

**ANALISIS SISTEM JAMINAN KESELAMATAN PELAYARAN KAPAL
RO-RO DI PELABUHAN ULEE LHEUE DALAM PERSPEKTIF *HIFZ*
AL-MĀL DAN *HIFZ AL-NAFS***

SKRIPSI



Diajukan Oleh

ALIYUL HIMAM

NIM. 190102086

Mahasiswa Fakultas Syari'ah Dan Hukum
Prodi Hukum Ekonomi Syari'ah

**FAKULTAS SYARI'AH DAN HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY
DARUSSALAM-BANDA ACEH
TAHUN 2024 M/1445 H**

**ANALISIS SISTEM JAMINAN KESELAMATAN PELAYARAN KAPAL
RO-RO DI PELABUHAN ULEE LHEUE DALAM PERSPEKTIF *HIFZ*
AL-MĀL DAN *HIFZ AL-NAFS***

SKRIPSI

Diajukan Kepada Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Ar-Raniry Darussalam
Banda Aceh Sebagai Salah Satu Beban Studi Program Sarjana (S-1) dalam Ilmu
Hukum Ekonomi Syari'ah

ALYUL HIMAM

NIM. 190102086

Mahasiswa Fakultas Syari'ah Dan Hukum
Prodi Hukum Ekonomi Syari'ah

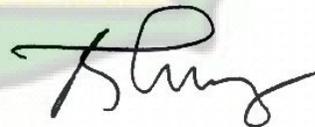
Disetujui Untuk Diuji/Dimunaqasyahkan Oleh:

Pembimbing I



Prof. Dr. Ali Abubakar, M.Ag
NIP. 197101011996031003

Pembimbing II



Nahara Eriyanti, S.Hi., M.H
NIP. 199102202023212035

**ANALISIS SISTEM JAMINAN KESELAMATAN PELAYARAN KAPAL
RO-RO DI PELABUHAN ULEE LHEUE DALAM PERSPEKTIF *HIFZ*
AL-MĀL DAN *HIFZ AL-NAFS***

SKRIPSI

Telah Diuji oleh Panitia Ujian Munaqasyah Skripsi
Fakultas Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry
dan Dinyatakan Lulus Serta Diterima
Sebagai Salah Satu Beban Studi
Program Sarjana (S-1)
Dalam Ilmu Hukum Ekonomi Syari'ah

Pada Hari/Tanggal: Senin, 22 April 2024
13 Syawal 1445

Di Darussalam-Banda Aceh
Panitia Ujian *Munaqasyah* Skripsi:

Ketua

Prof. Dr. Ali Abubakar, M.Ag
NIP. 197101011996031003

Sekretaris

Nahara Erivanti, S.Hi., M.H
NIP. 199102202023212035

Penguji I

Dr. Bukhari, S.Ag., M.A
NIP. 197706052006041004

Penguji II

Mumtazipur, M.A
NIP. 198609092014032002

Mengetahui,

Dekan Fakultas Syariah dan Hukum
UIN Ar-Raniry Banda Aceh



Prof. Dr. Kamaruzzaman, M. Sh
NIP. 197809172009121006



PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Aliyul Himam
NIM : 190102086
Prodi : Hukum Ekonomi Syariah
Fakultas : Syari'ah dan Hukum UIN Ar- Raniry

Dengan ini menyatakan bahwa dalam penulisan skripsi ini, saya:

1. Tidak menggunakan ide orang lain tanpa mampu mengembangkan dan mempertanggungjawabkan;
2. Tidak melakukan plagiasi terhadap naskah karya orang lain;
3. Tidak menggunakan karya orang lain tanpa menyebutkan sumber asli atau tanpa izin pemilik karya;
4. Tidak melakukan manipulasi dan pemalsuan data;
5. Mengerjakan sendiri dan mampu bertanggung jawab atas karya ini.

Bila dikemudian hari ada tuntutan dari pihak lain atas karya saya melalui pembuktian yang dapat dipertanggungjawabkan dan ternyata ditemukan bukti bahwa saya telah melanggar pernyataan ini, maka saya siap untuk dicabut gelar akademik atau diberikan sanksi lain berdasarkan aturan yang berlaku di Fakultas Syari'ah dan Hukum Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya.

Banda Aceh, 17 April 2024
Yang Menyatakan,




Aliyul Himam

ABSTRAK

Nama/NIM : Aliyul Himam/190102086
Fakultas/Prodi : Syariah dan Hukum / Hukum Ekonomi Syari'ah
Judul Skripsi : Analisis Sistem Jaminan Keselamatan Pelayaran pada Kapal Ro-Ro di Pelabuhan Ulee Lheue Dalam Perspektif *Hifz Al-Māl* dan *Hifz Al-Nafs*
Tanggal Munaqasyah : 22 April 2024
Tebal Skripsi : 89 Halaman
Pembimbing I : Prof. Dr. Ali Abubakar, M.Ag
Pembimbing II : Nahara Eriyanti, S.Hi.,M.H
Kata Kunci : Sistem, Jaminan Keselamatan Pelayaran, Kapal Ro-Ro

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengharuskan tercapainya sistem jaminan keselamatan pelayaran. Penelitian ini membahas tentang manajemen jaminan keselamatan pelayaran pada kapal Ro-Ro di Pelabuhan Ulee Lheue dalam perspektif *Hifz Al-Māl* dan *Hifz Al-Nafs*. Penelitian ini menganalisis bagaimana ketentuan jaminan keselamatan pelayaran yang harus dipenuhi oleh manajemen kapal Ro-Ro yang akan melakukan pelayaran di Pelabuhan Ulee Lheue dan bagaimana tinjauan *Hifz Al-Māl* dan *Hifz Al-Nafs* terhadap praktik keselamatan pelayaran kapal Ro-Ro. Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis empiris, adalah hukum dilihat sebagai norma atau *das sollen*. Adapun jenis penelitian ini adalah penelitian kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa manajemen pemberian jaminan keselamatan tidak merata yaitu hak yang diterima oleh penumpang kapal, pada kondisi tertentu kapal melebihi kapasitas dan tidak ada alat pendeteksi barang berbahaya. Penambahan trip kapal yang berlebihan juga memberikan efek pada kapal dan awak kapal. Kesimpulan penelitian menunjukkan bahwa ketentuan jaminan keselamatan pelayaran pada waktu tertentu sering diabaikan, karena beberapa temuan tentang penumpang ilegal dari kekerabatan penumpang dan awak kapal. Kemudian ditinjau dari *Hifz Al-Māl* dan *Hifz Al-Nafs* pemenuhan manajemen keselamatan pelayaran dalam hal jaminan jiwa dan barang penumpang tidak memenuhi kriteria, sebab kondisi pemenuhan keselamatan pelayaran berada pada tingkat *dharuriyah* yaitu kebutuhan yang wajib ada, pemenuhan keselamatan pelayaran menentukan keselamatan dunia dan akhirat.

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

الحمد لله، والصلاة والسلام على رسول الله، وعلى آله وأصحابه ومن والاه، أما بعد

Puji dan syukur kita panjatkan kepada Allah SWT. yang telah melimpahkan rahmat-Nya serta kesehatan kepada penulis, sehingga penulis telah dapat menyelesaikan skripsi ini. Tidak lupa pula shalawat dan salam penulis sampaikan kepada Nabi Muhammad SAW beserta keluarga dan sahabat beliau yang telah membimbing kita kealam yang penuh ilmu pengetahuan ini.

Dengan segala kekurangan dan kelemahan akhirnya penulis dapat menyelesaikan sebuah karya ilmiah yang berjudul **Analisis Sistem Jaminan Keselamatan Pelayaran pada kapal Ro-Ro di Pelabuhan Ulee Lheuee dalam perspektif *Hifz Al-Māl* dan *Hifz Al-Nafs***".

Skripsi ini ditulis untuk menyelesaikan tugas akhir yang merupakan satu syarat dalam rangka menyelesaikan studi sekaligus untuk memperoleh gelar sarjana (S1) pada Fakultas Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry Banda Aceh.

Dalam penulisan karya ilmiah ini, telah banyak pihak yang membantu penulisan, sehingga skripsi ini dapat terselesaikan. Pada kesempatan ini dengan segala kerendahan hati penulis mengucapkan terimakasih banyak kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Kamaruzzaman, M.Sh selaku Dekan Fakultas Syariah dan Hukum (FSH) Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh serta seluruh staf pengajar dan karyawan yang telah membantu penulisan dalam pengurusan administrasi selama menulis skripsi.
2. Bapak Prof. Dr. Ali Abubakar, M.Ag selaku pembimbing I dan Ibu Nahara Eriyanti, S.H.I., M.H selaku pembimbing II, yang telah banyak membantu dan memberikan bimbingan yang terbaik, sehingga skripsi ini bisa terselesaikan tepat pada waktunya. Semoga Allah selalu memudahkan segala urusan Bapak dan Ibu.

3. Ucapan terimakasih kepada seluruh staf prodi Hukum Ekonomi Syariah serta kepada Bapak/Ibu Dosen dan seluruh Civitas Akademika Fakultas Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry Banda Aceh.
4. Ucapan terima kasih sebesar-besarnya penulis utarakan kepada Ayahanda Anwar Bin Amin dan Ibunda Asmani Binti Yusuf yang telah menyayangi memberikan kasih sayang dan pendidikan sepenuh hati. Serta adik, abang dan seluruh keluarga yang selalu menemani dan senantiasa mendoakan perjuangan saya selama ini.
5. Ucapan terimakasih yang paling tulus kepada Nanda Eka Yusfira, Ilham, Najimi, Agam, oja, Elisa, Alifa, Ely, Zahra, Ummami dan Dolah,
6. Juga para sahabat seperjuangan yang setia memberikan motivasai dan semangat selama proses menuntut ilmu. Kepada pengurus HIMAHESA Periode 2022, Pengurus DEMA Fakultas Syariah dan Hukum Periode 2023, dan pengurus HMI komisariat FSH.
7. Ucapan terima kasih juga kepada seluruh pihak Pelabuhan Ulee Lheue dan PT ASDP Aceh Hebat 2 yang telah membantu memberikan data untuk penulisan skripsi ini.

Akhirnya penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kata sempurna yang dikarenakan terbatasnya pengetahuan dan pengalaman penulis. Oleh kaarena itu, penulis mengaharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun dari berbagai pihak guna memperbaiki kekurangan

Yang ada di waktu mendatang dan mampu memberikan kontribusi yang bernilai positif dalam bidang keilmuan.

Banda Aceh, 17 April 2024

Penulis,

Aliyul Himam

PEDOMAN TRANSLITERASI
(SKB Menag dan Mendikbud RI No: 158 Tahun 1987 dan No:
0543b//U/1987)

Pedoman Transliterasi Arab-Latin yang digunakan dalam penulisan skripsi ini ialah pedoman transliterasi yang merupakan hasil Keputusan Bersama (SKB) Menteri Agama dan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia Nomor: 158 Tahun 1987 dan Nomor: 0543b//U/1987. Di bawah ini, daftar huruf-huruf Arab, serta transliterasinya dengan huruf latin.

A. Konsonan

Fonem konsonan bahasa Arab yang dalam sistem tulisan Arab dilambangkan dengan huruf. Dalam transliterasi ini sebagian dilambangkan dengan huruf dan sebagian dilambangkan dengan tanda, dan sebagian lagi dilambangkan dengan huruf dan tanda sekaligus.

Berikut ini daftar huruf Arab yang dimaksud dan transliterasinya dengan huruf latin:

Huruf Arab	Nama	Huruf Latin	Nama
ا	Alif	Tidak dilambangkan	Tidak dilambangkan
ب	Ba	B	Be
ت	Ta	T	Te
ث	Ša	š	es (dengantitik di atas)
ج	Jim	J	Je
ح	Ĥa	ĥ	ha (dengantitik di bawah)
خ	Kha	Kh	ka dan ha
د	Dal	d	De
ذ	Žal	ž	Zet (dengantitik di atas)
ر	Ra	r	er
ز	Zai	z	zet
س	Sin	s	es
ش	Syin	sy	es dan ye
ص	Šad	š	es (dengantitik di bawah)
ض	Đad	đ	de (dengantitik di bawah)
ط	Ṭa	ṭ	te (dengantitik di bawah)

ظ	Za	z	zet (dengantitik di bawah)
ع	`ain	`	komaterbalik (di atas)
غ	Gain	g	ge
ف	Fa	f	ef
ق	Qaf	q	ki
ك	Kaf	k	ka
ل	Lam	l	el
م	Mim	m	em
ن	Nun	n	en
و	Wau	w	we
ه	Ha	h	ha
ء	Hamzah	‘	apostrof
ي	Ya	y	ye

Sumber: SKB Menag dan Kemendigbud RI No. 158/1987 dan No. 0543 b/U/1987

B. Vokal

Vokal bahasa Arab, seperti vokal bahasa Indonesia, terdiri dari vokal tunggal atau *monoftong* dan vokal rangkap atau *diftong*. Vokal Tunggal Bahasa Arab yang lambangnya berupa tanda ataupun harkat, transliterasinya sebagai berikut:

1. Vokal Tunggal

Vokal tunggal bahasa Arab yang lambangnya berupa tanda atau harakat, transliterasinya sebagai berikut:

Huruf Arab	Nama	Huruf Latin	Nama
َ	Fathah	a	a
َ	Kasrah	i	i
ُ	Dammah	u	u

2. Vokal Rangkap

Vokal rangkap bahasa Arab yang lambangnya berupa gabungan antara harakat dan huruf, transliterasinya berupa gabungan huruf sebagai berikut:

Huruf Arab	Nama	Huruf Latin	Nama
يَا..	Fathahdan ya	ai	a dan u
وَا..	Fathah dan wau	au	a dan u

Contoh:

- كَتَبَ kataba
- فَعَلَ fa`ala
- سَأَلَ suila
- كَيْفَ kaifa
- حَوْلَ haula

C. Maddah

Maddah atau vokal panjang yang lambangnya berupa harakat dan huruf, transliterasinya berupa huruf dan tanda sebagai berikut:

Huruf Arab	Nama	Huruf Latin	Nama
آَا..يَا..	Fathah dan alif atau ya	ā	a dan garis di atas
إِي..	Kasrah dan ya	ī	i dan garis di atas
وُُو..	Dammah dan wau	ū	u dan garis di atas

Contoh:

- قَالَ qāla
- رَمَى ramā
- قِيلَ qīla
- يَقُولُ yaqūlu

D. Ta' Marbutah

Transliterasi untuk ta' marbutah ada dua, yaitu:

1. Ta' marbutahhidup

Ta' marbutahhidup atau yang mendapat harakat fathah, kasrah, dan dammah, transliterasinya adalah “t”.

2. Ta' marbutah mati

Ta' marbutah mati atau yang mendapat harakat sukun, transliterasinya adalah "h".

3. Kalau pada kata terakhir dengan ta' marbutah diikuti oleh kata yang menggunakan kata sandang *al* serta bacaan kedua kata itu terpisah, maka ta' marbutah itu ditransliterasikan dengan "h".

Contoh:

- رَوْضَةُ الْأَطْفَالِ raudah al-atfāl/raudahtul atfāl
- الْمَدِينَةُ الْمُنَوَّرَةُ al-madīnah al-munawwarah/al-madīnatulmunawwarah
- طَلْحَةَ talhah

E. Syaddah (Tasydid)

Syaddah atau tasydid yang dalam tulisan Arab dilambangkan dengan sebuah tanda, tanda syaddah atau tanda tasydid, ditransliterasikan dengan huruf, yaitu huruf yang sama dengan huruf yang diberi tanda syaddah itu.

Contoh:

- نَزَّلَ nazzala
- الْبِرُّ al-birr

F. Kata Sandang

Kata sandang dalam sistem tulisan Arab dilambangkan dengan huruf, yaitu ال, namun dalam transliterasi ini kata sandang itu dibedakan atas:

1. Kata sandang yang diikuti huruf syamsiyah

Kata sandang yang diikuti oleh huruf syamsiyah ditransliterasikan sesuai dengan bunyinya, yaitu huruf "l" diganti dengan huruf yang langsung mengikuti kata sandang itu.

2. Kata sandang yang diikuti huruf qamariyah

Kata sandang yang diikuti oleh huruf qamariyah ditransliterasikan dengan sesuai dengan aturan yang digariskan di depan dan sesuai dengan bunyinya.

Baik diikuti oleh huruf syamsiyah maupun qamariyah, kata sandang ditulis terpisah dari kata yang mengikuti dan dihubungkan dengan tanpa sempang.

Contoh:

- الرَّجُلُ ar-rajulu
- الْقَلَمُ al-qalamu
- الشَّمْسُ asy-syamsu
- الْجَلَالُ al-jalālu

G. Hamzah

Hamzah ditransliterasikan sebagai apostrof. Namun hal itu hanya berlaku bagi hamzah yang terletak di tengah dan di akhir kata. Sementara hamzah yang terletak di awal kata dilambangkan, karena dalam tulisan Arab berupa alif.

Contoh:

- تَأْخُذُ ta'khuẓu
- سَيِّئٌ syai'un
- النَّوْءُ an-nau'u
- إِنَّ inna

H. Penulisan Kata

Pada dasarnya setiap kata, baik fail, isim maupun huruf ditulis terpisah. Hanya kata-kata tertentu yang penulisannya dengan huruf Arab sudah lazim dirangkaikan dengan kata lain karena ada huruf atau harkat yang dihilangkan, maka penulisan kata tersebut dirangkaikan juga dengan kata lain yang mengikutinya.

Contoh:

- وَ إِنَّ اللَّهَ فَهَوَ خَيْرُ الرَّازِقِينَ

Wa innallāha lahuwa khair ar-rāziqīn/

- بِسْمِ اللَّهِ مَجْرَاهَا وَ مُرْسَاهَا

Wa innallāha lahuwa khairurrāziqīn
Bismillāhi majrehā wa mursāhā

I. Huruf Kapital

Meskipun dalam sistem tulisan Arab huruf kapital tidak dikenal, dalam transliterasi ini huruf tersebut digunakan juga. Penggunaan huruf kapital seperti apa yang berlaku dalam EYD, di antaranya: huruf kapital digunakan untuk menuliskan huruf awal nama diri dan permulaan kalimat. Bilamana nama diri itu didahului oleh kata sandang, maka yang ditulis dengan huruf kapital tetap huruf awal nama diri tersebut, bukan huruf awal kata sandangnya.

Contoh:

- الْحَمْدُ لِلَّهِ رَبِّ الْعَالَمِينَ Alhamdu lillāhi rabbi al-`ālamīn/
Alhamdu lillāhi rabbil `ālamīn

- الرَّحْمَنُ الرَّحِيمُ Ar-rahmānir rahīm/Ar-rahmān ar-rahīm

Penggunaan huruf awal kapital untuk Allah hanya berlaku bila dalam tulisan Arabnya memang lengkap demikian dan kalau penulisan itu disatukan dengan kata lain sehingga ada huruf atau harakat yang dihilangkan, huruf kapital tidak dipergunakan.

Contoh:

- اللَّهُ غَفُورٌ رَحِيمٌ Allaāhu gafūrun rahīm
- لِلَّهِ الْأُمُورُ جَمِيعًا Lillāhi al-amru jamī`an/Lillāhil-amru jamī`an

J. Tajwid

Bagi mereka yang menginginkan kefasihan dalam bacaan, pedoman transliterasi ini merupakan bagian yang tak terpisahkan dengan Ilmu Tajwid. Karena itu peresmian pedoman transliterasi ini perlu disertai dengan pedoman tajwid.

