangkat pada jadwal tertentu. Data tersebut didasarkan pada data pemasukan kapal, yang meliputi nama penumpang, tanggal keberangkatan, pelabuhan asal, pelabuhan tujuan, dan nomor tiket. Informasi dalam manifes ini adalah informasi yang sebenarnya tentang para penumpang yang benar-benar berangkat saat itu. Perusahaan pelayaran mengeluarkan manifes penumpang pada saat keberangkatan, sehingga informasi tersebut benar karena para penumpang sedang berlayar pada saat itu. Manifes ini bersifat internal bagi pengangkut, artinya dokumen ini tidak dimaksudkan untuk kepentingan umum. Manifes ini juga menjadi acuan resmi pihak berwenang dalam berbagai hal seperti mendapatkan informasi penumpang yang benar, mengecek tanggal perjalanan yang salah, mengetahui duplikasi perjalanan bisnis, mengetahui apakah waktu perjalanan sesuai dengan reservasi yang ada di surat booking atau tidak.¹³

Jika terjadi sesuatu selama layar, manifes ini mungkin juga berguna untuk memeriksa klaim asuransi. Penanggung hanya akan memberikan ganti rugi atas nama penumpang yang tercantum dalam manifes.¹⁴ Jangan mencoba melakukan penipuan dengan menggunakan tiket atas nama orang lain, mencetak tiket fiktif, dan lain-lain. Karena semuanya akan ditetapkan sebagai valid pada manifes penumpang, dan tentu saja, tindakan ini hanya akan merugikan anda karena manifes adalah dokumen penting untuk perjalanan laut dan berisi semua informasi.¹⁵

Implementasi Pengaturan Hukum Pengawasan Manifes Penumpang Untuk Mewujudkan Kelaiklautan Kapal.

Jabatan syahbandar memiliki kewenangan pengawasan, dan menjadi tanggung jawabnya untuk mengawasi kelaikan laut kapal. Keamanan dan ketertiban di pelabuhan, pengawasan lalu lintas kapal yang sah di perairan dan saluran pelabuhan, pengawasan operasi bongkar muat dermaga, pengawasan penyelamatan dan operasi bawah laut, pengawasan kegiatan penarikan kapal, pengawasan pandu, bongkar muat, dan pengawasan transportasi pemuatan dan pembongkaran bahan berbahaya dan limbah beracun, pengawasan kegiatan bunkering, pengawasan naik turunnya penumpang, pengawasan pengerukan, menangani pelaksanaan perlindungan maritim, melakukan operasi pencarian dan penyelamatan, mengelola pengendalian pencemaran pelabuhan dan pemadaman kebakaran, dan mengelola pembangunan infrastruktur pelabuhan adalah semua tugas yang perlu dilakukan.¹⁶

Kapal-kapal angkutan yang singgah di pelabuhan-pelabuhan, termasuk pelabuhan yang berada di wilayah pulau Batam, khususnya pelabuhan Domestik Sekupang, Domestik Harbourbay dan Domestik Telaga Punggur harus dalam kondisi laiklaut demi keselamatan penumpang maupun petugas kapal. Untuk mengetahui bahwa kapal-kapal yang masuk di pelabuhan memenuhi persyaratan kelaiklautannya kapal sangat perlu diawasi, diteliti dan diuji sertifikat dan fisik kapal yang bersangkutan. Kelaiklautan kapal merupakan syarat untuk melakukan pelayaran sehingga terciptanya keselamatan pelayaran.¹⁷

¹³ Siti Utari. *Pengangkutan Laut*. Balai Pustaka, Jakarta, 1994, hal 32.

¹⁴ M. Syamsudin, *Perlindungan Hukum Konsumen Penumpang Kapa lLaut: Studi di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya*, Semarang: Jurnal Hukum FH Univ. Islam Sultan Agung, 2008, hal. 285.

¹⁵ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT. Citra Bakti, Bandung, 2013, hal. 9.

¹⁶ Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 208 angka 1.

¹⁷ Suryadi, *Jurnal Kerja Peningkatan Pengawasan Keselamatan Pelayaran dan Kelaiklautan Kapal di Pelabuhan Batam*. Kantor Administrator Pelabuhan Batam.

