SISTEM DEFENSIF TERHADAP KEBERADAAN PENUMPANG ILEGAL UNTUK KESELAMATAN PELAYARAN DALAM PERSPEKTIF UU NO. 17 TAHUN 2008 DAN *SADD AL-DZARI'AH*
(Suatu Penelitian pada Pelayaran Banda Aceh – Sabang)

SKRIPSI

Diajukan Oleh :

ZAIZIL IHZA MAHENDRA
NIM. 160102041
Mahasiswa Fakultas Syari'ah dan Hukum
Prodi Hukum Ekonomi Syariah

FAKULTAS SYARI'AH DAN HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY
BANDA ACEH
2020 M / 1442 H

SISTEM DEFENSIF TERHADAP KEBERADAAN PENUMPANG ILEGAL UNTUK KESELAMATAN PELAYARAN DALAM PERSPEKTIF UU NO. 17 TAHUN 2008 DAN *SADD AL-DZARI'AH*
(Suatu Penelitian pada Pelayaran Banda Aceh – Sabang)

SKRIPSI

Diajukan kepada Fakultas Syari'ah dan Hukum
Universitas Islam Negeri (UIN) Ar-Raniry Banda Aceh
sebagai salah satu beban studi program sarjana (S-1)
dalam Ilmu Hukum Ekonomi Syari'ah

Oleh:

ZAIZIL IHZA MAHENDRA
NIM. 160102041
Mahasiswa Fakultas Syari'ah dan Hukum
Prodi Hukum Ekonomi Syariah

Disetujui untuk Dimunaqasyahkan oleh:

Pembimbing I,	Pembimbing II,
Dr. Muhammad Maulana, M.Ag	**Badri, S.HI., MH**
NIP. 197204261997031002	NIP. 197806142014111002

SISTEM DEFENSIF TERHADAP KEBERADAAN PENUMPANG ILEGAL UNTUK KESELAMATAN PELAYARAN DALAM PERSPEKTIF UU NO. 17 TAHUN 2008 DAN *SADD AL-DZARI'AH*
(Suatu Penelitian pada Pelayaran Banda Aceh – Sabang)

SKRIPSI

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

Pada Hari/Tanggal: Senin, 02 September 2020 M
14 Muharam 1442 H

di Darussalam, Banda Aceh
Panitia Ujian Munaqasyah Skripsi:

Ketua,	Sekretaris,
Dr. Muhammad Maulana, M.Ag	**Badri, S.HI., MH**
NIP 197204261997031002	NIP 197806142014111002
Penguji I,	Penguji II,
Mahdalena Nasrun, S.Ag., M.HI	**Hajarul Akbar, M.Ag**
NIP 197903032009012011	NIP 2027098802

Mengetahui,
Dekan Fakultas Syari'ah dan Hukum
UIN Ar-Raniry Banda Aceh

Muhammad Siddiq, M.H.,Ph.D
NIP 197703032008011015

KEMENTERIAN AGAMA REPUPLIK INDONESIA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY BANDA ACEH
FAKULTAS SYARI'AH DAN HUKUM
Jl. Syeikh Abdur Rauf Kopelma Darussalam Banda Aceh
Telp./ Fax. 0651-7557442Email :fsh@ar-raniry.ac.id

LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH

Yang bertandatangan dibawah ini

Nama : Zaizil Ihza Mahendra
NIM : 160102041
Prodi : Hukum Ekonomi Syari'ah
Fakultas : Syariah 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 pemanipulasian dan pemalsuan data.***
5. ***Mengerjakan sendiri karya ini dan mampu bertanggungjawab atas karya ini.***

Bila dikemudian hari ada tuntutan dari pihak lain atas karya saya, dan telah melalui pembuktian yang dapat dipertanggung jawabkan dan ternyata memang ditemukan bukti bahwa saya telah melanggar pernyataan ini, maka saya siap untuk dicabut gelar akademik saya atau diberikan sanksi lain berdasarkan aturan yang berlaku di Fakultas Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya.