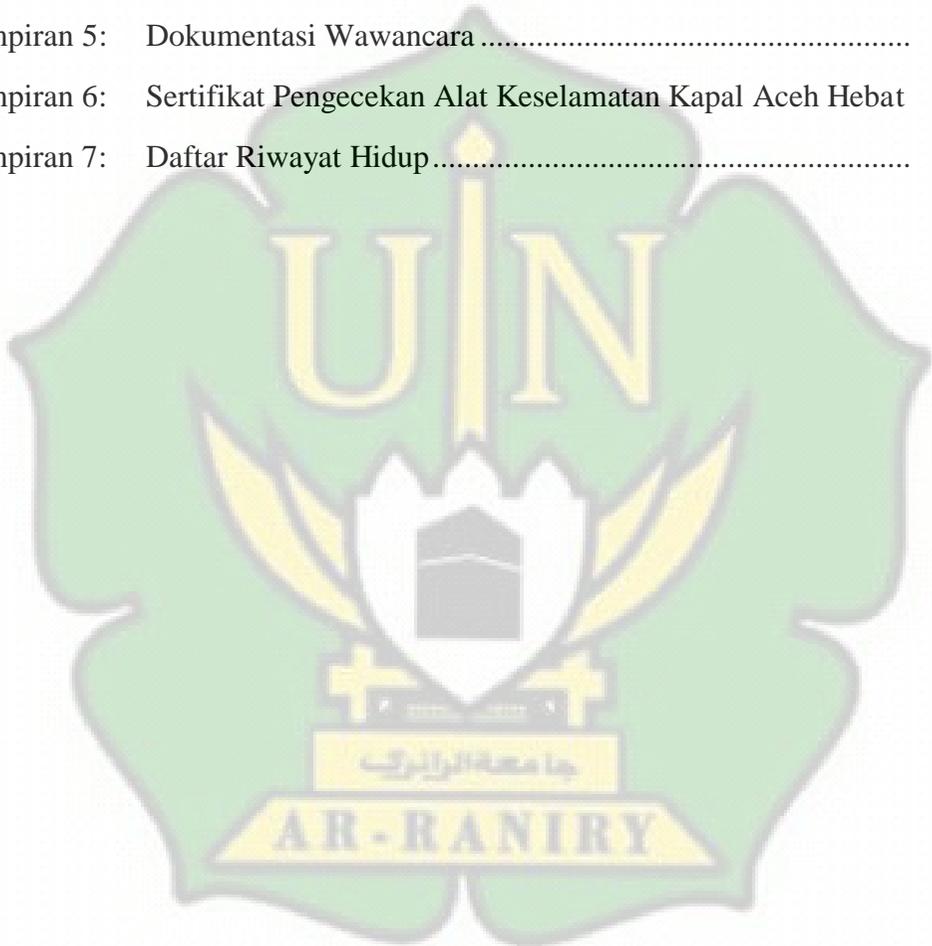
DAFTAR TABEL

Tabel 1	Kalkulasi alat keselamatan pelayaran	44
---------	--	----



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1:	SK Penetapan Pembimbing Skripsi	61
Lampiran 2:	Surat Permohonan Melakukan Penelitian.....	62
Lampiran 3:	Protokol Wawancara.....	63
Lampiran 4:	Verbatim Wawancara	66
Lampiran 5:	Dokumentasi Wawancara	69
Lampiran 6:	Sertifikat Pengecekan Alat Keselamatan Kapal Aceh Hebat	71
Lampiran 7:	Daftar Riwayat Hidup.....	72



DAFTAR ISI

LEMBARAN JUDUL	i
PENGESAHAN PEMBIMBING	ii
ABSTRAK.....	iii
KATA PENGANTAR	iv
PEDOMAN TRANSLITERASI.....	vi
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
DAFTAR ISI.....	xiv
BAB SATU : PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	8
C. Tujuan Penelitian.....	8
D. Penjelasan Istilah.....	8
E. Kajian Pustaka.....	10
F. Metode Penelitian.....	14
G. Sistematika Pembahasan	18
BAB DUA : JAMINAN KESELAMATAN PELAYARAN	
TINJAUAN <i>HIFZ AL-NAFS</i>.....	20
A. Jaminan Keselamatan Pelayaran	20
1. Jaminan Keselamatan Penumpang Melalui Sistem Asuransi	21
2. Jaminan Keselamatan Penumpang Melalui Sistem Keilaiklautan Kapal	23
B. Pengertian dan Dasar Hukum <i>Hifz Al-Māl</i> dan <i>Hifz Al-Nafs</i>	25
1. Pengertian dan Dasar Hukum <i>Hifz Al-Nafs</i>	26
2. Pengertian dan Dasar Hukum <i>Hifz Al-Māl</i>	29
C. Pendapat Ulama tentang <i>Hifz Al-Māl</i> dan <i>Hifz Al-Nafs</i> ...	32
1. Fakhruddiin al-Razi.....	32
2. Imam Asy-Syathibi	34
D. Tingkatan <i>Hifz Al-Māl</i> dan <i>Hifz Al-Nafs</i>	35
BAB TIGA : TINJAUAN HUKUM ISLAM TERHADAP SISTEM	
JAMINAN KESELAMATAN PELAYARAN KAPAL	
RO-RO.....	37
A. Gambaran Lokasi Penelitian.....	37
B. Ketentuan Jaminan Keselamatan Pelayaran oleh Manajemen Kapal.....	43
C. Tinjauan <i>Hifz Al-Māl</i> dan <i>Hifz Al-Nafs</i> terhadap Praktik Keselamatan Pelayaran pada Kapal Ro-Ro	51

BAB EMPAT : PENUTUP	55
A. Kesimpulan.....	55
B. Saran.....	56
DAFTAR PUSTAKA	57
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	72



BAB SATU PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Sebagai negara kepulauan, alat transportasi yang dibutuhkan semakin banyak terutama untuk menghubungkan antar kepulauan, sehingga pada Kementerian Perhubungan terdapat salah satu divisi yaitu perhubungan laut yang membawahi ASDP (Angkutan Sungai Danau dan Pulau), yang harus mampu memfasilitasi kebutuhan sarana dan prasarana perhubungan laut bagi masyarakat, sehingga seluruh aktifitas masyarakat terpenuhi dengan baik.

Kapal laut selain digunakan sebagai alat pencarian pendapatan dan nafkah bagi masyarakat pesisir juga sebagai alat transportasi utama untuk penyeberangan dan pengangkutan barang di seluruh wilayah pulau besar dan pulau kecil. Berbagai transaksi barang dan jasa dilakukan sehingga terdapat pula beragam jenis kapal yang tersedia sesuai dengan harga, kualitas dan aturan yang berlaku bagi penumpang.¹

Aceh sebagai salah satu provinsi berada di Sumatera yang merupakan kepulauan besar juga memiliki beberapa pulau kecil yang didiami masyarakat, seperti Pulau Simeulu, Pulau Sabang dan Gugusan Pulau Aceh. Untuk transportasi masyarakat antar pulau telah dibangun pelabuhan yang layak dan bagus untuk digunakan masyarakat dan juga disediakan kapal yang mengangkut seluruh masyarakat yang membutuhkan penyeberangan. Untuk memfasilitasi masyarakat yang menyeberang ke Pulau Sabang dan Pulau Aceh telah dibangun Pelabuhan Ulee Lheue yang memiliki fasilitas yang baik.

Pelabuhan Ulee Lheue ini menjadi tempat bersandar, berlabuh dan berlayar beberapa jenis kapal, di antaranya kapal Ro-Ro dan Ferry yang merupakan kapal yang menyeberangkan masyarakat, kendaraan dan berbagai

¹Abd. Salim, "Pemanfaatan Pelabuhan Untuk Meningkatkan Perekonomian Masyarakat Nelayan". *Jurnal Equilibrium* Vol. 06 No.02 Thn. 2018

barang yang dibutuhkan masyarakat yang tinggal di pulau-pulau tersebut. Selain itu juga tersedia kapal ekspres yang dikenal sebagai kapal cepat di kalangan masyarakat Aceh yang memiliki spesifikasi berbeda dengan kapal Ferry, karena kapal ini hanya membutuhkan waktu kurang 1 jam untuk berlayar ke Pulau Sabang dan kecepatannya jauh lebih cepat dari kapal Ferry sehingga dinamai kapal cepat.²

Setiap kapal yang menggunakan fasilitas ASDP dalam hal ini pelabuhan Ulee Lheue harus menggunakan seluruh ketentuan dan kebijakan yang ditetapkan pemerintah dalam hal ini mencakup Kementerian Perhubungan Republik Indonesia dan juga Dinas Perhubungan dan Informatika Aceh. Seluruh regulasi ini mengikat bagi seluruh armada kapal baik kapal Ro-Ro, kapal Ferry maupun kapal ekspres/kapal cepat.

Secara spesifik ketentuan yuridis yang mengatur tentang keselamatan pelayaran telah diatur dalam Peraturan Pemerintahan Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran. Pada Pasal 219 Badan Klasifikasi Nasional diberikan tugas dan kewenangan oleh Menteri berdasarkan nota kepastian untuk melaksanakan verifikasi dan persetujuan SSA dan SSP, melaksanakan verifikasi terhadap Kapal, dan menerbitkan ISSC Sementara. Kemudian dilanjutkan dalam Pasal 220 ayat 1 setiap orang yang melakukan pelanggaran kewajiban dan/atau larangan yang diatur dalam peraturan perundang-undangan yang terkait dengan pelayaran yang menimbulkan kerugian terhadap barang, harta benda, kecelakaan kapal dan/atau kerusakan terhadap kesehatan, keselamatan, keamanan dan/atau lingkungan namun tidak menimbulkan korban jiwa dan/atau cedera pada manusia dapat dikenakan sanksi administratif.³

²Nasril, Wilman Jouris Siahian "Pembangunan Dermaga Kapal Cepat Penyebrangan Balohan Sabang" *Jurnal J. Pen Transla*, Vol.18 No.2, November 2016 hal. 72

³PP Nomor 32 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran. Pasal 220

Beberapa aturan khusus yang mengatur lebih spesifik pada standar pengevaluasian dan operasional kesiapan kapal sebelum berlayar juga diatur sehingga menjadi rujukan perusahaan atau teknisi kapal pada pengecekan operasional kapal yaitu Pasal 41 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008.

Dalam Pasal 41 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 juga lebih spesifik penjelasannya tentang Ketentuan Pertanggung Jawaban Perusahaan Kapal Terhadap Kerugian yang di Alami yaitu tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa: a. kematian atau lukanya penumpang yang diangkut, b. musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut, c. keterlambatan angkutan. penumpang dan/atau barang yang diangkut atau, d. kerugian pihak ketiga. kemudian juga dijelaskan pada ayat 2 yaitu, Jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c, dan huruf d bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya. Ayat 3, Perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pertimbangan harga yang lebih murah dan kapasitas pengangkutan lebih banyak dari pada transportasi udara dan darat, maka peminat masyarakat memilih kapal Ro-Ro sangat meningkat. Seluruh regulasi yang telah dibuat dan ditetapkan oleh pemerintah seharusnya menjadi ketaatan perusahaan kapal atau *Standart Operating Procedure* (SOP) bagi pihak manajemen kapal dan pengelola pelabuhan, oleh karena itu setiap kapal harus memiliki laik cuaca, armada, operasional atau mesin dan kapasitas, jadi pengecekan harus memberikan kepastian bagi keselamatan pelayaran karena setiap pelayaran baru dapat diberangkatkan apabila seluruh jaminan keselamatan tersebut bisa tergapai. Tetapi tidak sedikit terjadinya kelalaian perusahaan kapal sebelum mengoperasi di perairan.

Akibat dari ketidaksiapan atau pemaksaan pengoperasionalan kapal adalah terjadinya kecelakaan kapal yang dapat merugikan perusahaan, penumpang dan barang angkutan. Dimana kecelakaan kapal adalah merupakan kecelakaan yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal, awak kapal dan penumpang kapal. Kecelakaan kapal bisa berupa kapal tenggelam, terbakar, kapal tubrukan dan kapal kandas.

Persiapan pelayaran kapal terhadap laik⁴ kapal laut dalam hukum Islam adalah termasuk *mashlahah* atau kemaslahatan dikenal dengan istilah *maqashid syari'ah*. Secara garis besar *maqashid syari'ah* dapat dipahami sebagai pengembangan hukum Islam yang tidak terdapat dalam Al-Quran dan Sunnah.⁵ Maka pemeriksaan dan pengecekan teknis kapal, cuaca, operasional dan kesiapan armada sebelum berlayar termasuk dalam *maqashid syari'ah*.

Maka, masalah kesiapan pelayaran masuk dalam beberapa macam *al-kulliyatul khamsah*, pemeliharaan harta (*Hifz Al-Māl*), pemeliharaan jiwa (*Hifz Al-Nafs*), dan pemeliharaan keturunan (*Hifz al-Nasb*). Dengan demikian pengukuran kesiapan pelayaran dan kepatuhan perusahaan teknis, operasional dan prediksi cuaca termasuk dalam ranah menjunjung tinggi nilai kemaslahatan, menghindari pelayaran yang menimbulkan *mafsadat*. Walaupun pada tiap kapal disiapkan alat perlindungan pertama atas kecelakaan kapal.

Maqashid syari'ah menanggapi pada persoalan kerugian penumpang akibat kecelakaan kapal sehingga barang dan harta benda hilang dan rusak, termasuk dalam salah satu *maqashid dhauriah* yaitu *Hifz Al-Māl* adalah hak yang harus dipenuhi oleh setiap manusia, maka kehatian-hatian kesiapan berlayar kapal sangat perlu di perhatikan. Pada kapal ekspres pemeriksaan yang rutin dilakukan adalah salah satu bentuk penyelamatan pelayaran untuk meminimalisir kemungkinan terjadinya kecelakaan kapal. Sedangkan pada kapal

⁴Menurut KBBI, Laik adalah memenuhi persyaratan yang ditentukan atau yang harus ada, patut, pantas, layak.

⁵Afthon Yazid, "Tinjauan Maqasid Syari'ah terhadap Fikih Lalu Lintas di Era Global" *Jurnal Tarjih dan Pengembangan pemikiran Islam*, Vol. 16 No. 1 Thn 2019 hal. 83.

Ferry/Ro-Ro suatu hal yang rutin pada mevos (monitoring evaluasi) sering dilewatkan.

Keselamatan penumpang dan jaminan keselamatan jiwa dalam *Hifz Al-Nafs* yang telah dijelaskan pada regulasi perundang-undangan Indonesia, namun prediksi cuaca dan kesiapan armada pelayaran masih kurang disiplin, Maka salah satu hal yang sangat perlu diperhatikan selain pengecekan laik laut cuaca, kesiapan armada dalam hal ini adalah pencatatan penumpang manifest pada perusahaan kapal.

Karena objek dalam penelitian pada kapal Ro-Ro yang dikelola oleh pemerintah sering diabaikan aturan yang telah ditetapkan karena bersifat permisif dan merasa tidak memiliki, maka sering sekali persyaratan dan ketentuan penumpang yang diabaikan.

Kesiapan berlayar di ukur dari prediksi cuaca di perairan, kondisi operasional dan mesin kapal sebelum berlayar dan yang terakhir adalah pemeriksaan berat muatan kapal seperti yang dijelaskan dalam undang-undang atau regulasi standar pengoperasionalan kapal di atas, maka beberapa hal di atas harus di penuhi oleh pihak pemeriksaan standarisasi kesiapan berlayar, tetapi tidak sedikit terjadinya kelalaian perusahaan kapal sebelum mengoperasi di perairan.

Kajian hukum Islam dalam konsep *maqahsid syari'ah* khususnya pada pembahasan *Hifz Al-Māl* dan *Hifz Al-Nafs* adalah terhadap kemungkinan risiko kecelakaan kapal sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 245 Undang-Undang nomor 17 tentang Pelayaran.

Pengoperasionalan Kapal Aceh Hebat di daerah otoritas Pelabuhan Ulee Lheue dioperasikan oleh PT ASDP Indonesia Ferry (persero) cabang Banda Aceh melalui perjanjian sewa. Perjanjian sewa kapal ini sebut Taqwallah Sekretaris Daerah Aceh merupakan upaya pemanfaatan aset Pemerintah Aceh yang berpedoman pada Qanun Aceh Nomor 14 Tahun 2017 tentang Pengelolaan Barang Milik Aceh. Dibuktikan dengan data pada April 2022 Kapal Aceh Hebat

2 yang dihimpun sejak awalnya berlayar telah mengangkut 300.683 penumpang, 74.058 kendaraan roda dua dan roda tiga, serta 12.132 roda empat.⁶

Pengecekan kesiapan berlayar atau dikenal dengan istilah *Docking* atau perawatan tahunan, sebagaimana yang dijelaskan oleh kepala bidang pelayaran, dilakukan untuk serangkaian pengujian dan pemeriksaan sebelum kembali berlayar.

Hal yang paling serius harus diperhatikan oleh pemerintah dalam hal ini Dinas Perhubungan Aceh. Berdasarkan informasi dan penjelasan yang diperoleh dari pihak manajemen kapal, salah satu faktor yang menyebabkan masih adanya penumpang ilegal adalah karena faktor keakraban mereka mengenal beberapa petugas di kapal, sehingga mereka dapat meminta bantuan anggota keluarga mereka untuk masuk tanpa tiket atau mendapatkan tiket tanpa harus mengantri dan terdaftar dalam daftar manifest. Penumpang ilegal dalam kategori ini dapat merugikan bisnis perusahaan pelayaran, karena perusahaan pelayaran tidak mendapatkan pembayaran (*fee*) yang seharusnya dibayar oleh penumpang tersebut.⁷

Berdasarkan latar belakang di atas dapat disimpulkan Indonesia sebagai negara kepulauan yang mamiliki angkutan penyebrangan paling banyak dalam praktiknya belum dikelola secara disiplin maka peneliti tertarik mengkaji dan meneliti lebih fokus pada Kapal Aceh Hebat 2 dalam tnnjauan *Hifz Al-Nafs* dan *Hifz Al-Māl* dalam sebuah karya ilmiah yang berjudul "**Analisis Sistem Jaminan Keselamatan Pelayaran pada kapal Ro-Ro di Pelabuhan Ulee Lheuee dalam perspektif *Hifz Al-Māl* dan *Hifz Al-Nafs***".

⁶Dinas Perhubungan Aceh "KMP Aceh Hebat dioperasikan ASDP hingga 2027" 11 Mai 2022 diakses melalui situs : <https://dishub.Acehprov.go.id?informasi/kmp-Aceh-Hebat-2-dioperasikan-asdp-hingga-2027> pada tanggal 16 Juli 2022.

⁷Hasil wawancara dengan Ovin H, ABK Kapal BRR, tanggal 20 Juli 2022, di pelabuhan Ulee Lheue, Kecamatan Meuraxa, BandaAceh.

B. Rumusan Masalah

Sehubung dengan latar belakang di atas, maka yang dijadikan rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana ketentuan jaminan keselamatan pelayaran yang harus dipenuhi oleh manajemen kapal Ro-Ro yang akan melakukan pelayaran?
2. Bagaimana tinjauan *Hifz Al-Māl* dan *Hifz Al-Nafs* terhadap praktik keselamatan pelayaran pada kapal Ro-Ro di pelabuhan Ulee Lheue?

C. Tujuan Penelitian

Sesuai dengan permasalahan yang diuraikan di atas, maka penelitian ini bertujuan untuk:

1. Untuk mengetahui bagaimana ketentuan jaminan keselamatan pelayaran yang harus dipenuhi oleh manajemen kapal Ro-Ro yang akan melakukan pelayaran.
2. Untuk mengetahui tinjauan *Hifz Al-Māl* dan *Hifz Al-Nafs* terhadap praktik keselamatan pelayaran pada Ro-Ro di pelabuhan Ulee Lheue.

D. Penjelasan Istilah

Dalam penulisan karya ilmiah, penjelasan istilah sangat diperlukan untuk menghindari kesalahpahaman dan pengertian dalam pembahasan penulisan proposal ini serta memudahkan untuk mendapatkan gambaran yang tepat dan benar sesuai dengan judul skripsi yang penulis bahas ini, adapun istilah-istilah yang terdapat dalam skripsi ini adalah:

1. Jaminan Keselamatan Pelayaran

Jaminan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah tanggungan atas pinjaman yang diterima, yaitu dimana ketika seseorang meminjam dan membayar uang sewaan maka berhak mendapatkan jaminan keselamatan dan perlindungan barang tersebut. Dengan demikian jaminan keselamatan pelayaran merupakan suatu tindakan kita bisa terhindar dari bahaya. Keselamatan merupakan salah satu aspek penting yang harus diperhatikan pada setiap kegiatan yang akan dilakukan, bukan hanya keselamatan pekerja

tetapi juga keselamatan penumpang dan barang angkutan.⁸ Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.⁹ Maka jaminan keselamatan pelayaran adalah tanggungan yang diberikan oleh perusahaan kapal kepada penumpang kapal berupa keselamatan sebagaimana yang diatur dalam SOP dan Regulasi pelayaran.

2. Kapal Ro-Ro

Ro-Ro adalah singkatan dari *Roll On-Roll Off*, ciri khas kapal Ro-Ro adalah memiliki pintu keluar masuk yang bisa dinaik turunkan untuk jalur kendaraan, baik roda dua maupun roda empat. *Roll On-Roll Off* adalah istilah untuk sistem kerja kapal dimana kendaraan bisa masuk dan keluar dengan sendirinya dengan mesin penggerak pada masing-masing kendaraan. Di Pelabuhan Ulee Lheue terdapat dua kapal Ro-Ro yaitu Kapal Aceh Hebat dan Kapal BRR yang sering disebut kapal lambat. Dalam penelitian ini peneliti berfokus pada Kapal Ro-Ro Aceh Hebat 2.

3. *Hifz Al-Māl* dan *Hifz Al-Nafs*

Hifz Al-Nafs menurut Imam asy-Syathibi dalam rangka mewujudkannya mesyariatkan perkawinan untuk mendapatkan anak dan penerusan keturunan serta kelangsungan jenis manusia dalam bentuk kelangsungan yang paling sempurna. Selanjutnya *Hifz Al-Māl* adalah untuk menghasilkan dan memperoleh harta kekayaan, agama Islam mensyariatkan kewajiban berusaha mendapat rezeki, memperoleh berbagai mu'amalah, pertukaran, perdagangan dan kerja sama dalam usaha.¹⁰

⁸ Maeldin Andrea Simangungsong “*Analisis Keselamatan pada Transportasi Penyebrangan di Danau Toba*” Skripsi Universitas Sumatera Utara, Medan 2020 hal. 13

⁹ Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

¹⁰ Muhammad Syukri Albani Nasution dan Rahmat Hidayat Nasution, “*Filsafat Hukum & Maqashid Syariah*” (Jakarta: Kencana 2020), hal.59

E. Kajian Pustaka

Kajian pustaka ini pada intinya bertujuan untuk mendapatkan topik yang akan diteliti dengan penelitian yang telah dilakukan sebelumnya. Sehingga tidak ada pengulangan, ada beberapa penelitian yang berhubungan dengan topik penelitian penulis yang menganalisis tentang Analisa Sistem Jaminan Keselamatan Pelayaran pada kapal Ro-Ro di pelabuhan Ulee Lheue dalam perspektif *maqashid syari'ah*. Penulis akan melakukan beberapa kajian pustaka guna memperkuat penelitian yang penulis teliti.