Dalam konteks kegiatan pelayaran dari dan ke pelabuhan, ada suatu sistem prosedur yang harus diketahui dan dituntut oleh kapal, karena kapal harus laik laut yang dibuktikan dengan surat keterangan, tentunya kapal juga harus mampu dan mampu menahan berbeda risiko dan insiden yang dihadapi selama pengiriman, kemampuan untuk menerima dan mengangkut kargo serta penumpang dan memastikan keselamatan kargo, penumpang, dan awak kapal. Seperti yang ditunjukkan oleh sertifikasi keselamatan setelah inspeksi dan pengujian, keselamatan kapal adalah kondisi kapal yang sesuai dengan standar struktur, mesin, listrik, stabilitas, arsitektur, perangkat pencegah kebakaran, peralatan keselamatan, radio, dan elektronik kapal. Disisi lain dapat juga kita telaah arah kebijakan pembangunan transportasi laut untuk dapat menggambarkan sistem transportasi yang selengkapnyanya, dimana hal tersebut dinyatakan dalam visi dan misi untuk mengembangkan transportasi laut dengan:

1. Visi adalah untuk menawarkan layanan transportasi laut yang andal karena sangat penting untuk koneksi dan kelangsungan hidup nusantara. Dalam rangka mewujudkan “Road Map to Zero Accident” enam ciri pelayanan transportasi laut yang handal dan mengedepankan budaya keselamatan transportasi antara lain terjangkau oleh masyarakat, cepat, lancar, tertib, tertib, nyaman, dan efisien.¹⁸
2. Misi, mewujudkan visi yang telah ditetapkan di atas, dirumuskan yang harus ditempuh sebagai berikut:
 - a. Terwujudnya usaha angkutan laut yang berdaya saing di era globalisasi;
 - b. Persepsi terhadap kehandalan dan keunggulan jasa angkutan laut dari segi keselamatan;
 - c. pembentukan kelembagaan, aturan, dan hukum yang antisipatif dan adaptif terhadap perubahan lingkungan strategis, khususnya dalam rangka pelaksanaan otonomi daerah;
 - d. Mewujudkan budaya hemat energi, lingkungan maritim yang bersih, dan pemanfaatan teknologi yang tepat guna;
 - e. Mewujudkan dan memberdayakan sumber daya manusia dan manajemen yang berkualitas, kompeten, dan berdaya saing di bidang transportasi laut;
 - f. Pemberdayaan ekonomi rakyat dan usaha kecil menengah di bidang transportasi laut;
 - g. Menciptakan lingkungan usaha yang mendukung keterlibatan (kemitraan) pelaku ekonomi/swasta dalam pembangunan dan pengoperasian prasarana dan sarana transportasi laut, antara lain akan meningkatkan aksesibilitas, kecukupan, dan kehandalan prasarana, sarana, dan jaringan transportasi laut.

Pasal 124 sampai dengan 171, Bab IX Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengatur kelaikan laut kapal. Sebuah kapal dianggap laik laut jika memenuhi standar keselamatan kapal dan pengurangan kontaminasi perairan. Kapal, awak kapal, pembatasan muatan kapal, kargo, kesejahteraan kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan kapal untuk perjalanan di laut, dan manajemen keselamatan kapal. Kapal harus terlebih dahulu mematuhi peraturan keselamatan tertentu sebelum dapat mengangkut orang dan komoditas dan mencapai pelabuhan terakhirnya. Peraturan ini mencakup hal-hal seperti material, konstruksi, mesin bangunan, dan stabilitas kelistrikan, radio dan perangkat tambahan lainnya termasuk dalam pengaturan dan peralatan.

Keamanan kapal berdampak langsung pada kelangsungan hidupnya. Untuk menjaga keselamatan transportasi di atas air, setiap kapal yang bergerak harus mematuhi peraturan laik laut dan navigasi kapal. Penggunaan prasarana dan sarana keselamatan kapal yang ada saat ini semakin mendukung kelangsungan hidup kapal. Jika masalah ini diabaikan, ada kemungkinan kecelakaan kapal yang lebih tinggi.

Ketepatan kriteria administratif dan teknis berupa akta dan surat kapal merupakan indikator lain dari laik laut sebuah kapal. Tuntutan administratif berupa sertifikasi kelayakan kapal, seperti:¹⁹ kesejahteraan kru dan kesehatan penumpang, mencegah pencemaran kapal, penempatan staf kapal, jalur pemuatan kapal, dan kedudukan hukum kapal, Administrasi keamanan kapal, keselamatan kapal, dan pencegahan pencemaran kapal.