Pertama, jurnal yang ditulis oleh Sedy Ananto Dkk, Universitas Diponegoro Law Review tentang "Pengangkutan Melalui Laut". Kesimpulan dari penelitian tersebut adalah pihak pengangkut bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan barang dan penumpang yang diangkut sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah diatur sesuai dengan sumber hukum pengaturan pengangkutan Laut di Indonesia maupun Internasional. Tanggung jawab ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut, keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut.¹¹ Oleh karena itu, dalam pertanggung jawaban pengangkut diperlukan suatu perlindungan hukum bagi pengirim atau penerima barang untuk melindungi hak dan kepentingannya, baik secara legitimasi maupun non legitimasi. Dalam penelitian yang diteliti penulis jaminan dan pertanggung jawaban barang dan penumpang kapal sangat diperlukan dan ditinjau kejelasan perjanjiannya.

Kedua, jurnal yang ditulis oleh Surajiman dan Muhamad Pasca Surajiman, mahasiswa fakultas Hukum, Universitas Nasional dengan judul "Tanggung jawab Pengangkut Terhadap Penumpang Kapal Angkutan Laut Pelayaran Rakyat yang Mengalami Kerugian". Hasil penelitian menunjukkan

¹¹Sedy Ananto DKK, "Pengangkutan Melalui Laut" *Jurnal Law Review Universitas Diponegoro*, Vol. 01 No. 04, 2012.

bahwa tanggungjawab pengangkut bagi penumpang yang mengalami kerugian pada angkutan laut akibat operasional kapal saat terjadi kecelakaan dan mengakibatkan kematian dan luka penumpang bahkan harta dan barang-barang pribadi penumpang rusak dan hilang khususnya di pelabuhan Angke, tetapi barang-barang pribadi milik penumpang yang hilang dan rusak selama dalam penguasaan penumpang menjadi tanggung jawab penumpang.¹² Pembahasan jurnal ini sangat berkaitan dengan topik pembahan penelitian yang diteliti oleh penulis terhadap proteksi penumpang kapal dengan kemungkinan terjadinya risiko kecelakaan yang di uraikan di atas

Ketiga, jurnal yang ditulis oleh Hari Utomo, Tentara Nasional Angkatan Laut, Mahasiswa Universitas Pertahanan, yang berjudul "*Siapa Yang Bertanggungjawab Menurut Hukum Dalam Kecelakaan Kapal*" hasil penelitian tersebut dapat disimpulkan bahwa dalam setiap peristiwa kecelakaan selalu dipublikasikan bahwa faktor penyebab kecelekaan adalah Human Error, dalam hal ini Nakhoda Kapal, namun human error tersebut secara umum selalu diawali dari kesalahan manusia sebelum pelayaran. Sejumlah peristiwa kecelakaan selama pelayaran, kerap menyebutkan bahwa jumlah penumpang tidak sesuai dengan manifest atau bahkan kapal disebut over load. Sebelum berlayar petugas Syahbandar seharusnya melakukan pengecekan bukan sekedar menerima laporan, sebelum memberikan liris berlayar maka Syahbandar memiliki peran yang sangat vital dalam mewujudkan keselamatan selama pelayaran, sehingga harus secara sungguh-sungguh menjalankan tugasnya.¹³ Kejadian sejenis kerap terjadi karena lemahnya penegakan hukum. Sanksi hukum yang sudah sangat tegas namun tidak dilaksanakan secara konsekuen,

¹² Surajiman, Muhamad Pasca Surajiman, "Tanggungjawab Pengangkutan terhadap Penumpang Kapal Angkatan Laut Pelayaran Rakyat yang Mengalami Kerugian", *Jurnal National Journal of Law*. Vol. 5, No. 2, 2021

¹³ Hari Utomo "Siapa Yang Bertanggungjawab Menurut Hukum Dalam Kecelakaan Kapal". *Jurnal Legislasi Indonesia* , Vol. 14 No. 01, 2017

dengan kata lain hukuman yang dijatuhkan tidak menimbulkan efek jera sehingga peristiwa kecelakaan di laut kerap terjadi.

Keempat, Skripsi yang diteliti oleh Mar'atus Sholikhah mahasiswi Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, jurusan Hukum Bisnis Syariah dengan judul "*Perlindungan Hukum Bagi Konsumen Angkutan Mini Bus Di Departemen Mojokerto-Pasuruan Dalam Perspektif Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 dan Maqashid syari'ah*" hasil penelitian menunjukkan bahwa perlindungan hukum terhadap konsumen angkutan bus mini jurusan Majokarto-Pasuruan perspektif Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tidak sesuai dengan Pasal 4 huruf g dan h yang menegaskan hak untuk diperlakukan secara adil, jujur, dan tanpa diskriminasi. Karena salah satu hak konsumen adalah membayar sesuai dengan nilai tukar yang disepakati, maka pelanggan juga berhak mendapatkan tiket sebagai bukti jika terjadi risiko dan memerlukan kompensasi. Dalam Maqashid Syari'ah menegaskan bahwa kepastian tarif angkutan minibus bertentangan dengan anggapan tersebut karena banyak pihak yang dirugikan, termasuk pihak konsumen. Maka dalam peemeriksaankesiapan berlayar sering diabakan oleh perusahaan kapal, yang dapat mengakibatkan kecelakaan dan merugikan konsumen dalam hal ini penumpang dan barang angkutan kapal yang telah dibayar sesuai tarif yang ditetapkan dalam karcis atau tiket selama berlayar.¹⁴

Kelima, skripsi yang diteliti oleh Maeldin Andrea Simangunsong, mahasiswi Universitas Sumatera Utara Fakultas Kesehatan Masyarakat Prodi Kesehatan Masyarakat yang berjudul "*Analisis Keselamatan Pada Transportasi Penyebrangan di Danau Toba*" hasil penelitian menunjukkan bahwa kecelakaan kapal lebih banyak terjadi karena kapal terbakar atau meledak. Penelitian ini dilakukan dengan survei bersifat deskriptif melalui pendekatan kuantitatif

¹⁴Ma'atul Sholikhah, "*Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Angkutan Bus Mini Jurusan Mojokorto-Parsuruan Perspektif Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Dan Maqashid Syariah*", Skripsi Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik. 2018.

dengan sampel sebanyak 75 nakhoda kapal dengan objek penelitian kapal penyeberangan. Sebanyak 47 kapal atau 62,7% kapal merupakan Kapal Regular, sebanyak 24 kapal atau 32% merupakan Kapal Pariwisata dan empat kapal atau 5,3% adalah Kapal Ferry. Pembuatan kapal tahun 2000 sebanyak 67 kapal dan masih ada delapan kapal dibawah Tahun 2000. Tenaga pendorong yang digunakan adalah mitsubishi dan hanya tiga kapal yang menggunakan mesinyanmar. Penentuan kapasitas dan pemberian tanda selar belum selesai dilakukan dan masih berlangsung sampai penelitian ini selesai. Keseluruhan kapal dari sampel yang diambil belum memiliki alat keselamatan jiwa yang lengkap dan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM-25 Tahun 2015, sementara untuk sistem pemadam kebakaran sudah ada dua kapal yang memenuhi standar dari syarat yang diberikan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM-25 Tahun 2015.¹⁵

Keenam, skripsi yang diteliti oleh Zaizil Ihza Mahendra dengan judul penelitian "Sistem Defensif Terhadap Keberadaan Penumpang Ilegal untuk Keselamatan Pelayaran dalam Perspektif UU No. 17 Tahun 2008 dan Sadd Al-dzari'ah" mahasiswa Hukum Ekonomi Syariah, Fakultas Syariah dan Hukum, Universitas Islam Negeri Ar-Raniry. Hasil penelitian menunjukkan bahwa keberadaan penumpang ilegal dalam pelayaran dapat membahayakan keselamatan pelayaran, pihak manajemen pelabuhan Ulee Lhee hanya mengimput pada daftar manifest penumpang yang legal. Pengawasan yang dilakukan oleh manajemen pelabuhan yaitu mewajibkan penumpang membeli tiket pelayaran dengan menunjukkan KTP sebagai identitas, namun standar pelayaran masih diabaikan dan petugas hanya melakukan pengawasan dan inspeksi yang minimal.¹⁶ Maka sudah sepatutnya ketertiban dalam pengawasan

¹⁵ Maeldin Andrea Simangunsong, "*Analisis Keselamatan Pada Transportasi Penyebrangan Di Danau Toba*". Skripsi Fakultas Kesehatan Masyarakat, USU Medan 2020.

¹⁶Zaizil Ihza Mahendra, "*Sistem Defensif Terhadap Keberadaan Penumpang Ilegal untuk Keselamatan Pelayaran dalam Perspektif UU No. 17 Tahun 2008 dan Sadd Ad-Dzari'ah*". Skripsi Fakultas Syariaiah dan Hukum, BandaAceh 2020.

dan pengecekan laik kapal sangat diutamakan, karena over load menyebabkan kecelakaan sehingga diperlukan kejelasan jaminan atau pertanggungjawaban jaminan kecelakaan berupa ansuran yang terdata dalam daftar manifest.

F. Metode Penelitian

Dalam penulisan karya ilmiah, diperlukan metode penelitian untuk menjadikan acuan langkah menyusun dan cara-cara berpikir dalam membahas pokok-pokok permasalahan karya tulis ilmiah. Agar suatu penelitian dapat tersusun secara sistematis dan terstruktur, diperlukan juga metodologi penelitian untuk mengumpulkan informasi dan memiliki data yang lengkap, faktual, dan objektif. Metode penelitian merupakan suatu cara untuk mendapatkan pemecahan permasalahan secara ilmiah dalam suatu rise, sehingga masalah tersebut dapat dianalisis secara ilmiah dengan pola yang telah disistemisasi secara logis dari fakta-fakta empiriknya serta menggunakan yuridis formal sebagai pendekatan risetnya. Dalam penyusunan karya ilmiah, prosedur penelitian harus memiliki standar yang tinggi dan tujuan yang jelas untuk sebuah karya ilmiah. Adapun langkah-langkah penulis dalam penulisan karya ilmiah adalah sebagai berikut :

1. Pendekatan Penelitian

Pada penelitian ini penulis menggunakan pendekatan yuridis empiris, adalah hukum dilihat sebagai norma atau *das sollen*. Dalam penelitian ini peneliti menganalisis permasalahan yang telah dirumuskan dilakukan dengan memadukan bahan-bahan hukum baik primer, sekunder maupun tersier.

2. Jenis Penelitian

Untuk dapat menganalisis data penelitian yang merupakan bagian penting dalam menentukan hasil akhir dari penelitian ini, jenis penelitian yang digunakan adalah kualitatif, yaitu dengan mengklarifikasikan data yang

diperoleh dalam bentuk gambaran secara sistematis, akurat tentang objek yang diteliti dan faktual.¹⁷

Penelitian ini dilakukan untuk menjawab permasalahan yang terdapat pada objek penelitian, penulis akan mendeskripsikan mengenai peraturan dan persyaratan penumpang, perbedaan persiapan pengoperasian pada kapak ekspress dan kapal Ro-Ro, dan jaminan apa saja terhadap keselamatan pelayaran.

3. Metode Pengambilan Data

Dalam proses pengumpulan data pada penelitian ini, penulis menggunakan metode penelitian perpustakaan (*library research*) dan penelitian lapangan (*field research*).

a. Metode Penelitian Kepustakaan (*Library Reserch*)

Suatu rancangan penelitian yang baik penulis perlu untuk menyertakan hasil kajian penelusuran bahan-bahan kepustakaan.¹⁸ Penelitian didasarkan kepada telaah kepustakaan dengan cara membaca dan mengkaji buku-buku, artikel serta literatur-literatur lain baik yang terdapat diperpustakaan maupun internet. Dan menganalisis regulasi dan standarisasi pengecekan kesiapan berlayar kapal di pelabuhan Ulee Lheue.

b. Metode Penelitian Lapangan (*Field Reserch*)

Suatu penelitian yang dilakukan dengan mengumpulkan data primer dengan melakukan penelitian langsung pada pihak pelabuhan Ulee Lhee dan pada dua perusahaan yang berbeda yaitu perusahaan kapal Ro-Ro. Dan juga pengumpulan data jumlah pengecekan kesiapan berlayar dan jumlah pelayaran yang dilakukan.

4. Teknik Pengumpulan Data

¹⁷Muhammad nazir, *Metode Penelitian*, (Jakarta: Ghalia Indonesia 1998), hal. 63.

¹⁸Moh Kasiram, *Metodelogi Penelitian Kuantitatif-Kualitatif*. (Malang:UIN Maliki Pess, 2010), hal. 236

Untuk mendapatkan data yang sesuai dengan penelitian ini, maka penulis menggunakan beberapa teknik pengumpulan data yaitu observasi, wawancara, dan dokumen.

a. Wawancara (*Interview*)

Wawancara atau *interview* adalah percakapan yang dilakukan oleh dua pihak diantaranya pewawancara yang mengajukan pertanyaan dan terwawancara sebagai orang yang memberikan jawaban dari pertanyaan yang diajukan.¹⁹ Wawancara yang penulis lakukan adalah wawancara mendalam atau *in-dept interview*. *In-dept interview* terdiri atas *unstructured interview* (wawancara terstruktur) dan semi-struktur interview (wawancara semi struktur). Dalam *unstructured interview*, peneliti tidak menyiapkan pertanyaan-pertanyaan penuntut sebelum melakukan wawancara, tetapi cukup menyediakan tema-tema umum yang hendak didalami dari informan. Sedangkan dalam semi-struktur interview, peneliti menyiapkan pertanyaan-pertanyaan penuntut untuk dijadikan panduan utama ketika melakukan wawancara.

Peneliti memulai wawancara dengan mengajukan pertanyaan terbuka dan selanjutnya berfokus pada topik tertentu berdasarkan jawaban partisipan.²⁰ Metode ilmiah yang biasa diartikan sebagai pengamatan dan pencacatan dengan sistematis atas fenomena-fenomena yang diteliti.²¹ Pengumpulan data primer berupa tanya jawab kepada pihak pelabuhan Ulee Lheue atau perusahaan kapal kapal Ro-Ro. terdapat Responden adalah *pertama*, Bapak Amir Hamzah, S.Sos sebagai Kepala Koordinator Pelabuhan Ulee Lheuee, *kedua*, Bapak Roso sebagai Kepala SDM Keuangan Umum PT ASDP. dan satu

¹⁹Lexy J.Moleong, "*Metodelogi Penelitian Kualitatif*", (Bandung: Remaja Rosdakarya)

²⁰Agustinus Bandur, "*Penelitian Kualititatif Metodelogi, Desain dan Teknik Analisis data dengan NVIVO 11Plus*".(Jakarta: Mitra Wacana Madia 2016),hal. 108

²¹Sutrisno Hadi, "*Metodelogi Resecerh*"(Yogyakarta: Andi Yogyakarta,2004), hal. 151

informan yaitu Bapak Imran Wahyudi sebagai Muallim 2 Kapal Aceh Hebat.

b. Data Dokumentasi

Merupakan suatu penelusuran dan peroleh data yang diperlukan data yang telah tersedia. Data tersebut berupa data statistik, agenda kegiatan, produk keputusan regulasi atau standarisasi pengecekan kesiapan pelayaran atau kebijakan, sejarah dan hal lainnya yang berkaitan dengan penelitian.²² Pengumpulan data sekunder berupa informasi yang diperoleh melalui dokumen-dokumen yang terdapat pada jenis-jenis kapal di Pelabuhan Ulee Lheue.

c. Instrumen Pengumpulan Data

Tujuan penelitian adalah menghasilkan validitas internal dengan menyesuaikan hasil teoritis dengan keadaan dilapangan.²³ Untuk menjamin validitas internal, penelitian penulis memerlukan teknik tertentu. Alat pengumpul data penulis disesuaikan dengan metode yang digunakan, antara lain alat tulis dan kertas untuk mendokumentasikan hasil wawancara informan, alat perekam untuk merekam suara atau informasi informan, dan daftar pertanyaan untuk membantu memastikan wawancara lebih tepat sasaran dan konsisten dengan topik penelitian.

d. Langkah-Langkah Analisis Data

Setelah seluruh data penelitian terkumpul, maka diolah menjadi suatu pembahasan untuk menjawab permasalahan terkini yang didukung oleh teori dan lapangan. Buku Panduan Penulisan Skripsi yang dirilis pada tahun 2019 oleh Fakultas Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry Banda Aceh ini digunakan sebagai pedoman dalam penulisan skripsi ini. Penulisan panduan penulisan ini bertujuan untuk memberikan kepada

²²Mahi M.Hikmat, *“Metodelogi Penelitian dalam Perspektif Ilmu Komunkasi dan Sastra”*. (Yogyakarta Graha Ilmu, 2014), hal. 83

²³Sunadi Suryabrata, *“Metode Penelitian”*.(Jakarta: PT. Raja Grafindp Persada, 2006)

pembaca pendekatan yang metodis, ilmiah, dan komprehensif dalam menyajikan ayat-ayat Al-Qur'an dan terjemahannya yang diterbitkan oleh Yayasan Penyelenggaraan Penerjemahan Al-Qur'an Departemen Agama RI Tahun 2005.

G. Sistematika Penulisan

Sistematika pembahasan bertujuan untuk memudahkan penulisan dan pemahaman, maka sistematika pembahasan pada karya ilmiah ini terbagi atas 4 bab yang saling berhubungan dan berkaitan antara satu dengan yang lain. Adapun sistematika pembahasan ini sebagai berikut

Bab satu, merupakan pembahasan sebagai pengantar menyeluruh didalamnya meliputi latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, penjelasan penelitian, dan sistematika pembahasan.

Bab dua, merupakan pembahasan teoritis dan konsep yang lebih mendalam terkait objek penelitian, sehingga dapat dijadikan tolak ukur dalam permasalahan isi penelitian, didalamnya memuat tentang pengertian dan dasar hukum *maqashid syari'ah*, pendapat ulama, macam-macam fungsi.

Bab tiga, berisi tentang hasil dari penelitian, bab ini berisi uraian pembahasan dari hasil penelitian yang telah dilakukan yang meliputi tentang gambaran umum aturan dan persyaratan laik atau kesiapan pelayaran, proses pemeriksaan atau standar pemeriksaan kapal Ro-Ro, dan tinjauan *maqashid syari'ah* terhadap jaminan keselamatan pelayaran pada kapal Ro-Ro.

Bab empat merupakan penutup yang berisi kesimpulan dari seluruh pembahasan yang sudah diuraikan dan kemudian berisi saran-saran dari penulis mengenai penelitian yang dianggap penting untuk menyempurnakan penelitian ini

BAB KEDUA

JAMINAN KESELAMATAN PELAYARAN TINJAUAN *HIFZ AL-MĀL* DAN *HIFZ AL-NAFS*

A. Jaminan Keselamatan Pelayaran

Kapal merupakan ujung tombak identitas maritim Indonesia. Keselamatan pelayaran sangat perlu diperhatikan oleh pemerintah dimulai dari kesiapan berlayar dan pengecekan yang harus sesuai dengan aturan Perundang-Undangan atau SOP kelaikan berlayar.

Kesiapan berlayar tentunya tidak hanya tentang pengecekan mesin dan alat-alat lain, namun sebagai transportasi yang sangat diminati oleh masyarakat Indonesia dan salah satu armada penyeberangan yang murah dari pada transportasi udara. Dengan peminat yang sangat banyak tentunya tidak menutup kemungkinan terjadinya kecelakaan kapal sehingga menjadi prioritas utama perusahaan terhadap keselamatan penumpang dan barang angkutannya. Jaminan keselamatan pelayaran harus terlaksanakan bukan hanya menjamin keselamatan penumpang tetapi juga terhadap eksistensi perusahaan kapal itu sendiri.

Kapal laut wajib memberikan layanan terhadap seluruh penumpang di dalamnya dalam bentuk pelayanan dari kapal, yang seringkali berupa komoditas, asuransi keselamatan jiwa, dan kelayakan kapal. Sebagaimana dijelaskan pada ayat (1) dan (2) Pasal 40 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang berbunyi:

- (1) Perusahaan angkutan di perairan bertanggungjawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya.
- (2) Perusahaan angkutan di perairan bertanggungjawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.

Jaminan keselamatan penumpang pada kapal Ro-Ro ini dengan jenis angkutan masal penumpang dan barang penumpang, memberi jaminan keselamatan penumpang melalui sistem asuransi dan jaminan keselamatan penumpang melalui kelayakan angkutan kapal.

1. Jaminan Keselamatan Penumpang Melalui Sistem Asuransi

Jaminan keselamatan penumpang umumnya melalui jaminan yang diberikan kepada penumpang dengan bukti pembayaran tiket oleh perusahaan kapal. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan adanya kewajiban perusahaan angkutan perairan dalam memberikan asuransi. Hal ini disebutkan dalam Pasal 41 seperti berikut:

- (1) Tanggungjawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa:
 - a. Kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
 - b. Musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut;
 - c. Keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut; atau;
 - d. Kerugian pihak ketiga.
- (2) Jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c, dan huruf d bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggungjawabnya.
- (3) Perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggungjawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan Penyelenggaraan Dana Wajib Asuransi Kecelakaan Penumpang dengan jelas menegaskan kembali peraturan yang mengatur tentang asuransi atau jaminan keselamatan penumpang yang terdapat dalam undang-undang pelayaran di atas. Persyaratan Pasal 2 PP tersebut kemudian memperjelas bahwa pelaku perjalanan harus membayar biaya wajib yang ditetapkan pemerintah melalui menteri. Sebagaimana disebutkan dalam Pasal 2 sebagai berikut:

- (1) Untuk jaminan pertanggungan kecelakaan diri dalam peraturan pemerintah ini, tiap penumpang kendaraan bermuatan umum, kereta api, pesawat terbang perusahaan penerbangan nasional dan kapal

perusahaan perkapalan/ pelayaran nasional, untuk tiap perjalanan wajib membayar suatu iuran.

- (2) Jumlah iuran wajib yang dimaksudkan pada ayat (1) Pasal ini, ditentukan oleh menteri menurut suatu tarif yang bersifat progresif.

Klausul ini mengandung makna bahwa tiap penumpang kapal laut atau pelayaran wajib membayar biaya iuran untuk setiap sekali perjalanan. Sebagaimana disebutkan dalam Pasal 2, hal ini digunakan untuk menjamin keselamatan atau memberikan pertanggungan atas kecelakaan perorangan dalam bentuk asuransi jiwa, yang mencakup iuran penumpang dan biaya transportasi. Artinya, iuran asuransi wajib dibayarkan di samping biaya tiket. Kemudian sebagaimana tercantum dalam PP Pasal 3 berbunyi:

- (1) Iuran wajib harus dibayar bersama dengan pembayaran biaya pengangkutan penumpang pada pengusaha alat angkutan penumpang umum yang bersangkutan.
- (2) Pengusaha/pemilik alat angkutan penumpang umum yang bersangkutan wajib memberi pertanggungjawaban seluruh hasil pungutan iuran wajib para penumpangnya dalam menyetorkannya kepada perusahaan setiap bulan selambat-lambatnya pada tanggal 27 secara langsung atau melalui bank atau badan asuransi lain yang ditunjuk oleh menteri menurut cara yang ditentukan oleh direksi perusahaan.

Penjelasan bahwa pada Pasal di atas disebutkan dengan penggabungan harga tiket dan nilai iuran untuk menerbitkan asuransi kepada penumpang kapal yang membeli tiket di pelabuhan. Di dalam Pasal 4, Pasal 5 dan Pasal 6, aturan tentang iuran wajib dan tiket angkutan darat, udara dan laut diatur lebih lanjut seperti berikut:

Pasal 4: Iuran wajib semata-mata dibuktikan dengan kupon pertanggungan yang bentuk dan hal-hal lain mengenainya ditentukan oleh menteri.

Pasal 5: Tiada karcis atau tiket alat angkutan penumpang umum boleh dijual atau dikeluarkan kepada seseorang oleh petugas yang berwenang dari pengusaha alat angkutan penumpang umum yang bersangkutan, tanpa sekaligus memungut iuran wajib.

Pasal 6: Tiap penumpang alat angkutan penumpang umum wajib setiap kali diminta oleh petugas yang berwenang, pengusaha dari alat

angkutan penumpang umum yang bersangkutan dan/atau petugas lain yang dapat ditunjuk oleh menteri, memperlihatkan kupon petenggungannya bagi perjalanannya yang hendak, sedang atau baru saja selesai ditempuh.

2. Jaminan Keselamatan Penumpang Melalui Sistem Keilaiklautan Kapal

Keselamatan penumpang adalah prioritas utama dan perlu dijamin oleh perusahaan pelayaran. Hukum memberikan jaminan bahwa Penumpang untuk menerima manfaat dari pelayaran yang dipakai atau digunakannya. Jangan sampai produk yang digunakan dapat mengancam keselamatan jiwa dan harta bendanya. Oleh karena itu, perusahaan pelayaran wajib berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran untuk menjamin keselamatan dan memberikan perlindungan terhadap penumpang kapal. Lebih lanjut, PP sebelumnya secara tegas mengatur tata cara dan upaya yang dilakukan pelaku usaha untuk menjamin keselamatan.

Kelayakan kapal adalah salah satu hal yang menjadi tolak ukur kesiapan berlayar yang diperiksa melalui SOP pengecekan kapal baik kelaikan mesin, keamanan sesuai dengan *ship security system* atau bahkan regulasi internasional sekalipun SOLAS (*Safety of Life at Sea*). Pihak yang memiliki tanggungjawab terhadap hal ini ialah asisten kapal, *chief officer* ataupun perwira utama, termasuk *senior mastes*.²⁴ Hal ini diatur dalam peraturan menteri perhubungan No. PM 134 Tahun 2016 tentang Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan. Bahwa yang bertanggung jawab terhadap keamanan kapal adalah perwira keamanan kapal atau disebut *Ship Security Officer*.

²⁴Sutan Reny Sjahdeini, *Ajaran Pemidanaan Tindak Pidana Korporasi dan Seluk Belukny*” Edisi Kedua (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2017), hal. 110

Layak laut berarti memenuhi persyaratan yang tercantum dalam *International Safety Management (ISM) Code BAB IX* yang dirilis pada tahun 2014 oleh *International Marine Organization*. Sebuah kapal dianggap layak laut bila persyaratan keselamatannya terpenuhi dan dapat berlayar sesuai dengan undang-undang pelayaran. Keamanan kapal memuat tentang kondisi kapal dan *crew* kapal yang memenuhi syarat untuk menjaga keamanan kapal.²⁵ Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan Perairan, Pasal 61 Ayat 3, mengatur berbagai persyaratan bagi setiap kapal yang menawarkan jasa angkutan penyeberangan. Diantara syarat-syaratnya adalah:

- a. Persyaratan teknis kelaiklautan, persyaratan pelayanan minimal angkutan penyeberangan.
- b. Mempunyai spesifikasi teknis sesuai fasilitas pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan ataupun terminal penyeberangan pada lintas yang dilayani.
- c. Memiliki dan memperkerjakan awak kapal yang memenuhi syarat yang diperlukan oleh kapal penyeberangan.
- d. Memiliki fasilitas kebutuhan awak kapal maupun penumpang kendaraan beserta muatannya.
- e. Mencantumkan identitas perusahaan dan nama kapal.
- f. Mencantumkan informasi petunjuk yang diperlukan dengan menggunakan bahasa Indonesia dan bahasa Inggris.

Melalui klausul tersebut di atas, maka jaminan keselamatan penumpang dimulai dari adanya upaya perusahaan untuk memastikan bahwa kapal yang akan dan sedang beroperasi sesuai dengan Pasal 1 angka 33 UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran berada dalam kondisi kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, mencegah terjadinya pencemaran kapal, merupakan langkah awal dalam menjamin keselamatan penumpang kapal. Perairan kapal, pengelolaan keamanan kapal apabila berlayar pada perairan tertentu, pengawasan, jalur

²⁵Harnoli Rahman, dkk. "Penentuan Faktor Dominan Penyebab Kecelakaan Kapal di Tanjung Priuk". *Jurnal Albacore*. Vol. I, No.3, Oktober 2017

perlintasan, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, dan lain sebagainya. Hal ini disebut sebagai upaya dari perusahaan dalam memberikan jaminan kepada penumpang melalui kelaiklautan.

Prinsip dasar keselamatan pelayaran menyatakan bahwa kapal yang hendak berlayar harus berada dalam kondisi laiklayar. Artinya, kapal harus mampu menghadapi berbagai kejadian alam secara wajar dalam dunia pelayaran. Selain itu, kapal laiklayar menerima muatan dan mengangkutnya serta melindungi keselamatan muatan dan Anak Buah Kapal (ABK)-nya. Kelayakan kapal mesyaratkan bangunan kapal dan kondisi mesin dalam keadaan baik. Begitu juga dengan memenuhi segala persyaratan yang tertera dalam izin yang sudah di berikan.

B. Pengertian dan Dasar Hukum *Hifz Al-Māl* dan *Hifz Al-Nafs*

Pengecekan kesiapan berlayar dengan memastikan standarisasi kesiapan berlayar dan memberi jaminan keselamatan pelayaran. Islam memberikan pandangan *maqashid syariaiah* dalam memberikan jaminan keselamatan pelayaran. Hal ini sebagaimana pengertian *maqashid syariah* bahwa mendatangkan kemaslahatan dan mencegah kerusakan secara mutlak dan mempertimbangkan akibat suatu hukum. Kemaslahatan ini dibuktikan dengan upaya-upaya yang dilakukan oleh pemerintah atau Kementerian Perhubungan melalui direksi perusahaan pelayaran dengan membentuk Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Maqashid syariah merupakan makna-makna dan tujuan-tujuan yang dijaga *syara'* dalam semua atau sebagai besar hukum-hukumnya atau bisa juga dikatakan sebagai tujuan puncak (*gayah*) dari syariat dan rahasia-rahasia yang ada dibalik diberlakukannya hukum-hukum. Tujuan bukanlah *ilat* yang bersifat *zahir*, *mundabit*, *muta'adi*, dan *menasib li al-hikam*. Tetapi tujuan disebut juga sebagai hikmah yang ada dibalik hukum. Ulama konteporer membagi *maqashid al-syariaiah* menjadi 3, yaitu: pertama, tujuan umum (*al-maqashid al-amm*) yaitu

tujuan-tujuan yang ada dalam hukum-hukum Islam secara umum seperti *al-dhaririah al-khams*.²⁶ Kemudian ulama kontemporer menambahkan nilai keadilan, universalitas, dan kemudahan sebagai *al-maqashid al-amm*. Kedua, tujuan khusus (*al-maqashid al-khashah*) yaitu tujuan-tujuan yang diperhatikan dalam salah satu bab tertentu, dalam hukum Islam seperti kesejahteraan anak dalam hukum *muammalah*. Ketiga, tujuan parsial (*al-maqashid al-juz'iyah*) yaitu tujuan-tujuan dibalik suatu *nas* atau hukum tertentu seperti tujuan mengungkapkan kebenaran dalam penentuan jumlah saksi, maksud menghilangkan kesulitan dalam pembolehan orang sakit tidak berpuasa dan tujuan menjamin fakir miskin dalam larangan menimbun daging kurban.

Mengikuti pemetaan di atas, *Hifz Al-Nafs* tergolong dalam *al-maqashid al-amm* karena *Hifz Al-Nafs* merupakan salah satu dari *al-dharurriyah al-khams* (lima unsur pokok). Lima unsur ini berupa *Hifz Al-Din* (memelihara agama), *Hifz Al-Nafs* (memelihara jiwa), *Hifz Al-Aql* (memelihara akal), *Hifz Al-Nasb* (memelihara keturunan), dan *Hifz Al-Māl* (memelihara harta). Kelima hal tersebut disebut niscaya karena harus dipenuhi demi tegaknya kehidupan manusia untuk mewujudkan kemaslahatannya. Dan kelima unsur ini bukanlah berdasarkan petunjuk dari satu atau dua dalil saja namun melakukan hasil dari induksi terhadap *nas*, bahkan umat agama-agama lain pun menyepakati ini.

1. Pengertian dan Dasar Hukum *Hifz Al-Nafs*

Secara terminologi *Hifz Al-Nafs* artinya menjaga jiwa yang berasal dari gabungan dua kata bahasa arab yaitu *Hifz* yang artinya menjaga dan *nafs* yang artinya jiwa atau ruh. Sementara secara terminologi, *Hifz Al-Nafs* adalah mencegah terjadinya hal-hal buruk dan memastikannya tetap hidup. *Al-nafs* dalam khasanah Islam memiliki banyak pengertian, *al-nafs* dapat berarti jiwa, nyawa dan lain-lain. Semua potensi yang terdapat pada *nafs* bersifat potensial tetapi dapat faktual jika manusia mengupayakan. Setiap

²⁶Aay Siti Raohatul Hayat, "Formula Pemeliharaan Jiwa (*Hifz Al-Nafs*) Pada Undang-Undang Nomor 16 Tahun 2019" *Islamic Review* Vol IX No. I Tahun 2020

komponen yang ada memiliki daya-daya laten yang dapat menggerakkan tingkah laku manusia. Aktualisasi *al-Nafs* membentuk kepribadian, yang perkembangannya dipengaruhi oleh faktor internal dan eksternal.²⁷

Dasar hukum pemeliharaan jiwa termaktub dalam beberapa ayat Al-Quran, diantaranya Q.S Al-Furqan ayat 68 yang berbunyi:

وَالَّذِينَ لَا يَدْعُونَ مَعَ اللَّهِ إِلَهًا آخَرَ وَلَا يَقْتُلُونَ النَّفْسَ الَّتِي حَرَّمَ اللَّهُ إِلَّا بِالْحَقِّ وَلَا يَزْنُونَ ۚ وَمَنْ يَفْعَلْ
ذَلِكَ يَلْقَ أَثَامًا

Artinya: dan orang-orang yang tidak menyembah tuhan yang lain beserta Allah dan tidak membunuh jiwa yang diharamkan Allah (membunuhnya) kecuali dengan (alasan) yang benar, dan tidak berzina, barang siapa yang melakukan yang demikian itu, niscaya dia mendapat (pembalasan) dosa(nya). (Q.S Al-Furqan ayat 68).

Ayat diatas menyatakan tidak membunuh jiwa manusia yang diharamkan Allah membunuhnya kecuali dengan haq yakni sebab yang dibenarkan Allah, misalnya dalam bentuk membela nyawa, qishash atau berperangan menegakkan kebenaran, dan tidak berzina.²⁸

Dan selanjutnya juga termaktub dalam Q.S Al-Baqarah ayat 178

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا كُتِبَ عَلَيْكُمُ الْقِصَاصُ فِي الْقَتْلِ ۚ الْحُرُّ بِالْحُرِّ وَالْعَبْدُ بِالْعَبْدِ وَالْأُنثَىٰ بِالْأُنثَىٰ ۚ
فَمَنْ عَفِيَ لَهُ مِنْ أَحِيهِ شَيْءٌ فَاتَّبِعْ بِالْمَعْرُوفِ وَأَدَاءٌ إِلَيْهِ بِإِحْسَانٍ ۗ ذَلِكَ تَخْفِيفٌ مِّن رَّبِّكُمْ وَرَحْمَةٌ ۗ
فَمَنْ اعْتَدَىٰ بَعْدَ ذَلِكَ فَعَلُهُ عَذَابٌ أَلِيمٌ

Artinya: hai orang-orang yang beriman, diwajibkan atas kamu qishash berkenaan dengan orang-orang yang dibunuh, orang merdeka dengan orang merdeka, hamba dengan hamba, dan wanita dengan wanita. Maka barangsiapa yang mendapat suatu pemanfaatan dari saudaranya, hendaklah (yang memaafkan) mengikuti dengan cara yang baik, dan hendaklah (yang diberi maaf) membayar (diat) kepada yang memberi maaf fengan cara yang baik (pula). Yang demikian itu adalah suatu keringanan dari Tuhan kamu dan suatu rahmat. Barangsiapa yang melampaui batas sesudah itu, maka baginya siksa yang sangat pedih. (Q.S Al-Baqarah ayat 178).

²⁷Abdul Mujib, Yusuf Mudzakir, "Nuansa-Nuansi Psikologi Islam" (PT. Raja Persada: Jakarta,2003), hal.46

²⁸M. Quraish Shihab "Tafsir Al-Misbah" Jakarta : Lentera Hati. 2002, Hal. 534

Ayat diatas menjelsakan bahwa Allah Swt. memulai uraian-Nya dalam ayat ini dengan menyerukan kaum beriman, ini diwajibkan kalau kamu-wahai keluarga terbunuh- menghendaknya sebagai sanksi akibat pembunuhan tidak sah atas keluarga kalian. Tetapi, pembalasan itu harus melalui yang berwenang dengan ketetapan bahwa, orang merdeka dengan orang merdeka, hamba dengan hamba dan wanita dengan wanita. Jangan menuntut seperti adat Jahiliah membunuh orang merdeka walau yang terbunuh adalah hamba sahaya, jangan juga menuntut balas terhadap dua atau banyak orang kalau yang terbunuh secara tidak sah hanya seorang, karena makna *qishah* adalah persamaan. Boleh menuntut bunuh lelaki walau ia membunuh wanita, demikian juga sebaliknya, karena itulah keadilan dan persamaan dalam mencabut nyaawa seorang manusia.

Tetapi kalau keluarga teraniaya ingin memaafkan dengan menggugurkan sanksi itu, dan menggantinya dengan tebusan, maka itu dapat dibenarkan.²⁹ Umat Islam berkewajiban untuk menjaga diri sendiri dan orang lain. Sehingga tidak saling melukai atau melakukan pembunuhan antar sesama manusia. Dan jaminan keselamatan pelayaran dalam hal pengecekan kesiapan berlayar adalah jaminan keselamatan atas hak hidup yang terhormat dan mulia (*al-muhafadhah ala al-nafs*).³⁰

Pemeliharaan jiwa berarti menjaganya dari kemuasnahan, baik individual maupun komunal. Maksudnya bukan qisas sebagaimana pendapat sebagian fuqaha, pemeliharaan jiwa terpenting adalah penyelamatan seperti mengobati orang sakit. Menurut Ahmidan, untuk tujuan pemeliharaan jiwa dari sisi wujud, syariat menetapkan empat ketentuan sebagai *wasail* : 1) Nikah; 2) nafkah terhadap anak dan

²⁹M. Quraish Shihab "Tafsir Al-Misbah" Jakarta : Lentera Hati. 2002, Hal. 393

³⁰Muhammad Abu Zahrah, *Ushul Fiqh*, (Jakarta: PT. Pustaka Firdaus, 2010), hal. 425

orangtua; 3) membolehkan makan dan minum; 4) membolehkan makan yang haram dalam kondisi darurat.³¹

Memelihara jiwa berdasarkan peringkat kepentingannya dapat dibedakan menjadi tiga perangkat. Memelihara jiwa dalam tingkat *dharuriyat* seperti memenuhi kebutuhan pokok berupa makanan untuk mempertahankan hidup. Kalau kebutuhan ini tidak terpenuhi, maka akan mengakibatkan terancamnya nyawa manusia. Memelihara jiwa dalam tingkat *hajiyyat* seperti dibolehkannya berburu dan menikmati makan dan minuman yang lezat. Kalau kegiatan ini diabaikan maka tidak akan mengancam eksistensi manusia melainkan hanya akan mempersulit hidupnya saja. Memelihara jiwa dalam tingkat *tahnisiyat* seperti ditetapkan tata cara makan dan minum. Untuk memelihara jiwa, Allah melarang segala perbuatan yang akan merusak jiwa seperti pembunuhan orang lain, atau terhadap diri sendiri.

2. Pengertian Dan Dasar Hukum *Hifz Al-Māl*

Hifz Al-Māl adalah sebuah upaya dalam menjaga harta dari gangguan orang lain. Islam mewajibkan seorang muslim untuk menjaga kepemilikan yang sah, maka dalam Islam terdapat tatacara yang diperbolehkan dan dilarang untuk memperoleh harta. Prinsip ini mencakup penggunaan yang bertanggungjawab, distribusi yang adil, dan penghindaran pemerosan atau penyalahgunaan dalam pengelolaan harta.³²

Dasar hukum *Hifz Al-Māl* adalah Q.S An-Nisa, Ayat 5 menyebutkan:

وَلَا تُؤْتُوا السُّفَهَاءَ أَمْوَالَكُمُ الَّتِي جَعَلَ اللَّهُ لَكُمْ قِيَامًا وَارْزُقُوهُمْ فِيهَا وَاكْسُوهُمْ وَقُولُوا لَهُمْ قَوْلًا مَعْرُوفًا

³¹Jabbar Sabil, *Maqashid Syariah*. (Depok: PT. Raja grafindo Persada,2022), hal 112

³²Alwi Alatas, dkk “Green Economy dalam Perspektif Fiqh Al-Bi’ah dan Maqashid Syariah (Hifz al-nasf dan Hifz Al-Māl)” *Jurnal Qus-Qazan* Vol.1, No.1 Juli 2023 Hal. 22

Artinya: dan janganlah kamu serahkan kepada orang-orang yang belum sempurna akalnya, harta (mereka yang ada dalam kekuasaanmu) yang dijadikan Allah sebagai pokok kehidupan. Berilah mereka dan pakian dari (dari hasil harta itu) dan ucapkanlah kepada mereka kata-kata yang baik.

Ayat ini menjelaskan bahwa melarang memberi harta kepada para pemilik yang tidak mampu mengelola hartanya dengan baik. Karena harta itu yang dijadikan Allah untuk kamu sebagai pokok kehidupan, sehingga harus dipelihara dan tidak boleh di boroskan, atau digunakan bukan pada tempatnya. Pelihara dan kembangkanlah harta itu, karena itu berilah mereka belanja atau pakaian dari hasil harta itu dan ucapkanlah kepada mereka kata-kata yang baik. Adalah tindakan yang bijaksana bila menjelaskan mengapa kamu menempuh jalana itu sehingga hati mereka tenang dan hubungan kalian tetap harmonis.³³

Banyak ayat Al-Quran dan hadis yang memberi ketetapan terhadap dua dari lima unsur pokok *maqashid syariah*. Dari dalil-dalil itu para ulama melakukan *istiqra* sehingga tujuan syariat dapat dikemukakan secara menyakinkan.