Parameter pemenuhan standar laik laut dan navigasi diatur dalam Pasal 117(1) undang-undang Pelayaran, keselamatan, dan keamanan kawasan maritim. Sertifikat kapal membuktikan bahwa semua persyaratan kelayakan kapal seperti mana arti pada ayat (1) telah dipenuhi. Pelayaran baik di dalam negeri meskipun internasional harus mengutamakan keselamatan kapal. Kapal yang dinyatakan memenuhi persyaratan keselamatan kapal diberikan sertifikat keselamatan oleh Menteri, sesuai dengan Pasal 126 ayat

¹⁸ Frank H. Woodward, *Manajemen Transport*, PT. Pustaka Binaman Pressindo, Jakarta, 1982, hal 66.

¹⁹. Pasal 117 ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

1 undang-undang Pelayaran. Kapal yang telah memperoleh sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dinilai terus menerus sampai kapal tersebut tidak digunakan lagi. Perwakilan pemerintah yang berwenang dan terampil harus melakukan investigasi, inspeksi, dan pemantauan.

Tentu saja, tidak mudah untuk menjaga kapal dalam kondisi yang sesuai dengan standar keselamatan, pencegahan pencemaran laut, kontrol pemuatan, kesehatan kru, dan kesejahteraan kru.²⁰ Untuk mencegah hal tersebut terjadi, syahbandar melakukan investigasi dengan cara sebagai berikut:

1. Annual investigation, setiap 12 bulan dilakukan pemeriksaan terhadap keadaan limbo di galangan kapal;
2. Investigasi besar, setiap 4 Tahun dan menggunakan Docking Tahunan;
3. Investigasi perbaikan Kerusakan dilakukan ketika terjadi malfungsi yang mempengaruhi kesempurnaan;
4. Investigasi tambahan, dilakukan di mana pengecualian diperlukan, seperti mengangkut penumpang, membawa kargo berbahaya.

Awak kapal harus selalu menjaga standar kelayakan laut yang diperlukan. Tanggung jawab Syahbandar dalam melaksanakan kewajiban keselamatan dan keamanan tersebut di atas dituangkan dalam Pasal 208 ayat (1) undang-undang Pelayaran, yaitu:

1. Memantau keselamatan, ketertiban, dan kelaiklautan kapal di pelabuhan;
2. Mengontrol perjalanan kapal yang efisien melalui saluran pelayaran dan perairan pelabuhan;
3. mengatur pergerakan kapal secara teratur di perairan pelabuhan dan jalur pelayaran;
4. Pemantauan kegiatan bongkar muat di perairan pelabuhan;
5. Tinjauan kegiatan penyelamatan dan operasi bawah air;
6. Pemantauan aktivitas penundaan kapal;
7. Pengawasan bongkar muat bahan limbah bahan berbahaya dan beracun serta komoditas berbahaya;
8. Manajemen pengisian bahan bakar;
9. Memantau boarding dan debarkasi penumpang;
10. Pengawasan pengerukan dan reklamasi;
11. Mengendalikan pembangunan fasilitas kepelabuhanan;
12. Bantuan dalam pencarian dan penyelamatan;
13. Pengendalian pemadaman kebakaran dan pencegahan pencemaran di pelabuhan;
14. Pemantauan kinerja perlindungan lingkungan maritim

Berikut tanggung jawab dan tugas yang diuraikan dalam Pasal 207 dan Pasal 208 dapat dilakukan oleh kepala pelabuhan, sesuai dengan undang-undang yang mengatur tentang Pelayaran Pasal 209:

1. Mengkoordinasikan semua tindakan resmi di pelabuhan;
2. Memeriksa dan menyimpan surat menyurat, dokumen, dan laporan kapal;
3. Mengeluarkan izin kegiatan kapal di pelabuhan; d. melakukan inspeksi kapal;
4. Menerbitkan pernyataan persetujuan keberangkatan kapal (SPB);
5. Menyelidiki insiden di atas kapal;
6. Mempertahankan kapal sesuai perintah pengadilan;
7. Melaksanakan sertifikat pelaut lengkap.

Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan di Batam bertanggungjawab menjalankan fungsi sebagai berikut²¹ melaksanakan, mengawasi, memeriksa, menguji, mengevaluasi, memverifikasi, dan mengesahkan surat dan dokumentasi di bidang kelaiklautan kapal, melakukan navigasi yang tertib, menyetujui operasi kapal di perairan pelabuhan dan perlindungan laut, menerapkan lingkungan maritim di pelabuhan, dan melaksanakan penegakan hukum terhadap persyaratan legislatif; penunjukan Pejabat Keamanan Pelabuhan dan pembentukan Komite Keamanan Pelabuhan untuk mengawasi dan memberikan panduan tentang keamanan dan ketertiban di pelabuhan; penciptaan metode dan praktik pencegahan dan penanggulangan pencemaran lingkungan dalam rangka pelaksanaan jaminan serta menjaga kelestarian lingkungan di pelabuhan, melaksanakan pemantauan penggunaan lingkungan kerja dan kawasan lingkungan kepentingan pelabuhan, melaksanakan sistem pelayanan kepelabuhanan, dan menyiapkan proses sesuai dengan arahan Menteri untuk menjamin efisiensi pergerakan barang di pelabuhan; regulasi, pengendalian, dan pengawasan operasi lalu lintas dan

²⁰ Fa'urahman, Danny, *Analisis Keselamatan Transportasi Penyeberangan Laut dan Antisipasi Terhadap Kecelakaan Kapal di Merak- Bakaueni*, Jurnal Teknik Mesin Untirta, 2015, hal 1-21.

²¹ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam.

transportasi laut, tenaga kerja yang terlibat dalam bongkar muat kapal, pengawasan bisnis jasa yang bergerak di bidang transportasi laut, dan pelaksanaan perencanaan, keuangan, kepegawaian, umum, hukum, dan hubungan masyarakat. menerapkan evaluasi dan pelaporan.

Untuk menjalankan fungsi tersebut, perlu diperoleh konfirmasi dari Petugas Pemeriksa Keselamatan Kapal di kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam bahwa setiap kapal yang diizinkan berlayar harus memiliki standarisasi kelaiklautan sebagai sistem utama yang paling krusial dalam transportasi laut dan harus mematuhi semua peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Faktor Kendala serta Solusi pengawasan manifes penumpang untuk mewujudkan kelaiklautan kapal.

Peran Syahbandar justru diatur oleh undang-undang yang mengatur tentang Pelayaran. Di Indonesia, adalah praktik umum untuk memberikan izin pelayaran dan sertifikat kelaikan laut kapal kepada kapal yang tidak laik laut tetapi memiliki Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Praktik ini telah menarik perhatian yang signifikan. Meskipun ada aturan yang mengatur fungsi syahbandar dalam pemberian surat persetujuan berlayar (SPB), namun biasanya ditemui berbagai kecelakaan transportasi laut yang disebabkan oleh kecerobohan seorang perwira dalam melaksanakan tanggung jawab kepelabuhannya.

Syahbandar menjalankan tugas terkait keamanan maritim, seperti menegakkan hukum, melakukan inspeksi, dan melindungi lingkungan laut di pelabuhan melalui peraturan hukum. Ini adalah aturan dan hukum yang perlu diikuti. Banyak undang-undang yang mengatur dan mewajibkan syahbandar dalam pengawasan pelayaran. Meskipun peraturan membatasi kemampuan syahbandar untuk mengeluarkan surat yang mengizinkan pelayaran, biasanya ditemukan banyak kecelakaan transportasi laut yang disebabkan oleh kelalaian tersebut. Aspek yang paling dominan adalah: orang; kelalaian nakhoda dalam mengemudikan kapal; ketidakmampuan awak kapal untuk menangani berbagai masalah yang dapat berkembang selama pengoperasian kapal; membebani kapal dengan sengaja; kurangnya prasarana dan sarana untuk melakukan pemantauan di kawasan pelabuhan dan di perairan yang membatasi pelaksanaannya.