Namun, selain dari pada itu juga terdapat beberapa kaidah *fiqhiyyah* yang menjadi hubungan mashlahah dengan *qawaid fiqhiyyah* sangat urgent, karena dalam mengistinbathkan hukum yang baru yang berkaitan dengan kemaslahatan dan kerusakan. Maka dalam hal ini kaidah-kaidah fiqhiyyah sangat di perlukan, Dalam pandangan Al-Thufi salah satu dasar hukum penerapan masalah adalah hadis Nabi Muhammad Saw.

لا ضرر ولا ضرار

Artinya: Tidak dibenarkan membuat kemudharratan pada diri sendiri dan kemudharratan pada orang yang lain. (H.R al-Hakim).

³³M. Quraish Shihab "Tafsir Al-Misbah" Jakarta : Lentera Hati. 2002, hal. 347

Menurut Al-Thufi, dalil tersebut telah dikuatkan oleh nash dan ijma', yang keduanya itu terkadang sesuai dengan nilai kemaslahatan atau tidak. Maka jika keduanya tidak bertentangan dengan nilai kemaslahatan maka sebenarnya ketiga dalil tersebut, yakni nash, ijma' dan penerapan masalah sudah sesuai dengan hadis Nabi sebagaimana disebutkan sebelumnya. Namun jika ternyata nash dan ijma' bertentangan dengan nilai masalah, maka harus mendahulukan masalah dengan jalan *takhsish* dan *bayan*, bukan dengan jalan mengganti kedudukannya, sebagaimana adanya sunnah dalam menjadi bayan terhadap Al-Qur'an.³⁴

Mashlahah dalam qaidah fiqhiyyah lima qaidah fiqhiyyah asasiyah menurut Izzuddin bin Abd al-Aziz bin Abd al-Salam al-Sulami (w. 660 H) dapat ditarik dalam satu qaidah fiqhiyyah *إعتبار المصالح ودرء المفاسد* (mengutamakan maslahat dan menghilangkan kerusakan). Bahkan lebih ringkas lagi hanya dengan *إعتبار المصالح* (mengindahkan kemaslahatan) karena *درء المفاسد* telah termasuk di dalamnya.

Maka kaidah awalnya yaitu *أَلْضَّرُّ يُزَالُ* (kemudharatan dihilangkan kaidah dasar). *Mudharat* secara etimologi adalah berasal dari kalimat "*al-Dharar*" yang berarti sesuatu yang turun tanpa ada yang dapat menahannya. *Al-dharar* (الضرر) adalah membahayakan orang lain secara mutlak, sedangkan *al-dhirar* (ر الضرا) adalah membahayakan orang lain dengan cara yang tidak disyariatkan. Kemudharatan dan mashlahah memiliki keterkaitan yang besar karena tujuan dari mashlahah adalah menghindari kemudharatan dalam menjaga agama, harta, akal, jiwa dan keturunan. Oleh karena itu ada beberapa kaidah cabang

³⁴ Rusdaya Basri "Pandangan At-Tufi Dan Asy-Syatibi Tentang Maslahat" *Jurnal Hukum Diktum*, Vol. 9, No.2 Juli 2011. Hal.179

yang menjadi kaidah tersendiri dalam mengeluarkan hukum melalui mashlahah yaitu:

الضرورات تُبَيِّحُ الْإِمَامَ أَنْ يَحْتَاطُوا

“Kemudharatan dapat menghalalkan sesuatu yang diharamkan menurut syariat”.

Misalnya, orang yang dilanda kelaparan diperkenankan makan binatang yang diharamkan karena ketidak adaan makanan yang halal

Kaidah selanjutnya adalah

الضرر لا يزال بالضرر

“Kemudharatan itu tidak dapat dihilangkan dengan menimbulkan kemudharatan yang lain”.

Oleh karena itu, orang yang dalam keadaan terpaksa menghajatkan sekali kepada makanan, maka tidak boleh makan makanan milik orang lain yang ia juga sangat menghajatkannya.

درء الأثمّأ سدّ مُقَدَّمٌ عَلَى جَلْبِ الْمَصَالِحِ

“Menolak kerusakan (mafsadat) lebih didahulukan daripada menarik kemaslahatan”.

Oleh karena itu, apabila berjual beli hukumnya sunnat, tetapi jika jual beli itu mengandung aspek riba, maka jual beli itu menjadi dilarang.³⁵

Uraian ini menunjukkan bahwa *al-maqashid al-dharuriyat* dirumuskan dengan cara melakukan abstraksi terhadap seluruh *nas* syariat yang setema.

C. Pendapat Ulama tentang *Hifz Al-Māl* dan *Hifz Al-Nafs*

a. Fakhruddiin al-Rāzi

Pendapat al-Rāzi tentang pemeliharaan jiwa dalam kajian maqāṣid beliau memiliki sumbangan pemikiran yang sangat luar biasa. Dalam kitab tafsir al-Mahsul dan juga kitab Tafsir Mafātihul Ghoib.

Adapun penafsiran surat yang lain yang dikritisi oleh Fakhruddin al-Rāzi mengenai penjagaan ruh yaitu pada kitab Al-Qur’an surat Al-Sajdah ayat ke-9 yang berbunyi:

³⁵Fathurrahman Azhari *Qawaid Fiqhiyyah* (Banjarmasin:LPKU,2015)hal.99

مَا قَلِيلًا ۖ وَالْأَفْئِدَةَ وَالْأَبْصَارَ السَّمْعَ لَكُمْ وَجَعَلَ ۖ رُوحِهِ مِنْ فِيهِ وَنَفَخَ سَوَاهُ ثُمَّ
تَشْكُرُونَ

Artinya: Kemudian Dia menyempurnakan dan meniupkan kedalam roh (ciptaan)-Nya dan Dia menjadikan bagi kamu pendengaran, pengelihatian dan hati, (tetapi) kamu sedikit sekali bersyukur.

Berdasarkan ayat yang di paparkan diatas Fakhruddin al-Rāzi menjelaskan dalam tafsirnya, bahwa penisbatan kata Ruh terhadap Allah Ta'ala adalah untuk memuliakan. Hal ini memiliki penafsiran sama seperti pada kata bait yang disandarkan pada kata Allah untuk penyebutan ka'bah. Ruh merupakan kesatuan dan merupakan bagian pada manusia, berbentuk latifah yaitu sesuatu yang tidak bisa dilihat bersifat abstrak, dan tidak bisa dilihat secara jasmani.³⁶

Selanjutnya pendapat al-Rāzi tentang pemeliharaan harta memberikan penafsiran yang mendalam pada Al-Quran surah Al-A'raf ayat ke-10 yang berbunyi :

تَشْكُرُونَ مَا قَلِيلًا ۖ مَعَايِشَ فِيهَا لَكُمْ وَجَعَلْنَا الْأَرْضَ فِي مَكَّنَّاكُمْ وَلَقَدْ

Artinya: Sesungguhnya Kami telah menempatkan kamu sekalian di muka bumi dan Kami adakan bagimu di muka bumi (sumber) penghidupan. Amat sedikitlah kamu bersyukur.

Ayat diatas termasuk golongan surat Makkiyah dan tidak ada sebab nuzulnya. Dan Al-Rāzi memberikan penafsiran yang dinukil oleh Al-Qurtubi(1995) dalam kitab Mafātih Al-Ghaib di dalam penafsirannya Al-Rāzi sependapat dengan Al-Qurtubi mengenai maksud dari lafadz *وَجَعَلْنَا الْأَرْضَ فِي* pada ayat tersebut memiliki pengertian dijadikanlah bumi itu sebagai kediaman dan tempat tinggal, dari makna ini Allah telah memberikan kemampuan pada manusia untuk memberdayakan

³⁶Nindi Dwi Tertia Dewi dan Aunur Rofiq “Maqāshid Al-Syariah Dalam Kitab Tafsir Mafātih Al-Ghaib Karya Fakhruddin Al-Rāzi” *Jurnal Al-Maslahah* Vol 19 No.1, 2023Hal. 58

sebagai sumber kehidupan. Sedangkan lafadz مَعَايِشَ adalah berbagai bentuk manfaat yang memiliki dua macam: (a) Semua yang dihasilkan dari ciptaan Allah, yang sudah ada seperti buah-buahan, hasil bumi, dan yang lainnya; (b) Dengan bekerja atau ikhtiar manusia sendiri. Dan kedua hal tersebut adalah karena keutamaan dan kekuasaan Allah. Semua hikmah yang ada itu untuk manusia. Dengan adanya nikmat itu yang mewajibkan kita untuk taat kepada Allah.³⁷

b. Imam Asy-Syathibi

Imam Asy-Syathibi mendefinisikan *Ad-Dharuriyat al-khamasah* sesuatu yang harus ada dalam rangka menegakkan masalah agama dan dunia, dimana jika tidak ada, maka masalah duniawi tidak akan tegak tetapi menjadi rusak.³⁸

Menurut Imam Asy-Syathibi ada lima hal yang termasuk dalam kategori ini, yaitu memelihara agama, memelihara jiwa, memelihara akal, memelihara kehormatan dan keturunan, serta memelihara harta.

Imam asy-Syathibi berpendapat tentang pengertian *Hifz nafs* yaitu melindungi hak hidup setiap individu dan masyarakat secara kolektif serta segala hal yang dapat mengancam jiwa. Seperti pemberantasan penyakit menular dan hukuman bagi pelaku pembunuhan dan sebagainya.

Sedangkan *Hifdz al-Mal*, mengembangkan sumber-sumber perekonomian rakyat, menjamin hak milik pribadi dan menjaga keamanan harta tersebut.³⁹

Sebagaimana yang diketahui bahwa lima dasar atau unsur pokok *maqashid syariah* atau disebut *usul al-khamsah* merupakan bagian dari

³⁷*Ibid*....hal.59

³⁸Muhaini, *Pengantar Studi Islam* (Banda Aceh: Yayasan Pena, 2013) hal. 14

³⁹Agung Kurniawan dan Hamsah Hudafi "Konsep Maqashid Syariah Imam Asy-Syatibi Dalam Kitab Al-Muwafaqat" *Jurnal al-mabsut*, Vol 15, No.1, Maret 2021,hal.35

kebutuhan *al-dharuriyah*, sehingga memelihara kelima unsur itu adalah suatu keharusan yang patut dilakukan. Diantara ulama berbeda pendapat mengurutkan kelima unsur pokok ini. Imam al-Ghazali memulai dari pemeliharaan agama, jiwa, akal, keturunan dan harta. Imam Al-Razi mengurutkan dengan memelihara jiwa, harta, keturunan, agama, dan akal. Al-Amidi mengurutkan mulai dari pemeliharaan agama, jiwa, keturunan, akal dan harta. Dan imam shatihii mengurutkan yaitu memelihara agama, jiwa, keturunan, harta, dan akal.⁴⁰

Terlepas dari perbedaan urutan penyebutan liam unsur pokok itu, jelas perbedaan ini menunjukkan bahwa kelima pokok tersebut memiliki kedudukan yang sama dan peran yang sama pula, sehingga tidak ada yang lebih diutamakan dari yang lainnya. Semuanya tergantung dengan persoalan-persoalan yang dihadapi dengan situasi dan kondisi tertentu, sehingga berpikir dan berpaham kontekstual mutlak dimiliki seorang pengkaji hukum Islam (mujtahid). Hal ini tidak lain agar kemaslhatan yang hakiki dan universal dapat diwujudkan.

D. Tingkatan *Hifz Al-Māl* dan *Hifz Al-Nafs*

Jika dilihat dari segi kepentingannya, maka *Hifz Al-Māl* dan *Hifz Al-Nafs* dapat dibagi pada tiga tingkatan:

- a. *Dharuriyat*, tingkatan kebutuhan yang wajib ada, dalam istilah lain dapat disebut sebagai kebutuhan primer. Jadi, jika kebutuhan pada tngkatan ini tidak terpenuhi, maka akan mengancam keselamatan dunia dan akhirat.
- b. *Hajiyyat*, tingkatan kebutuhan yang tidak wajib, kebutuhan ini berada pada tingkatan sekunder, jadi kebutuhan yang tidak mengancam kemaslhatan umat manusia akan tetapi hanya akan mempersulit kelangsungannya.

⁴⁰ Abdul Helim, "*Maqashid Syari'ah versus Uhl Fiqh* (Yogyakarta: Pustaka Belajar, 2019), hal.24

- c. *Tahsiniyyat*, tingkatan kebutuhan yang apabila tidak dipenuhi, tidak akan mengancam kemaslahatan manusia dan tidak juga menimbulkan kesulitan.⁴¹

Menurut Ahmad Kafi, bahwa ketidakjelasan beda antara *hajijjat* dan *dharuriyat* disebabkan oleh empat faktor; 1) kedekatan makna secara bahasa; 2)tipisnya perbedaan dalam realitas, sedangkan bahasa tidak membantu; 3) cenderung dianggap mudah oleh ulama klasik, sebab tidak ada kebutuhan untuk mempertegasnya; 4) tidak ada kebutuhan dari masyarakat karena dianggap telah dipahami dan tidak ada kasus yang menuntut penjelasan lebih jauh.⁴²

Jaminan keselamatan pelayaran dengan pengecekan dan keseriusan evaluasi kesiapan berlayar termasuk dalam tingkatan *dharuriyat* karena akibat yang akan terjadi ketika tidak ada atau adanya kelalaian pengecekan adalah kecelakaan kapal yang merugikan harta atau barang bawaan penumpang

⁴¹Muhammad Irkham Firdaus, dkk “Analisi Teori Hifdz Al-Mal Terhadap Instrumen Hedging” *Jurnal Syarikat*. Vol. 6 No.2 Desember 2023

⁴²Ahamd Kafi, *Al-Hajat Al-Syariyyah: Hududuha Wa Qawa'iduha* (Beirut: Dar al-Kutub al-Ilmiyyah,2004) hal. 39

BAB TIGA
TINJAUAN HUKUM ISLAM TERHADAP SISTEM JAMINAN
KESELAMATAN PELAYARAN KAPAL EKSPRESS DAN KAPAL
RORO

A. Gambaran Lokasi Penelitian

Penelitian dilakukan di pelabuhan Ulee Lheuee Kota Banda Aceh yang terletak di Kecamatan Meuraxa. Pelabuhan tua yang sudah berdiri sejak zaman pemerintahan Belanda 1876. Sebagai satu-satunya pelabuhan penyeberangan Ulee Lheuee-Sabang yang mengangkut penumpang dan barang.

1. Sejarah Pelabuhan Ulee Lheue

Pelabuhan punya peran yang sangat vital dalam sebuah negara kepulauan seperti Indonesia, termasuk di dalamnya kawasan Aceh yang terdiri dari pulau-pulau misalnya Sabang dan Simeulue. Sejauh ini, transportasi penyeberangan melalui pelayaran dinilai sangat efektif dalam menyatukan dan menggerakkan perekonomian, lalu lintas kependudukan, dan juga pengiriman satu komoditas barang. Peran ini menjadi basis utama yang dilakoni Pelabuhan Ulee Lheue di Banda Aceh, sejak masa kerajaan Aceh Darussalam, masa penjajahan Belanda dan Jepang, hingga era kemerdekaan.

Berdasarkan berbagai referensi catatan sejarah, pelabuhan permanen di kawasan Ulee Lheue dibangun oleh militer Belanda pada tahun 1874. Hal ini sesuai dengan surat keputusan Pemerintah Hindia Belanda di tanggal 26 Juni 1874 Nomor 4, bahwa saat itu dibangun dermaga yang bahan-bahannya dibuat dari tiang besi yang kokoh. Pada awal tahun 1900-an, Belanda menjadikan pelabuhan Ulee Lheue sebagai kawasan strategis, menjadi lokasi pendaratan pasukan dan logistik.

Masa penjajah Jepang, tentara Jepang bersama-sama rakyat Aceh bahu membahu untuk terus melakukan serangan terhadap tentara Belanda sehingga akhirnya tanggal 28 Maret 1942 pimpinan pasukan Belanda di Aceh terpaksa menyerah. Semenjak saat itu secara otomatis kekuasaan

berpindah ke pasukan Jepang. Sabang yang dikuasai Jepang membawa dampak luas terkait aktivitas Pelabuhan Ulee Lheue, karena Sabang menjadi pusat pertahanan Jepang yang dilengkapi dengan benteng pertahanan sekeliling Sabang, membangun jalan dan pengawasan laut sekitar Sabang termasuk Pelabuhan Ulee Lheue. Bahkan di dalam keterangan A. Hasjmy, tentara Jepang sering pergi ke Pelabuhan Ulee Lheue untuk melakukan peperangan.

Pasca kemerdekaan Indonesia Pelabuhan Ulee Lheue sempat ditutup pada tahun 1980-an dan aktivitasnya dialihkan ke Pelabuhan Malahayati di Krueng Raya, Aceh Besar. Sampai akhirnya Pelabuhan Ulee Lheue dibangun, dikelola kembali pada awal tahun 2000-an oleh pihak Pemerintah Kota Banda Aceh, melalui UPTD Pelabuhan Ulee Lheue Dishubkominfo Banda Aceh, dengan gedung perkantoran terdiri dari tiga lantai. Pada saat itu, Pelabuhan Ulee Lheue beroperasi melayani beberapa rute penyeberangan misalnya penyeberangan ke Sabang, Kota Lhokseumawe, Kuala Langsa, dan bahkan sampai ke Pelabuhan Belawan Medan.

Pasca tsunami yang terjadi di tahun 2004, seluruh fasilitas di Pelabuhan Ulee Lheue hancur. Keadaan Pelabuhan Ulee Lheue memprihatinkan, karena tidak ada satupun bangunan fasilitas darat yang tersisa. Saat itu, pelabuhan ini sedang dalam tahap pembangunan beberapa gedung baru. Karena kondisinya yang hancur maka sekali lagi seluruh aktivitas penyeberangan dialihkan ke rute pelabuhan terdekat, yaitu Pelabuhan Malahayati yang berlokasi Krueng Raya, Kabupaten Aceh Besar. Pada bulan Juni 2005 (ataupun sekitar 6 bulan setelah bencana tsunami), pemerintah Australia melalui lembaga *Australia Indonesia Partnership for Reconstruction and Development* (AIPRD) memberi bantuan kepada United Nations Development Programme (UNDP) untuk menjalankan tahap I dalam pembangunan kembali Pelabuhan Ulee Lheue.

Namun demikian pembangunan pada masa itu hanya terfokus melayani kebutuhan transportasi logistik via laut berguna membantu rekonstruksi Kota Banda Aceh dan daerah lainnya yang terkena dampak bencana tsunami.

Pembangunan dilanjutkan kembali dengan fasilitas tahap 2 di tahun 2007 sampai dengan 2008. Meski telah direkonstruksi, pelabuhan Ulee Lheue masih belum dapat dioperasikan secara optimal, karena dermaga yang ada hanya bisa menampung kapal feri yang menuju Pulau Weh sebanyak 2 trip per hari. Dalam Revisi RTRW Kota Banda Aceh 2006-2016 dijelaskan bahwa pengembangan pelabuhan di pelabuhan lama di kawasan Ulee Lheue adalah untuk pelabuhan skala internasional, sebagai pelabuhan pengumpan primer dan berfungsi untuk pelabuhan umum melayani penumpang antar pulau dan menjadi gerbang untuk provinsi, kabupaten dan kota di sekitarnya bahkan negara.⁴³

2. Tata Kelola Pelabuhan Ulee Lheue

Pelabuhan ini dikelola oleh pemerintah Kota Banda Aceh sesuai dengan Sesuai Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah yang menyatakan bahwa pada tanggal 26 Maret 2021, pemerintah provinsi mengambil alih pengoperasian pelabuhan Ulee Lheue dari pemerintah kota, pelabuhan ini dioperasikan oleh pemerintah Kota Banda Aceh. DISHUB (Dinas Perhubungan) Aceh mulai berupaya melakukan pembenahan dan modernisasi sistem pelayanan kepelabuhanan pada Agustus 2021. Tim Percepatan Perbaikan Pelabuhan Ulee Lheue (TP4U) mengoptimalkan pelayanan tersebut, dengan fokus utama pada kebersihan dan keamanan. Hal ini dilakukan di ruang-ruang publik di seluruh pelabuhan, antara lain toilet, lobi, ruang tunggu, kantin, mushala,

⁴³ Dewi Suswanti, “*Pelabuhan Ulee Lheue dari Masa ke Masa*”, diakses melalui: <https://dishub.acehprov.go.id/pelabuhan-ulee-lheue-dari-masa-ke-masa/> pada tanggal 24 April 2024

tempat parkir, dan penataan taman. Keamanan pelabuhan diperkuat dengan penerangan fasilitas operasional dan area yang ditetapkan sebagai titik hitam. Penetapan zona steril sangat penting untuk menciptakan lingkungan yang terorganisir dan teratur.

Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 154 Tahun 2016, BPTD sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 Huruf d mempunyai tugas membina, memelihara, meningkatkan, menata, dan mengawasi pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan yang belum dimanfaatkan secara komersial. Hal ini termasuk memastikan keamanan dan penyelesaian, melakukan investigasi, dan menyarankan sanksi. penegakan persyaratan hukum di bidang lalu lintas laut, sungai, danau, dan angkutan penyeberangan; peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan transportasi, penyediaan jasa kepelabuhanan, dan penetapan serta pengawasan tarif dan penjadwalan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan yang belum dikomersialkan. Dalam hal ini Pengelola/Operator Pelabuhan Ulee Lheuee dilaksanakan oleh Unit Pelaksana Teknis Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh maka pelaksanaan tugas dan fungsi satuan pelayanan Ulee Lheuee disederhanakan yaitu melaksanakan pengawasan. Satuan pelayanan pelabuhan Penyeberangan Ulee Lheue terbentuk tanggal 28 Oktober 2020. Dan terdapat personil Sejumlah 8 Personil yaitu 1 Koorsatpel, 3ASN dan 4 PPNPN.⁴⁴

Pelabuhan penyeberangan Ulee Lheue melayani lintasann penyebrangan menuju pelabuhan Balohan di Kota Sabang dan Penyeberangan pelabuhan di Kecamatan Pulo Aceh, Kabupaten Aceh Besar. Armada penyeberangan menuju Kota Sabang dilayani oleh dua armada kapal Fery Ro-Ro yaitu KMP.BRR berkapasitas 370 penumpang

⁴⁴Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Aceh “Profil satuan pelayanan pelabuhan penyeberangan komersil Ulee Lheuee” diakses melalui: <https://bptdAceh.id/pelabuhan-penyeberangan/u-le-Lheuee/> pada tanggal 22 Maret 2024.

dan 25 unit kendaraan campuran dan KMP Aceh Hebat 2 berkapasitas 250 penumpang dan 26 unit kendaraan campuran yang dioperasikan oleh PT ASDP Indonesia Fery (Persero) Cabang Banda Aceh sebanyak 2-4 trip (PP) per hari. Lintasan ini juga dilayani oleh 3 (tiga) unit kapal cepat khusus penumpang (kapal fery) berkapasitas 200-400 penumpang yang dioperasikan oleh PT Sakti Inti Makmur sebanyak 2-4 trip (PP) per harinya, serta 1 (satu) unit kapal cepat khusus penumpang berkapasitas 175 penumpang yang dioperasikan oleh PT Putramaju Global Indonesia sebanyak 1-2 trip (PP) per hari.

Sementara penyeberangan menuju Lamtong Kecamatan Pulo Aceh dilayani sebanyak 1 trip (PP) per harinya menggunakan armada kapal ferry Ro-Ro KMP.Papuyu berkapasitas angkut 100 penumpang dan 18 unit kendaraan campuran, yang dioperasikan oleh PT ASDP Indonesia Fery (Persero) Cabang Banda Aceh.

Selain itu, pelabuhan Ulee Lheue memiliki luas area lebih kurang 8 hektar, mencakup fasilitas terminal penumpang, lahan parkir, dermaga kapal ekspres, dermaga kapal Ferry, dermaga kapal Tim SAR, kolam pelabuhan, dan lain-lain.⁴⁵

Meskipun sudah dioperasikan, namun masih ada beberapa penambahan fasilitas yang tersedia di pelabuhan tersebut. Seperti dermaga tempat sandara kapal cepat dan lambat, ruang tunggu penumpang dan lokasi parkir kendaraan roda dua dan empat. Dan hanya berperan sebagai pennghubung utama antara pulau sumatera ke Sabang melalui Kota Banda Aceh dengan 3-4 trip penyeberangan setiap harinya. Selain itu, pelabuhan ini juga menyediakan dermaga untuk bersandarnya kapal milik BASARNAS, Kapal KM. Peunaso milik PEMKAB Aceh Besar, dan kapal pengawas operasional pelayaran KM. Williem Torrent 1875. Kehadiran

⁴⁵ Diakses melalui : <https://dishub.Acehprov.go.id/pelabuhan-ulee-Lheuee-dari-masa-ke-masa/> 22 Maret 2024

sebuah pelabuhan yang lebih representatif dan benar-benar mampu berperan sebagai pintu gerbang membawa hasil-hasil yang telah diolah berupa komoditi unggulan menuju daerah dan negara lain, tentu sangat didambakan semua pihak.

Objek penelitian pada Kapal Aceh Hebat dilakukan dengan analisis jaminan keselamatan pelayaran baik keselamatan jiwa dan harta atau barang bawaan penumpang, sebab kedua objek ini memiliki perbedaan dari bentuk, tarif, dan perusahaan yang berbeda sehingga penelitian ini melihat perbandingan.

Pembinaan Transportasi Laut ini dibawah Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Wilayah 1 Provinsi Aceh satuan pelayanan pelabuhan penyeberangan Ulee Lheuee. BPTD ini termasuk tipe A yaitu balai pengelola Transportasi darat yang melaksanakan pengelolaan transportasi darat dengan karakteristik daratan yang terdapat pelayanan transportasi jalan, serta pelabuhan, sungai, danau, dan penyeberangan komersil dan perintis.

Balai Pengelola Transportasi Darat atau disingkat BPTD merupakan Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat.

Perubahan Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi yang termuat pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 6 tahun 2023 . BPTD yang semula disebut Wilayah berubah menjadi Kelas, demikian juga dengan penamaan Jabatan Struktural di lingkungan BPTD.

Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II sebagaimana dimaksud terdiri atas:

1. Subbagian Tata Usaha;
2. Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan;
3. Seksi Sarana dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan;

4. Seksi Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan, dan Pengawasan; dan
5. Kelompok Jabatan Fungsional.

BPTD juga mempunyai tugas melaksanakan pengelolaan terminal tipe A, terminal barang untuk umum, unit pelaksana penimbangan kendaraan bermotor, dan pelabuhan sungai, danau, penyeberangan, pengendalian dan pengawasan keselamatan sarana, prasarana, lalu lintas dan angkutan jalan, serta keselamatan dan keamanan pelayaran angkutan sungai, danau dan penyeberangan.

Dan fungsi yang meliputi:

1. Penyusunan Rencana, Program, dan Anggaran;
2. Pelaksanaan pengelolaan terminal tipe A, terminal barang untuk umum, unit pelaksana penimbangan kendaraan bermotor, dan pelabuhan sungai, danau, penyeberangan;
3. Pelaksanaan pengendalian keselamatan sarana dan angkutan jalan, keselamatan dan keamanan pelayaran sungai, danau dan penyeberangan, serta melaksanakan kegiatan keperintisan;
4. Pelaksanaan kegiatan pengelolaan dan pengendalian lalu lintas jalan, sungai, danau dan penyeberangan;
5. Pelaksanaan pengawasan kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, dan penyeberangan;
6. Pelaksanaan urusan tata usaha, rumah tangga, sumber daya manusia, keuangan, hukum, dan hubungan masyarakat;
7. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan.

B. Ketentuan Jaminan Keselamatan Pelayaran oleh Manajemen Kapal

Pelabuhan Ulee Lheue sebagai pemilik otoritas pelayaran di Aceh khususnya untuk penyeberangan Ulee Lheue-Sabang-Pulo Aceh memiliki standarisasi laik layar dan laik laut setiap kapal. Keselamatan pelayaran pada kedua jenis kapal ini tentunya diatur oleh manajemen setiap perusahaan yang bertanggungjawab terhadap berlayarnya kapal. Ketentuan jaminan secara umum diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan PP Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan perairan.

Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan Perairan, Pasal 61 Ayat 3, mengatur berbagai persyaratan bagi setiap kapal yang menawarkan jasa angkutan penyeberangan. Persyaratan ini meliputi:

- a. Persyaratan teknis kelaiklautan, persyaratan pelayanan minimal angkutan penyeberangan.
- b. Mempunyai spesifikasi teknis sesuai fasilitas pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan ataupun terminal penyeberangan pada lintas yang dilayani.
- c. Memiliki dan memperkerjakan awak kapal yang memenuhi syarat yang diperlukan oleh kapal penyeberangan.
- d. Memiliki fasilitas kebutuhan awak kapal maupun penumpang kendaraan beserta muatannya.
- e. Mencantumkan identitas perusahaan dan nama kapal.
- f. Mencantumkan informasi petunjuk yang diperlukan dengan menggunakan bahasa Indonesia dan bahasa Inggris.

Melalui ketentuan-ketentuan tersebut di atas, perusahaan dapat memastikan keselamatan penumpang dimulai dari upayanya untuk memastikan bahwa kapal-kapal yang akan dan sedang beroperasi memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan terkait kapal, pengawasan, penjangkaran, pemuatan, kesejahteraan awak kapal, dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, dan pengelolaan keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu, sebagaimana disebutkan dalam Pasal 1 butir 33 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Jaminan dalam bentuk kelengkapan alat keselamatan dan asuransi mempunyai standarisasi dan regulasi tersendiri, kapal bukan hanya dilengkapi dengan kelengkapan alat-alat keselamatan namun juga tentang asuransi yang berbentuk asuransi jiwa dan asuransi barang. Asuransi ini didapatkan oleh setiap penumpang yang dibuktikan dengan nomor tiket. Bentuk jaminan tersebut dapat dikemukakan sebagai berikut:

1. Jaminan Keselamatan Penumpang Berbentuk Kelengkapan Fasilitas Kapal

Pengecekan standarisasi kapal lebih ketat dari pada transportasi darat. Pemenuhan standarisasi tersebut dilaksanakan oleh awak kapal atau ABK Kapal yang bersertifikasi yang dipimpin oleh Kapten kapal, staff yang melakukan pengecekan adalah staff dibidang mesin, navigasi dan lain-lain. Sebagaimana yang disampaikan oleh responden Amri Hamzah, S.Sos selaku Syahbandar atau koordintor Ulee Lheue.

“Kesiapan berlayar setiap kapal, diperiksa oleh marine atau awak kapal yang tersertifikasi sebelum berlayar, pemeriksaan meliputi mesin, navigasi cauca dan alat-alat keselamatan. Setelah pemerikasaan selesai, perusahaan kapal atau kapten kapal mengajukan permohonan izin berlayar kepada Syahbandar untuk kesiapan berlayar. Kemudian, Syahbandar mengkonfirmasi semua standarisasi kapal sesuai dengan undang-undanag nomor 17 tahun 2017 tentang pelayayran dan mengeluarkan SPB (Surat Pemberitahuan Berlayar). Setelah kapal berlayar, maka tanggungjawab kapal, baik penumpang dan barang penumpang sepenuhnya tanggungjawab kapten kapal”⁴⁶

Kesiapan berlayar sebagaimana keterangan yang dilaporkan oleh Syahbandar tidak hanya dilihat dari laporan marine tentang kesiapan berlayar, namun juga terdapat beberapa kendala yang tidak diketahui oleh Syahbandar, bahwa.

“Setelah kapal diberi izin oleh Syahbandar maka, sepenuhnya tanggungjawab kapten, tentang penumpang yang tidak terdaftar dalam *manifest* sejauh sepengetahuan Syahbandar semua penumpang dan barang penumpang kapal baik barang muatan berat atau ringan harus terdaftar manifest”⁴⁷

Pernyataan ini membuktikan bahwa transisi pemberian izin berlayar dan keberangkatan kapal ada kemungkinan pelanggaran

⁴⁶Wawancara dengan Amri Hamzah, S.Sos, kepala Syahbandar atau koordinataor Pelabuhan Ulee Lheue, 26 Maret 2024.

⁴⁷*Ibid...*hal 45

dengan tidak terdaftarnya *manifest*. Sehingga menjadi tolak ukur keamanan dalam menjamin keselamatan pelayaran.

“Jumlah maksimum penumpang kapal adalah 252 orang dan dengan tambahan 10% dan harus sesuai dengan jumlah alat keselamatan, namun ketika kondisi membludaknya penumpang, kami berani memberangkatkan penumpang lebih dari 252 kapal selama alat keselamatan seperti pelampung, jaket keselamatan, skoci, dan rakit terepuni sesuai dengan jumlah penumpang”.⁴⁸

Pembludakan penumpang menjadi suatu pertimbangan berat apakah dengan menambah penumpang kapal atau menambahkan trip kapal. Pertimbangan ini diperbolehkan asalkan memenuhi semua kriteria atau standarsisi laik kapal dan laik laut. Sebab ketika terjadinya bencana Syahbandar dibantu oleh ahli kapal akan ditanyakan izin berlayar yang dikeluarkan. Sehingga aspek keselamatan menjadi prioritas utama.

2. Jaminan Keselamatan Pelayaran Berbentuk Asuransi Jiwa Dan Barang.

Asuransi berfungsi sebagai alat pengurangan risiko dengan menghubungkan beberapa unit yang berisiko dan memprediksi jumlah total kerugian individu. Kerugian yang dapat diprediksi tersebut kemudian dibagi dan juga didistribusikan secara proposional di antara semua unit dalam gabungan tersebut.⁴⁹

Kecanggihan teknologi navigasi dan teknologi deteksi bencana menjadi salah satu modal keberanian pelabuhan dalam memberangkatkan kapal. Namun keselamatan barang juga seharusnya memiliki teknologi keselamatan misalnya pengecekan timbangan berat muatan, yang jarang di periksa haya disaat kodisi pelabuhan ramai.

“Tanggungjawab pelabuhan salah satunya adalah tentang *leasing* sebagaimana diatur daalm Peraturan Meteri Perhubungan Nomor

⁴⁸*Ibid.*.hal 176

⁴⁹ Muhammad Syakir Sula, *Asuransi Syariah Life & General : Konsep Sistem Operasional*, (Jakarta:Gema Insani Press, 2004), hal.26.

Tahun 2016 Tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan”⁵⁰

Selain dari pada itu penambahan trip kapal sebagaimana yang dilaporkan bahwa penambahan trip berlayar sampai 7 kali per kapal Ro-Ro, penambahan ini juga atas persetujuan Syahbandar dan beberapa kebijakan yang diambil dalam mengutamakan keselamatan adalah larangan angkut barang berat seperti Mobil roda 4 atau 6. Atau dalam satu kondisi hanya membolehkan penumpang ketika kondisi *urgent*.

Responden kedua adalah dari pihak PT ASDP Indonesia Ferry selaku perusahaan kapal penyeberangan terbesar di Indonesia. Tentunya beberapa kapal penyeberangan di Ulee Lheue dibawah tanggungjawab PT ASDP adalah, Kapal BRR, Kapal Papuyu dan Kapal Aceh Hebat yang menjadi fokus penelitian peneliti pada skripsi ini. Bapak Roso sebagai Manajer SDM Keuangan Umum memberikan beberapa keterangan terkait jaminan keselamatan pelayaran. Terutama tentang *ticketing* yang menjadi dasar dari pemberian jaminan keselamatan bagi penumpang dan standar keselamatan laikkapal atau laiklayar.

“Setiap penumpang yang akan berlayar harus memiliki tiket yang dibeli secara manual di pelabuhan, persatu tiket memiliki keterangan jaminan keselamatan jiwa dan barang, masing-masing di klaim pada Pt. Jasa Raharja bagi keselamatan jiwa dan Pt. Jasa Raharja Putera bagi keselamatan barang penumpang”⁵¹

Kemudian Manajer Sdm Keuangan Umum juga melanjutkan tentang standar keselamatan kapal dan proses pemenuhan lainnya.

“Selain tentang undang-undang nomor 17 tahun 2017 tentang pelayaran, kapal AcehHebat juga sudah memenuhi standar IMO (International Maritime Organization), untuk peremajaan alat keselamatan Kapal Aceh Hebat melakukan *docking* setiap satu

⁵⁰*Ibid...*hal 231

⁵¹Wawancara dengan bapak Roso, Manajer SDM Keuangan Umum ,28 Maret 2024.

tahun sekali, yang dilakukan oleh BPTD dengan istilah Ram Cek”⁵²

Pengecekan Kapal Aceh Hebat selama satu tahun sekali seharusnya perlu di tambah, karena mengingat Sabang menjadi sebagai salah satu destinasi wisata nasional, sehingga jumlah penumpang sewaktu-waktu ramai sebagaimana yang dinyatakan oleh Syahbandar menjadi tolak ukur bahwa waktu atau penambahan pengecekan keselamatan pelayaran kapal Aceh Hebat.

Beberapa regulasi sudah lengkap dan berbasis internasional bahwa IMO (*International Marine Organization*) membuktikan standar dan kualitas kapal tidak perlu dikhawatirka dari segi hukum.

“Kapal kita adalah angkutan masal, selain keselamatan pelayaran keutamaan menyebrangkan penumpang dari Banda Aceh ke Sabang juga menjadi prioritas kapal, maka jumlah tiket atau penumpang sebanyak 252 adalah *non-seat*”⁵³

Artinya adalah jumlah tiket yang dijual tidak sesuai dengan jumlah kursi yang disediakan kapal, maka tidak jarang ketika hari-hari libur kondisi pelabuhan penuh, banyak penumpang harus berteduh di pinggir pagar kapal. Ini cukup mengkhawatirkan keselamatan penumpang. Permasalahan ini lajut pak Roso sudah menjadi budaya negatif dari masyarakat kita, penumpang juga meningkatkan tiba di tujuan di waktu yang tepat dengan tarif yang murah. Sehingga kondisi ini terus berulang.

Alat keselamatan Kapal Aceh Hebat memiliki standarisasi dan kualitas barang yang terus di *update* pertahunnya yang dikenal dengan istilah *docking*, pengecekan ini untuk meremajakan kualtias barang dan layak pakai. Selain itu, jumlah alat keselamatan seharusnya berjumlah sesuai dengan jumlah penumpang dan awak kapal

⁵²*Ibid...*hlm.98

⁵³*Ibid..*hal109

Informan selanjutnya adalah awak kapal atau mualim 2 selaku teknisi yang membidangi keselamatan pelayaran kapal, yaitu bapak Imran Wahyudi. Dalam wawancaranya menerangkan beberapa data alat keselamatan yang akan peneliti cantumkan dalam tabel berikut.

Tabel 3.1 : Kalkulasi alat keselamatan pelayaran

No.	Nama Alat Keselamatan	Jumlah	Tampungan	Total
1.	Pelampung	26		26
2.	Jaket life	354		354
3.	Alat pemadam	42		
4.	Skoci	2	45	90
5.	Rescue Boat	1	16	16
6.	Left Rab	18		18
7.	Pelampung dilengkapi lampu	6		6
Total				510

Sumber: Hasil Wawancara Dengan Muallim 2 Dan Sertifikat Pemeriksaan Alat Keselamatan 2023. (Maret 2024)

Selain data di atas informan juga menerangkan bahwa:

“Jumlah pelampung dan jaket pelampung memiliki cadangan masing-masing jenis sebanyak 10% , dan kapasitas muatan bersih kapal seberat 1186 GT/NT”⁵⁴

Dari data di atas dapat disimpulkan bahwa alat keselamatan dengan total muatan skoci, jumlah alat pelampung dan lain-lain berjumlah 542 sudah melebihi jumlah penumpang dan ini artinya kesiapan kapal dalam memberikan pertolongan kepada penumpang sudah cukup dan memadai.

Selanjutnya juga mualim 2 menjelaskan bahwa ketika terjadi kecelakaan kapal, maka semua petugas kapal harus bisa menyelamatkan dengan beberapa tahap penyelamatan yang harus diketahui oleh setiap awak kapal, diantaranya sebagai berikut:

⁵⁴Wawancara dengan Imran Wahyudi, mualim 2 selaku teknisi yang membidangi keselamatan pelayaran kapal. 28 Maret 2024.

- a. Segera setelah mendengar isyarat *abounding ship*, seluruh anggota team menuju ke lokasi *muster station*. Masing-masing dengan membawa peralatan yang menjadi tugasnya dan menggunakan *life jacket*.
- b. Setelah berada di *muster station*. Komandan sekoci menyiapkan anggota dan mengecek jumlah anggotanya serta peralatan yang harus dibawa.
- c. Komandan sekoci menyatakan tugas dari masing-masing anggota dalam peluncuran sekoci.⁵⁵

Dari sisi lain informan juga menambahkan bahwa dalam praktik lapangan terdapat praktik-praktik masyarakat yang tidak patuh terhadap aturan, seperti berdiri di sisi pinggir kapal, muatan berlebih dan bahkan penumpang ilegal yang masuk. Peristiwa ini menjadi dasar kegelisahan awak kapal, namun keinginan masyarakat yang ingin menyeberang tidak dapat dipungkiri sehingga hal-hal kecil dianggap sepele karena satu orang atau satu barang yang tidak terdaftar di *manifest* tidak berpengaruh bagi berat kapal.

Informan lainnya yang tidak ingin disebutkan namanya mengatakan bahwa dalam praktik di lapangan ada beberapa golongan yang menaiki kapal yang tidak terdaftar dalam manifest atau ilegal, kejadian ini sudah sangat sering terjadi sehingga harus beradu mulut. Beberapa diantaranya dikarenakan memberanikan diri dengan sebab pangkat atau jabatan atau aparat. Beberapa yang lainnya adalah kerabat awak kapal atau sanak saudara yang sudah berlangganan tiap hari harus melakukan pelayaran Banda Aceh-sabang.

Keseimbangan kapal memberikan kenyamanan berlayar terlebih disaat kondisi cuaca yang tidak mendukung seperti, badai, hujan, dan lain-lain. Sebagai awak kapal mempunyai tugas selain memastikan kondisi kapal siap berlayar, namun juga siap siaga terhadap pertolongan pertama bagi penumpang. Segala keahlian ini dilatih dan menempuh pendidikan profesional yang dibuktikan dengan sertifikat.