Bencana alam atau kondisi cuaca yang tidak menguntungkan sering dianggap sebagai penyebab utama kematian maritim. Badai, gelombang tinggi dan badai musiman, arus kuat, dan kabut yang mengurangi jarak pandang adalah masalah umum.²²

SIMPULAN

1. Aspek yang paling penting adalah orang, kelalaian nakhoda dalam mengemudikan kapal, ketidakmampuan awak kapal untuk menangani berbagai masalah yang dapat berkembang selama pengoperasian kapal, kapal harus memenuhi semua kriteria sebelum dapat berlayar dan mendapatkan sertifikat berlayar, termasuk yang terkait dengan kargo, status hukum, pengelolaan penggunaan kapal yang aman, dan pencegahan pencemaran kapal. Pemeliharaan kapal yang baik mengandung arti bahwa direncanakan dan dilakukan secara konsisten. Masing-masing kapal tersebut juga harus dijaga agar tetap memenuhi kriteria keselamatan kapal. Ketika sebuah kapal bersiap untuk pergi, peralatan keselamatan sangat penting. Kebutuhan paling krusial untuk menyelamatkan nyawa penumpang dan awak adalah perlengkapan keselamatan ini.
2. Penindakan hukum terhadap pelanggaran yang tidak sesuai dengan peraturan keselamatan pelayaran masih lemah, pengendalian jumlah penumpang yang tidak memiliki tiket dan tidak terdaftar dalam manifes masih lemah dikarenakan kebiasaan yang ada dimana nakhoda dan operator kapal kurang berani untuk bertindak tegas serta tetap menjalankan kapal dan tidak melaporkan kepada petugas syahbandar.
3. Kurangnya sosialisasi dan kesadaran petugas dalam menjalankan peraturan yang sudah ada kepada penumpang dan pihak terkait yang berkepentingan dipelabuhan yang menggunakan transportasi kapal penumpang. Sehingga kesesuaian antara jumlah didalam manifes penumpang tidak sama dengan realita jumlah penumpang yang dibawa oleh kapal penumpang. Hal ini tentu sangat

²² Herman Budi Sasono, dkk, *Manajemen Kapal Niaga, Toeri, Aplikasi & Peluang-Peluang Bisnis*, Penerbit Andi, Yogyakarta, 2015. hal 47.

berbahaya dan harus diperhatikan mengingat setiap pelayaran bukan saja mengangkut barang-barang namun juga terdapat jiwa-jiwa manusia.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Abdulkadir Muhammad. *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*. PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991.
- _____, *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT. Citra Bakti, Bandung, 2013.
- F.D.C. Sudjatmiko, *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*, Akademika Pressindo. Jakarta, 1979.
- Frank H. Woodward, *Manajemen Transport*, PT. Pustaka Binaman Pressindo, Jakarta, 1982.
- Hamzah A, *Laut Teritorial dan Perairan Indonesia (Himpunan Peraturan)*, Akademika Pressindo, Jakarta, 1984.
- Katili, J.A, *Sumber Daya Alam Untuk Pembangunan Nasional*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1983.
- Lemhannas, *Bunga Rampai Wawasan Nusantara Jilid 2*, FaSkala Indah, Jakarta, 1981.
- Muctahrudin Siregar, *Beberapa Masalah Ekonomi dan Managemengt Pengangkutan*; Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, Jakarta, 1981.
- N.A. Maryan Green, *Internasional Law, Law Of Peace*, New York, 1973,
- Sapto Sardjono, *Beberapa Aspek Hukum Laut Privat Di Indonesia*, Mikamur Express, Jakarta, 1984.
- Sri Redjeki Hartono, *Hukum Bisnis Indonesia*, Bayu Media, Malang, 2007.
- Siti Utari. *Pengangkutan Laut*. Balai Pustaka, Jakarta, 1994.

Konvensi, Undang-Undang dan Peraturan

- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembar Tambahan Berita Negara No. 64).
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 25 Tahun 2016 tentang Daftar Penumpang dan kendaraan Angkutan Penyeberangan.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam
- Penjelasan Umum Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang *Pelayaran*.

Makalah

- M. Syamsudin, *Perlindungan Hukum Konsumen Penumpang Kapa lLaut: Studi di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya*, Semarang: Jurnal Hukum FH Univ. Islam Sultan Agung, 2008.
- Fa'urahman, Danny, *Analisis Keselamatan Tansportasi Penyeberangan Laut dan Antisipasi Terhadap Kecelakaan Kapal di Merak- Bakaueni*, Jurnal Teknik Mesin Untirta, 2015.
- Suryadi, *Jurnal Kerja Peningkatan Pengawasan Keselamatan Pelayaran dan Kelaiklautan Kapal di Pelabuhan Batam*. Kantor Administrator Pelabuhan Batam.