⁵⁵KEMENHUB *Modul Basic Safety Training : PSSR FIRE FIGHTING. 2013* hal. 140

C. Tinjauan *Hifz Al-Māl* dan *Hifz Al-Nafs* terhadap Praktik Keselamatan Pelayaran pada Kapal Ekspres dan Ro-Ro

Manajemen keselamatan pelayaran yang telah dilaporkan di atas dalam hukum Islam masing-masing menerangkan tentang *maqashid syariah* yang terbagi dalam *Hifz Al-Nafs* sebagai asuransi jiwa dan *Hifz Al-Māl* sebagai jaminan keselamatan barang atau harta benda. Kedua hal ini berkaitan dengan beberapa kriteria apakah praktik jaminan keselamatan pelayaran pada Kapal Aceh Hebat termasuk dalam *Hifz al-Nafs* dan *Hifz Al-Māl*. Sebagaimana tingkatan dari pengkualifikasian kebutuhan tujuan dari hukum Islam ini menentukan seberapa serius perusahaan kapal dan pemerintah memperhatikan jaminan keselamatan perlayaran pada Kapal Aceh Hebat.

Perlu diketahui bahwa Kapal Ro-Ro Aceh Hebat adalah kapal milik pemerintah Aceh yang disewakan kepada perusahaan PT ASDP untuk mengangkut penumpang penyeberangan Ulee Lheuee – Balohan. Kondisi kapal yang mewah ini tentunya dibeli dari alokasi Pengadaan Angkutan Umum Masyarakat Aceh. Maka sebagai perusahaan penyeberangan terbesar di Indonesia, pemerintah Aceh mempercayai perusahaan ini untuk mengelola berlayarnya kapal, dimulai dari *ticketing* dan pemeliharaan.

Dilihat dari perspektif *Hifz Al-Nafs* dan *Hifz Al-Māl*, jaminan keselamatan pelayaran pada kapal Aceh Hebat via Ulee Lheue-Sabang dapat ditinjau dari pemberlakuan tiket bagi penumpang kapal dan pemeriksaann atau kelengkapan fasilitas alat keselamatan pelayaran yang disediakan oleh perusahaan kapal.

a. Tinjauan *Hifz Al-Nafs*

Tinjauan *Hifz Al-Nafs* pada manajemen penyeberangan Kapal Aceh Hebat dimulai saat pengeluaran izin berlayar oleh Syahbandar kepada Kapten Kapal setelah pengecekan laik layar dan laik kapal, pengecekan dilakukan sesuai dengan regulasi perundang-undangan bahkan SOP standarisasi internasional oleh awak kapal yang bersertifikat profesional.

Dalam tinjauan *Al-Nafs* termasuk dalam kategori *dharuriyah* dikarenakan izin menentukan nasib seluruh penumpang, sehingga hal ini wajib ada dan tidak boleh dilewatkan karena menyangkut nyawa dan keselamatan semua pihak. Sebagaimana dalam surat al-Maidah ayat:32

مِنْ أَجْلِ ذَلِكَ كَتَبْنَا عَلَىٰ بَنِي إِسْرَائِيلَ أَنَّهُ مَنْ قَتَلَ نَفْسًا بِغَيْرِ نَفْسٍ أَوْ فَسَادٍ فِي الْأَرْضِ فَكَأَنَّمَا قَتَلَ النَّاسَ جَمِيعًا وَمَنْ أَحْيَاهَا فَكَأَنَّمَا أَحْيَا النَّاسَ جَمِيعًا ۗ وَلَقَدْ جَاءَتْهُمْ رُسُلُنَا بِالْبَيِّنَاتِ ثُمَّ إِنَّ كَثِيرًا مِنْهُمْ بَعَدَ ذَلِكَ فِي الْأَرْضِ لَمُسْرِفُونَ

Artinya: Oleh karena itu Kami tetapkan (suatu hukum) bagi Bani Israil, bahwa: barangsiapa yang membunuh seorang manusia, bukan karena orang itu (membunuh) orang lain, atau bukan karena membuat kerusakan dimuka bumi, maka seakan-akan dia telah membunuh manusia seluruhnya. Dan barangsiapa yang memelihara kehidupan seorang manusia, maka seolah-olah dia telah memelihara kehidupan manusia semuanya. Dan sesungguhnya telah datang kepada mereka rasul-rasul Kami dengan (membawa) keterangan-keterangan yang jelas, kemudian banyak diantara mereka sesudah itu sungguh-sungguh melampaui batas dalam berbuat kerusakan dimuka bumi. (Q.S Al-Maidah:32).

Bentuk kedua adalah setelah upaya pemberian izin, terdapat pembelian tiket penyeberangan oleh setiap penumpang kapal kepada PT ASDP, dalam setiap pembelian tiket terdapat asuransi sebesar Rp. 2000, pemberian jaminan keselamatan yang berbentuk asuransi jiwa adalah termasuk dalam *Hifz Al-Nafs*, namun pembelian tiket yang berjumlah sesuai dengan kapasitas kapal sebanyak 252 penumpang adalah keterangan *non-seat*, apalagi setiap kapal diperbolehkan menambah penumpang sebanyak 10%. sehingga ketika terjadinya pebludakan penumpang penumpang banyak duduk di pinggir pagar kapal, dan ini tentunya mnjadi ancaman keselamatan jiwa sehingga tidak tercapai dari maksud dan tujuan dari *Hifz Al-Nafs* dan *Hifz Al-Māl*.

Sebagaimana juga disebutkan dalam firman Allah QS. Al-Baqarah :283

أُوْمِنَ الَّذِي فُلِّيُوْا بِعَضَا بَعْضُكُمْ اَمِّنَ فَاِنَّ ۙ مَقْبُوْضَةً فَرِهَانَ كَاتِبًا يَجِدُوْا وَاَمْ سَفَرٍ عَلٰى كُنْتُمْ ۙ اِنَّ عَلِيْمٌ تَعْمَلُوْنَ بِمَا وَاللّٰهُ ۙ فَلْبُهُ اٰتَمٌ فَاِنَّهُ يَكْتُمُهَا وَمَنْ ۙ الشَّهَادَةَ تَكْتُمُوْا وَلَا ۙ رَبُّهُ اللّٰهُ وَلِيْتَقِيَ اَمَانَتَهُ

Artinya : Jika kamu dalam perjalanan (dan bermu'amalah tidak secara tunai) sedang kamu tidak memperoleh seorang penulis, maka hendaklah ada barang tanggungan yang dipegang (oleh yang berpiutang). Akan tetapi jika sebagian kamu mempercayai sebagian yang lain, maka hendaklah yang dipercayai itu menunaikan amanatnya (hutangnya) dan hendaklah ia bertakwa kepada Allah Tuhannya; dan janganlah kamu (para saksi) menyembunyikan persaksian. Dan barangsiapa yang menyembunyikannya, maka sesungguhnya ia adalah orang yang berdosa hatinya; dan Allah Maha Mengetahui apa yang kamu kerjakan. (QS. Al-Baqarah :283).

Kemudian bentuk ketiga adalah ketidak relevan pengecekan kapal sebanyak 1 kali dalam setahun. Setiap kapal berlayar sebanyak 2-4 kali perhari, bahkan bisa bertambah sebanyak 7 kali trip perhari ketika tahun baru atau hari perayaan lainnya. Penggunaan kapal yang sering tentunya juga mempengaruhi kualitas kapal, mesin, dan bahkan alat keselamatan. Sehingga pengecekan *docking* atau evaluasi tahunan seharusnya dilakukan selama 2 kali dalam setahun dan *Hifz Al-Nafs* yang melihat dari segi kesehatan dan kelayakan alat kapal tidak tercapai.

Dan yang keempat, adalah bentuk dari jumlah alat keselamatan pelayaran berjumlah 542 tentunya lebih dari kapasitas penumpang penambahan alat keselamatan ini tentunya untuk mencegah kecelakaan penumpang ketika terjadinya kecelakaan kapal. Informasi penggunaan alat juga terlampirkan di setiap sisi kapal, sehingga ini menjawab dari tinjauan *Hifz Al-Nafs*.

b. Tinjauan *Hifz Al-Māl*

Beberapa bentuk praktik keselamatan barang penumpang ditinjau dari *Hifz Al-Māl* adalah untuk melihat bagaimana perusahaan kapal berupaya untuk menyelamatkan harta atau barang bawaan. Perlu diketahui bahwa kapal Aceh Hebat adalah jenis kapal Ro-Ro selain mengangkut penumpang juga mengangkut barang penumpang baik dengan volume kecil maupun besar, seperti kendaraan roda dua, roda empat, roda enam dan bahkan alat

berat lainnya. Pemberian jaminan ini juga sudah dituangkan dalam pembelian tiket tergantung dengan golongan adalah untuk menjamin keselamatan barang atau harta ketika terjadinya kecelakaan.

Bentuk kedua adalah batas kapasitas muatan kapal diukur ketika kendaraan atau barang sudah berada di dalam kapal. Jika terjadi *overload* maka barang atau kendaraan akan dikeluarkan dan dilarang untuk dimuatkan. Seharusnya perusahaan kapal atau pelabuhan menimbang terlebih dahulu berat muatan sebelum dimasukkan ke dalam kapal. Karena ini menyangkut tentang hak penumpang yang ingin menyeberangkan barang. Dan tujuan dari *Hifz Al-Māl* tidaklah lengkap.

Selanjutnya bentuk ketiga adalah pernyataan bahwa kapal Aceh Hebat adalah angkutan masal sehingga keutamaan asalakan bisa menyeberang dan bisa mengangkut penumpang dan barang penumpang sehingga dari aspek keselamatan barang sering terabaikan dan bahkan beberapa informan lainnya yang tidak ingin disebutkan namanya mengatakan ada beberapa praktik yang tidak terdaftar dalam manifest. Penumpang ini biasanya adalah para aparat atau sanak saudara atau kekerabatan. Dan penambahan berat akan mengancam keselamatan kapal. Sehingga maksud dan tujuan dari *Hifz Al-Māl* tidak dianggap seserius demikian.

Dan bentuk yang ketiga adalah pengambilan kebijakan tidak memberikan muatan besar atau kendaraan ketika kondisi pelabuhan membludak. Dan kebijakan ini diambil untuk menghindari kecelakaan barang penumpang.

Setelah ditinjau dari segi *Hifz Al-Nafs* dan *Hifz Al-Māl* dikaitkan dengan fakta yang diuraikan di atas ada permasalahan lain bahwa pada pemuatan penumpang dan barang penumpang tidak dilakukan pengecekan atau pendeteksi alat berbahaya seperti barang peledak, senjata api atau barang lain yang dapat menghilangkan nyawa dan merugikan harta penumpang.

BAB EMPAT PENUTUP

C. Kesimpulan

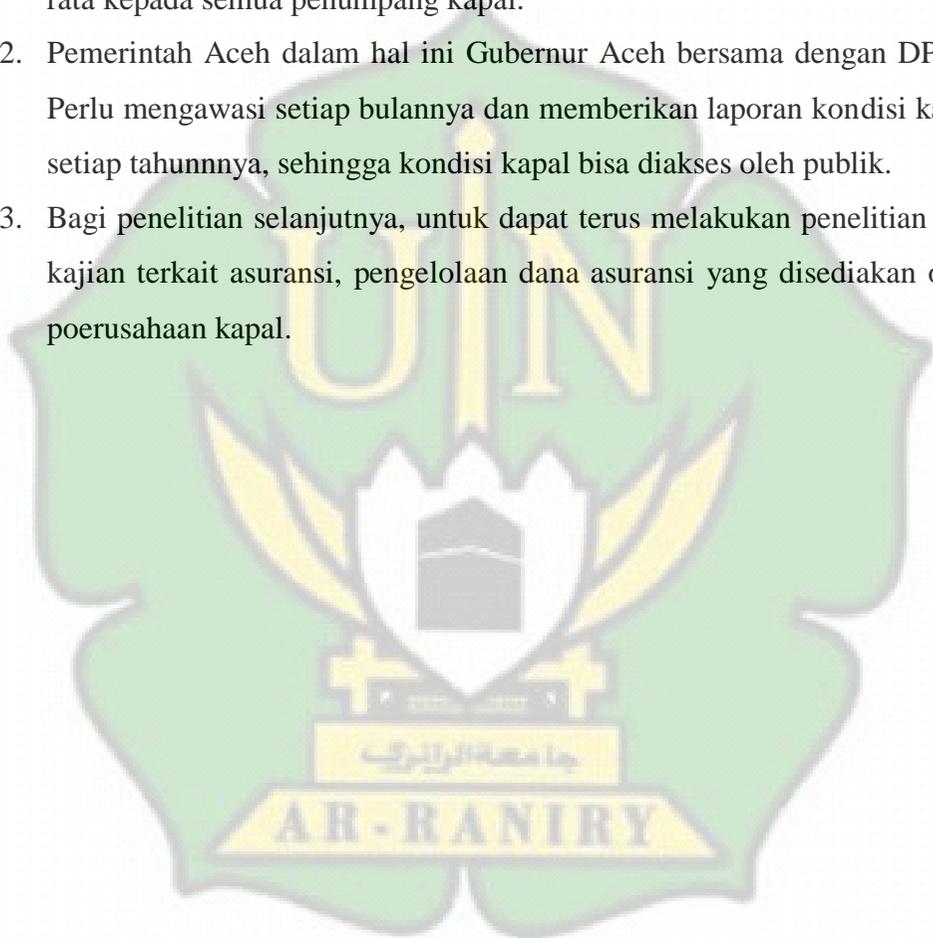
1. Pemenuhan manajemen jaminan keselamatan pelayaran pada Kapal Aceh Hebat di pelabuhan Ulee Lheue menggunakan standarisasi profesional dan taraf internasional. Keseriusan sistem jaminan keselamatan pelayaran terdapat pada beberapa tahap diawali dari yang *pertama*, pengeluaran izin berlayar oleh Syahbandar. *Kedua*, pengecekan alat keselamatan dan standarisasi laiklaut dan laiklayar oleh awak kapal yang dipimpin oleh kapten, yang *ketiga*, pembelian tiket memuat asuransi jiwa dan barang penumpang, dan yang *keempat*, pengambilan kebijakan penambahan penumpang yang harus sesuai dengan alat keselamatan serta kebijakan penundaan angkut angkutan berat ketika kondisi penumpang lebih dominan dihari-hari tertentu.
2. Ditinjau dari *Hifz Al-Nafs* dan *Hifz Al-Māl*, keselamatan pelayaran mengutamakan pada penumpang dan barang penumpang. Perusahaan kapal dan pelabuhan kapal belum memberikan perlindungan jiwa pada penumpang disebabkan tiket atau kapasitas muatan penumpang sebanyak 252 penumpang dimaksudkan tidak sesuai dengan jumlah kursi yang tersedia di kapal, hal ini sangat mengancam keselamatan jiwa. Dari segi prespektif *Hifz Al-Māl* tidak memberikan perlindungan bagi harta bawaan penumpang, dilihat dari penimbangan dan pengecekan alat berbahaya pada penumpang dan barang penumpang, yang kedua adalah adanya temuan penumpang ilegal atau titipan barang yang tidak terdaftar di manifest juga tidak tercapainya tujuan dari *Hifz Al-Māl*.

D. Saran

1. Pelabuhan Ulee Lheuee seharusnya juga mengawasi kinerja dari perusahaan kapal yang beroperasi, pengawasan ini tentunya dengan

penambahan alat pendeteksi barang muatan kapal dan menegaskan keseriusan bagi penumpang kapal yang hendak berlayar dengan memastikan setiap aturan bagi penumpang. dan juga perusahaan kapal seharusnya tidak lagi membudayakan kapal sebagai angkutan masal dengan acuan asal berlayar tanpa memberikan fasilitas yang sepadan dan rata kepada semua penumpang kapal.

2. Pemerintah Aceh dalam hal ini Gubernur Aceh bersama dengan DPRA Perlu mengawasi setiap bulannya dan memberikan laporan kondisi kapal setiap tahunnya, sehingga kondisi kapal bisa diakses oleh publik.
3. Bagi penelitian selanjutnya, untuk dapat terus melakukan penelitian dan kajian terkait asuransi, pengelolaan dana asuransi yang disediakan oleh perusahaan kapal.



DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Abdul Mujib, Yusuf Mudzakir, *“Nuansa-Nuansi Psikologi Islam”* (Pt. Raja Persada: Jakarta,2003)
- Agustinus Bandur, *“Penelitian Kualitatif Metodologi, Desain Dan Teknik Analisis Data Dengan Nvivo 11plus”*.(Jakarta: Mitra Wacana Media 2016),
- Ahamd Kafi, *Al-Hajat Al-Syariyyah: Hududuhawaqawa'iduha*(Beirut: Dar Al-Kutub Al-Ilmiiyyah,2004)
- Abdul Helim, *“Maqashid Syari'ah Versus Ushul Fiqh* (Yogyakarta: Pustaka Belajar,2019),
- Fathurrahman Azhari *Qawaid Fiqhiyyah* (Banjarmasin:Lpku,2015)
- Jabbar Sabil, *Maqashid Syariah*. (Depok: Pt. Raja Grafindo Persada,2022)
- Lexy J.Moleong, *“Metodologi Penelitian Kualitatif”*, (Bandung: Remaja Rosdakarya)
- Mahi M.Hikmat, *“Metodologi Penelitian Dalam Perspektif Ilmu Komunikasi Dan Sastra”*. (Yogyakarta Graha Ilmu, 2014),
- Moh Kasiram, *Metodologi Penelitian Kuantitatif-Kualitatif*. (Malang:Uin Maliki Pess, 2010),
- Muhaini, *Pengantar Studi Islam* (Banda Aceh: Yayasan Pena, 2013)
- Muhammad Abu Zahrah, *Ushul Fiqh*,(Jakarta: Pt. Pustaka Firdaus,2010),
- Muhammad Nazir, *Metode Penelitian*, (Jakarta: Ghalia Indonesia 1998), Hal. 63.
- Muhammad Syakir Sula, *Asuransi Syariah Life & General : Konsep Sistem Operasional*, (Jakarta:Gema Insani Press, 2004)
- Muhammad Syukri Albani Nasution Dan Rahmat Hidayat Nasution, *“Filsafat Hukum & Maqashid Syariah”*(Jakarta: Kencana 2020),
- Sunadi Suryabrata, *“Metode Penelitian”*.(Jakarta: Pt. Raja Grafindp Persada, 2006)
- Sutan Reny Sjahdeini, *Ajaran Pidanaan Tindak Pidana Korporasi Dan Seluk Belukny*” Edisi Kedua (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2017),

Sutrisno Hadi, “*Metodologi Resecerh*”(Yogyakarta: Andi Yogyakarta,2004)

M. Quraish Shihab “*Tafsir Al-Misbah*” Jakarta : Lentera Hati. 2002

B. Jurnal dan Penelitian

Aay Siti Raohatul Hayat, “Formula Pemeliharaan Jiwa (Hifz Al-Nafs) Pada Undang- Undang Nomor 16 Tahun 2019” *Islamic Review* Vol Ix No. I Tahun 2020

Abd. Salim, “Pemanfaatan Pelabuhan Untuk Meningkatkan Perekonomian Masyarakat Nelayan”. *Jurnal Equiliberium* Vol. 06 No.02 Thn. 2018

Afthon Yazid, “Tinjauan Maqasid Syari’ah Terhadap Fikih Lalu Lintas Di Era Global” *Jurnal Tarjih Dan Pengembangan Pemikiran Islam*, Vol. 16 No. 1 Thn 2019

Agung Kurniawan Dan Hamsah Hudafi “Konsep Maqashid Syariah Imam Asy-Syatibi Dalam Kitab Al-Muwafaqat” *Jurnal Al-Mabsut*, Vol 15, No.1, Maret 2021

Alwi Alatas, Dkk “Green Economy Dalam Perspektif Fiqh Al-Bi’ah Dan Maqashid Syariah (Hifz Al-Nasl Dan Hifz Al-Māl)” *Jurnal Qus-Qazan*vol.1, No.1 Juli 2023

Hari Utomo “Siapa Yang Bertanggungjawab Menurut Hukum Dalam Kecelakaan Kapal”. *Jurnal Legislasi Indonesia* , Vol. 14 No. 01, 2017

Harnoli Rahman, Dkk. “Penentuan Faktor Dominan Penyebab Kecelakaan Kapal Di Tanjung Priuk”. *Jurnal Albacore*. Vol. I, No.3, Oktober 2017

Ma’atul Sholikhah, “*Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Angkutan Bus Mini Jurusan Mojokorto-Parsuruan Perspektif Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Dan Maqashid Syariah*”, Skripsi Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik 2018.

Maeldin Andrea Simangungsong “*Analisis Keselamatan Pada Transportasi Penyebrangan Di Danau Toba*”Skripsi Universitas Sumatera Utara, Medan 2020

Maeldin Andrea Simangunsong, “*Analisis Keselamatan Pada Transportasi Penyebrangan Di Danau Toba*”. Skripsi Fakultas Kesehatan Masyarakat, U.Su Medan 2020.

Muhammad Irkham Firdaus, Dkk “Analisi Teori Hifdz Al-Mal Terhadap Instrumen Hedging” *Jurnal Syarikat*. Vol. 6 No.2 Desember 2023

Nasril, Wilman Jouris Siahian “Pembangunan Dermaga Kapal Cepat Penyebrangan Balohan Sabang” *Jurnal J. Pen Transla*, Vol.18 No.2, November 2016

Nindi Dwi Tertia Dewi Dan Aunur Rofiq “Maqāshid Al-Syariah Dalam Kitab Tafsir Mafātih Al-Ghaib Karya Fakhruddin Al-Rāzi” *Jurnal Al-Maslahah* Vol 19 No.1, 2023.

Rusdaya Basri “Pandangan At-Tufi Dan Asy-Syatibi Tentang Maslahat” *Jurnal Hukum Diktum*, Vol. 9, No.2 Juli 2011.

Sendy Ananto Dkk, “Pengangkutan Melalui Laut” *Jurnal Law Review Universitas Diponegoro*, Vol. 01 No. 04, 2012.

Surajiman, Muhamad Pasca Surajiman, “Tanggungjawab Pengangkutan Terhadap Penumpang Kapal Angkatan Laut Pelayaran Rakyat Yang Mengalami Kerugian”, *Jurnal National Juurnal Of Law*. Vol. 5, No. 2, 2021

Zaizil Ihza Mahendra, “*Sistem Defensif Terhadap Keberadaan Penumpang Ilegal Untuk Keselamatan Pelayaran Dalam Perspektif Uu No. 17 Tahun 2008 Dan Sadd Ad-Dzari'ah*”. Skripsi Fakultas Syariaiah Dan Hukum, Banda Aceh 2020.

C. Peraturan Perundang-undangan

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran. Pasal 220

Peraturan Pemerintah Nomor 57 Tahun 2017 Tentang Pengesahan *Protocol Of 1986 To The International Convension For The Safety Of Life At Sea* (Solus)

Peraturan Kemenhub *Modul Basic Safety Training : Pssr Fire Fighting. 2013*

D. Wawancara

Hasil Wawancara Dengan Bapak M. Al Qadri,S.Sit.,Mt. Kepala Pelabuhan Ulee Lheue, Tanggal 20 Juli 2022 Di Kantor Dinas Perhubungan Aceh, Kecamatan Kuta Alam, Kota Banda Aceh.

Hasil Wawancara Dengan Bapak M. Al-Qadri, Kepala Bidang Pelayaran Dinas Perhubungan Aceh, Kecamatan Kuta Alam, Kota Bandaaceh

Hasil Wawancara Dengan Ovin H, Abk Kapal Brr, Tanggal 20 Juli 2022, Di Pelabuhan Ulee Lheue, Kecamatan Meuraxa, Bandaaceh

Wawancara Dengan Amri Hamzah, S.Sos, Kepala Syahbandar Atau Koordinataor Pelabuhan Ulee Lheuee, 26 Maret 2024.

Wawancara Dengan Bapak Roso, Manajer Sdm Keuangan Umum ,28 Maret 2024

Wawancara Dengan Imran Wahyudi, Mualim 2 Selaku Teknisi Yang Membedangi Keselamatan Pelayayran Kapal. 28 Maret 2024

E. Website

<https://Dishub.Acehprov.Go.Id?Informasi/Kmp-Aceh-Hebat-2-Dioperasikan-Asdp-Hingga-2027> diakses Pada Tanggal 16 Juli 2022.

<https://Expressbahari.Com/Tentang> diakses Pada Tanggal 16 Juli 2022.

<https://Bptdaceh.Id/Pelabuhan-Penyeberangan/Ule-Lheuee/> diakses Pada Tanggal 22 Maret 2024

<https://Dishub.Acehprov.Go.Id/Pelabuhan-Ulee-Lheuee-Dari-Masa-Ke-Masa/> diakses 22 Maret 2024

Lampiran 1 : SK Penetapan Pembimbing Skripsi



SURAT KEPUTUSAN DEKAN FAKULTAS SYARIAH DAN HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY BANDA ACEH
Nomor:4319/Un.08/FSH/PP.00.9/11/2023

TENTANG

PENETAPAN PEMBIMBING SKRIPSI MAHASISWA

- Menimbang :
- Bahwa untuk kelancaran bimbingan KKU Skripsi pada Fakultas Syariah dan Hukum, maka dipandang perlu menunjukkan pembimbing KKU Skripsi tersebut;
 - Bahwa yang namanya dalam Surat Keputusan ini dipandang mampu dan cakap serta memenuhi syarat untuk diangkat dalam jabatan sebagai pembimbing KKU Skripsi.
 - Bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu menetapkan keputusan Dekan Fakultas Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry Banda Aceh.

- Mengingat :
- Undang-Undang No. 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional;
 - Undang-Undang Nomor 14 Tahun 2005 tentang Guru dan Dosen;
 - Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2012 tentang Pendidikan Tinggi;
 - Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 2005 tentang Standar Nasional Pendidikan;
 - Peraturan Pemerintah RI Nomor 04 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi;
 - Peraturan Presiden RI Nomor 64 Tahun 2013 tentang Perubahan Institut Agama Islam Negeri IAIN Ar-Raniry Banda Aceh Menjadi Universitas Islam Negeri;
 - Keputusan Menteri Agama 492 Tahun 2003 tentang Pendelegasian Wewenang Pengangkatan, Pemindahan dan Pemberhentian PNS di lingkungan Departemen Agama RI;
 - Peraturan Menteri Agama Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh;
 - Peraturan Menteri Agama Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2020 tentang Statuta Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh;
 - Surat Keputusan Rektor UIN Ar-Raniry Nomor 01 Tahun 2015 tentang Pemberi Kuasa dan Pendelegasian Wewenang Kepada Para Dekan dan Direktur Program Pasca Sarjana dalam Lingkungan UIN Ar-Raniry Banda Aceh;

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : KEPUTUSAN DEKAN FAKULTAS SYARIAH DAN HUKUM UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY BANDA ACEH TENTANG BIMBINGAN SKRIPSI

KESATU : Menunjuk Saudara (i):
a. Dr. Ali Abubakar, M.Ag Sebagai Pembimbing I
b. Nahara Eriyanti, S.H.I., M.H Sebagai Pembimbing II
untuk membimbing KKU Skripsi Mahasiswa (i):
Nama : Aliyul Himam
NIM : 190102086
Prodi : Hukum Ekonomi Syariah
Judul : Analisis Sistem Jaminan Keselamatan Pelayaran Kapal Express dan Kapal Ro-Ro di Pelabuhan Ulee Lheue dalam Perspektif Maqashid Al-Syariah

KEDUA : Kepada pembimbing yang tercantum namanya di atas diberikan honorarium sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku;

KETIGA : Pembiayaan akibat keputusan ini dibebankan pada DIPA UIN Ar-Raniry Tahun 2023;

KEEMPAT : Surat Keputusan ini mulai berlaku sejak tanggal ditetapkan dengan ketentuan bahwa segala sesuatu akan diubah dan diperbaiki kembali sebagaimana mestinya apabila ternyata terdapat kekeliruan dalam keputusan ini.

Kutipan Surat Keputusan ini diberikan kepada yang bersangkutan untuk dilaksanakan sebagaimana mestinya.



Tembusan:

- Rektor UIN Ar-Raniry;
- Ketua Prodi Hukum Ekonomi Syariah;
- Mahasiswa yang bersangkutan;
- Arsip.

Lampiran 2 : Surat Permohonan Melakukan Penelitian



KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY
FAKULTAS SYARIAH DAN HUKUM

II Syekh Abdul Rauf Kopelma Darussalam Banda Aceh
Telepon : (0651) 2557331, Email : uin-ar-raniry.ac.id

Nomor : 1162/Un.08/FSH.1-PP.00.9/03/2024

Lamp : -

Hal : *Penelitian Ilmiah Mahasiswa*

Kepada Yth.

Kepala BPTD kelas II A ULEE LHEUE

Assalamu'alaikum Wr.Wb.

Pimpinan Fakultas Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry dengan ini menerangkan bahwa:

Nama/NIM : ALIYUL HIMAM / 190102086

Semester/Jurusan : X / Hukum Ekonomi Syariah (Muamalah)

Alamat sekarang : Gampong Lambhuk

Saudara yang tersebut namanya diatas benar mahasiswa Fakultas Syariah dan Hukum bermaksud melakukan penelitian ilmiah di lembaga yang Bapak/Ibu pimpin dalam rangka penulisan Skripsi dengan judul *Analisis Sistem Jaminan Keselamatan Pelayaran Kapal Ekspres dan Kapaln Ro-Ro di Pelabuhan Ulee Lheue dalam perspektif Hifz Al-Mal dan Hifz Al-Nafs*

Demikian surat ini kami sampaikan atas perhatian dan kerjasama yang baik, kami mengucapkan terimakasih.

Banda Aceh, 25 Maret 2024

an. Dekan
Wakil Dekan Bidang Akademik dan
Kelembagaan,



Berlaku sampai : 28 Juni 2024

Hasnul Arifin Melayu, M.A.

Lampiran 3 : *Protokol Wawancara*

PROTOKOL WAWANCARA

Judul Skripsi : **ANALISIS SISTEM JAMINAN KESELAMATAN PELAYARAN KAPAL RO-RO DI PELABUHAN ULEE LHEUE DALAM PERSPEKTIF *HIFZ AL-MĀL* DAN *HIFZ AL-NAFS***

Waktu Wawancara : 09.00 – 10.00
Hari/ Tanggal : Selasa/ 26 Maret 2024
Tempat : Kantor Pengawasan UPTD Pelabuhan Ulee Lheue
Orang yang diwawancarai : Amri Hamzah, S.Sos
Jabatan : Kepala Syahbandar Ulee Lheue

Tujuan dari wawancara ini adalah untuk memenuhi syarat dalam penyusunan skripsi sesuai dengan data yang diperoleh dari lapangan, kemudian data yang diperoleh dan terkumpulkan akan terlindungi kerahasiaannya, data dapat dibuka oleh khalayak ramai apabila terdapat persetujuan dari pihak yang di wawancarai.

Daftar Pertanyaan Wawancara

No	Pertanyaan
1.	Bagaimana Standarisasi kesiapan berlayar kapal di Pelabuhan Ulee Lheue?
2.	Apakah ada regulasi yang mengatur standarisasi kesiapan berlayar dan regulasi apa saja di berlakukan?
3.	Sejauh mana tanggungjawab Syahbandar terhadap keselamatan berlayar?
4.	Bagaimana jika terdapat peumpang yang tidak terdaftar dalam <i>manifest</i> ?
5.	Berapakah jumlah maksimum muatan penumpang kapal dan bagaimana ketentuan memberangkatkan penumpang?
6.	Bagaimana terkait jaminan keselamatan alat penumpang, apakah pelabuhan mempunyai regulasi terkait keamanan dan keselamatan barang penumpang?

PROTOKOL WAWANCARA

Judul Skripsi : **ANALISIS SISTEM JAMINAN KESELAMATAN PELAYARAN KAPAL RO-RO DI PELABUHAN ULEE LHEUE DALAM PERSPEKTIF *HIFZ AL-MĀL* DAN *HIFZ AL-NAFS***

Waktu Wawancara : 09.00 – 09.55
Hari/ Tanggal : Kamis/ 28 Maret 2024
Tempat : Kantor PT ASDP Banda Aceh
Orang yang diwawancarai : Roso
Jabatan : Manajer SDM Keuangan Umum

Tujuan dari wawancara ini adalah untuk memenuhi syarat dalam penyusunan skripsi sesuai dengan data yang diperoleh dari lapangan, kemudian data yang diperoleh dan terkumpulkan akan terlindungi kerahasiaannya, data dapat dibuka oleh khalayak ramai apabila terdapat persetujuan dari pihak yang di wawancarai.

Daftar Pertanyaan Wawancara

No	Pertanyaan
1.	Sebagai perusahaan yang menaungi pengelolaan kapal Ro-Ro di Aceh, bagaimana ketentuan jaminan atau asuransi berlaku bagi setiap penumpang kapal?
2.	Apa perbedaan kapal Ro-Ro Aceh Hebat dan kapal penyeberangan yang lain?
3.	Apakah jumlah tiket yang diperjualkan sesuai dengan jumlah kursi dalam kapal?

PROTOKOL WAWANCARA

Judul Skripsi : **ANALISIS SISTEM JAMINAN KESELAMATAN PELAYARAN KAPAL RO-RO DI PELABUHAN ULEE LHEUE DALAM PERSPEKTIF *HIFZ AL-MĀL* DAN *HIFZ AL-NAFS***

Waktu Wawancara : 11.00 – 11.49
Hari/ Tanggal : Kamis/ 28 Maret 2024
Tempat : Kapal Aceh Hebat
Orang yang diwawancarai : Imran Wahyudi
Jabatan : Mualim 2

Tujuan dari wawancara ini adalah untuk memenuhi syarat dalam penyusunan skripsi sesuai dengan data yang diperoleh dari lapangan, kemudian data yang diperoleh dan terkumpulkan akan terlindungi kerahasiaannya, data dapat dibuka oleh khalayak ramai apabila terdapat persetujuan dari pihak yang di wawancarai.

Daftar Pertanyaan Wawancara

No	Pertanyaan
1.	Berapa jumlah alat keselamatan yang disediakan Kapal Aceh Hebat?
2.	Apakah jumlah tersebut sudah termasuk cadangan?

Lampiran 4 : *Verbatim Wawancara*

VERBATIM WAWANCARA

No	T/J	Isi Wawancara
1.	T	Bagaimana Standarisasi kesiapan berlayar kapal di Pelabuhan Ulee Lheue?
.	J	Kesiapan berlayar setiap kapal, diperiksa oleh marine atau awak kapal yang tersertifikasi sebelum berlayar, pemeriksaan meliputi mesin, navigasi cauca dan alat-alat keselamatan. Setelah pemeriksaan selesai, perusahaan kapal atau kapten kapal mengajukan permohonan izin berlayar kepada Syahbandar untuk kesiapan berlayar
2.	T	Apakah ada regulasi yang mengatur standarisasi kesiapan berlayar dan regulasi apa saja di berlakukan?
	J	Syahbandar mengkonfirmasi semua standarisasi kapal sesuai dengan undang-undang nomor 17 tahun 2017 tentang Pelayaran dan mengeluarkan SPB (Surat Pemberitahuan Berlayar). Setelah kapal berlayar, maka tanggungjawab kapal, baik penumpang dan barang penumpang sepenuhnya tanggungjawab kapten kapal
3.	T	Sejauh mana tanggungjawab Syahbandar terhadap keselamatan berlayar?
	J	Setelah kapal diberi izin oleh Syahbandar maka, sepenuhnya tanggungjawab kapten.
4.	T	Bagaimana jika terdapat penumpang yang tidak terdaftar dalam <i>manifest</i> ?
	J	Tentang penumpang yang tidak terdaftar dalam <i>manifest</i> sejauh sepengetahuan Syahbandar semua penumpang dan barang penumpang kapal baik barang muatan berat atau ringan harus

		terdaftar manifest.
5.	T	Berapakah jumlah maksimum muatan penumpang kapal dan bagaimana ketentuan memberangkatkan penumpang?
	J	Jumlah maksimum penumpang kapal adalah 252 orang dan dengan tambahan 10% dan harus sesuai dengan jumlah alat keselamatan, namun ketika kondisi membludaknya penumpang, kami berani memberangkatkan penumpang lebih dari 252 kapal selama alat keselamatan seperti pelampung, jaket keselamatan, skoci, dan rakit terepuni sesuai dengan jumlah penumpang.
6.	T	Bagaimana terkait jaminan keselamatan alat penumpang, apakah pelabuhan mempunyai regulasi terkait keamanan dan keselamatan barang penumpang?
	J	Tanggungjawab pelabuhan salah satunya adalah tentang <i>leasing</i> sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor Tahun 2016 Tentang Kewajiban Pengikatan Kendaraan Pada Kapal Angkutan Penyeberangan.
7.	T	Sebagai perusahaan yang menaungi pengelolaan kapal Ro-Ro di Aceh, bagaimana ketentuan jaminan atau asuransi berlaku bagi setiap penumpang kapal?
	J	Setiap penumpang yang akan berlayar harus memiliki tiket yang dibeli secara manual di pelabuhan, persatu tiket memiliki keterangan jaminan keselamatan jiwa dan barang, masing-masing di klaim pada Pt. Jasa Raharja bagi keselamatan jiwa dan Pt. Jasa Raharja Putera bagi keselamatan barang penumpang.
8.	T	Apa perbedaan kapal Ro-Ro Aceh Hebat dan kapal penyeberangan yang lain?
	J	Kapal kita adalah angkutan masal, selain keselamatan pelayaran keutamaan menyebrangkan penumpang dari Banda Aceh ke Sabang juga menjadi prioritas kapal.

9.	T	Apakah jumlah tiket yang diperjualkan sesuai dengan jumlah kursi dalam kapal?				
	J	Jumlah tiket atau penumpang sebanyak 252 adalah <i>non-seat</i> .				
10.	T	Berapa jumlah alat keselamatan yang disediakan Kapal Aceh Hebat?				
	J	No.	Nama Alat Keselamatan	Jumlah	Tampungan	Total
		1.	Pelampung	26		26
		2.	Jaket life	354		354
		3.	Alat pemadam	42		
		4.	Skoci	2	45	90
		5.	Rescue Boat	1	16	16
		6.	Left Rab	18		18
		7.	Pelampung dilengkapi lampu	6		6
		Total				510
11.	T	Apakah jumlah tersebut sudah termasuk cadangan?				
	J	Jumlah pelampung dan jaket pelampung memiliki cadangan masing-masing jenis sebanyak 10% , dan kapasitas muatan bersih kapal seberat 1186 GT/NT.				

Lampiran 5 : *Dokumentasi Penelitian*

DOKUMENTASI PENELITIAN



Wawancara Dengan Bapak Amri Hamzah, S.Sos, Kepala Syahbandar Atau Koordinator Pelabuhan Ulee Lheue



Wawancara Dengan Bapak Roso, Manajer SDM Keuangan Umum



Wawancara Dengan Imran Wahyudi, Mualim 2 Selaku Teknisi Yang Membidangi Keselamatan Pelayaran Kapal



Alat Keselamatan Pelayaran dan Informasi penggunaan *Lief Jacket*

Lampiran 6: *Sertifikat Pengecekan Alat Keselamatan Kapal Aceh Hebat*



**CATATAN PERLENGKAPAN UNTUK
SERTIFIKAT KESELAMATAN KAPAL PENYEBERANGAN
(FORM P)
RECORD OF EQUIPMENT FOR RO-RO PASSENGER SHIP SAFETY
CERTIFICATE
(FORM P)**

**SEMENTARA
INTERIM**

No. 00211-BND1.S-PSD/2023

Catatan ini harus dilampirkan secara permanen pada Sertifikat Keselamatan Kapal Penyeberangan
This Record shall be permanently attached to the Ro-Ro Passenger Ship Safety Certificate

UNTUK MEMENUHI PERATURAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT NO. KP.98/AP.402/DRJ/D/2021
TENTANG KAPAL ANGGKUTAN PENYEBERANGAN

FOR COMPLIANCE WITH THE DIRECTOR GENERAL OF LAND TRANSPORTATION REGULATION NO. KP.98/AP.402/DRJ/D/2021
FOR RO-RO PASSENGER SHIP

1	Data Kapal Particulars of ship	ACEH HEBAT 2		
	Nama kapal Name of ship	ACEH HEBAT 2		
	Nomor atau huruf pengenal Distinctive number or letters	YDIE2		
	Jumlah penumpang yang dipinjam Number of passengers for which certified	252	Orang	
	Jumlah minimal pelayar dengan kualifikasi yang dipersyaratkan untuk mengoperasikan instalasi radio Minimum number of persons with required qualifications to operate the radio installations			
	2 (TWO) PERSONS GOC HOLDER			
2	Rincian peralatan keselamatan jiwa Details of life-saving appliances	272		
1	Jumlah keseluruhan pelayar dimana tersedia peralatan keselamatan jiwa Total number of persons for which life saving appliances are provided		Sisi kiri Port side	Sisi kanan Starboard
			1	1
2	Jumlah keseluruhan sekoci penolong Total number of lifeboats	45		45
2.1	Jumlah keseluruhan pelayar yang dapat ditampung oleh sekoci penolong Total number of persons accommodated by them			
2.2	Jumlah sekoci penolong tertutup sebagian (Koda LSA Sub-bab 4.5) Number of partially enclosed lifeboats (LSA Code Section 4.5)			
2.3	Jumlah sekoci penolong tertutup secara keseluruhan (Koda LSA sub-bab 4.6) Number of totally enclosed lifeboats (LSA code section 4.6)	1		1
2.4	Sekoci penolong yang lain Other lifeboats			
2.4.1	Jumlah Numbers			
2.4.2	Tipe Type		1	1
3	Jumlah sekoci penolong bermotor (termasuk yang ditunjukkan di atas) Number of motor lifeboats (included in the total lifeboats shown above)		1	1
3.1	Jumlah sekoci penolong yang dilengkapi dengan lampu sorot Number of lifeboats fitted with searchlights		1	1
4	Jumlah sekoci penyelamatan Number of rescue boats		1	
4.1	Jumlah sekoci bermotor termasuk yang ditunjukkan di atas Number of motor boats which are included in the total lifeboats shown above		1	