Banda Aceh, 28 Agustus 2020
Yang Menyatakan,

Zaizil Ihza Mahendra

ABSTRAK

Nama	: Zaizil Ihza Mahendra
NIM	: 160102041
Fakultas/Prodi	: Syari'ah dan Hukum/Hukum Ekonomi Syari'ah
Judul	: Sistem Defensif Terhadap Keberadaan Penumpang Ilegal untuk Keselamatan Pelayaran dalam Perspektif UU No. 17 Tahun 2008 dan *Sadd Al-dzari'ah*
Tanggal Sidang	: 2 September 2020
Tebal Skripsi	: 102 Lembar
Pembimbing I	: Dr. Muhammad Maulana, M.Ag
Pembimbing II	: Badri, S.HI., MH
Kata Kunci	: Sistem Defensif, Keselamatan Pelayaran, *Sadd Al-dzari'ah*

Keberadaan penumpang ilegal dalam pelayaran dapat mengancam keselamatan pelayaran, pihak manajemen Pelabuhan Ulee Lheue hanya menginput pada daftar *manifest* penumpang yang legal. Pertanyaan penelitian yaitu Bagaimana pengawasan penumpang dan daftar *manifest* yang dilakukan oleh manajemen Pelabuhan Ulee Lheue pada pelayaran jalur Ulee Lheue – Balohan untuk memproteksi penumpang ilegal, Bagaimana risiko yang terjadi disebabkan keberadaan penumpang ilegal dalam pelayaran suatu kapal dan bagaimana upaya yang dilakukan oleh pihak *stakeholder* pelabuhan Ulee Lheue untuk mencegah keberadaan penumpang ilegal dalam setiap pelayaran menurut UU No.17 Tahun 2008 dan *sadd al-dzarî'ah.* Skripsi ini menggunakan metode penelitian kualitatif, teknik pengumpulan data dengan wawancara, dan observasi. Pengawasan yang dilakukan oleh manajemen pelabuhan yaitu mewajibkan setiap penumpang membeli tiket pelayaran dengan menunjukkan KTP sebagai identitas untuk selanjutnya dijadikan data *manifest* dan diserahkan pada saat hendak memasuki kapal, namun masih terjadi pengabaian terhadap regulasi pelayaran dengan minimnya pengawasan dan pengecekan pihak petugas. Risiko yang terjadi terhadap pelayaran akan dapat menyebabkan *overload*, secara langsung telah mengancam keselamatan pelayaran dan juga penumpang lain. Pihak manajemen pelabuhan Ulee Lheue telah membuat beberapa upaya strategis bersifat praktis yang dilakukan untuk mencegah penumpang ilegal, sesuai Pasal 144 UU No. 17 Tahun 2008 dengan hukuman membayar biaya tiket dan bila tidak mengikuti ketentuan tersebut akan dimasukkan dalam sel kapal. Tetapi langkah pencegahan ini kurang maksimal, karena penumpang ilegal sulit untuk diketahui. Menurut *sadd al-dzari'ah* keberadaan penumpang ilegal dalam pelayaran merupakan jalan yang membawa kepada sesuatu yang mengandung kemudharatan, dan harus di cegah.

KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan *Alhamdulillah* puji dan syukur penulis panjatkan kepada Allah Swt. Tuhan yang Maha Esa yang telah melimpahkan rahmat, nikmat, karunia, kesehatan serta keberkahan umur kepada penulis sehingga atas izin dan pertolongan-Nya penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul : "Sistem Defensif Terhadap Keberadaan Penumpang Ilegal untuk Keselamatan Pelayaran dalam Perspektif UU No. 17 Tahun 2008 dan *Sadd Al-dzari'ah* (Suatu Penelitian pada Pelayaran Banda Aceh – Sabang)" Adapun tujuan penulisan skripsi ini adalah untuk memenuhi salah satu persyaratan memperoleh gelar Sarjana Hukum (S.H) pada Prodi Hukum Ekonomi Syariah, Fakultas Syari'ah dan Hukum, Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Darussalam Banda Aceh.

Shalawat berlantunkan salam semoga senantiasa tercurahkan kepada Nabi besar Muhammad Saw beserta keluarga, para sahabat dan juga para pengikutnya yang telah membawa umat manusia keluar dari zaman kebodohan dan kekufuran menuju ke zaman yang penuh dengan ilmu pengetahuan yang menjunjung tinggi etika dan akhlakul karimah.

Selanjutnya bersamaan dengan ini, terselesainya penulisan karya ilmiah ini tidak lepas dari bantuan berbagai pihak yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini sehingga dapat terselesaikan dengan baik. Oleh karena itu dalam kesempatan yang berbahagia ini dengan penuh rasa hormat dan haru penulis ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini diantaranya:

1. Terima kasih Bapak Dr. Muhammad Maulana, M.Ag selaku pembimbing I, pembimbing akademik, sekaligus dosen Metodologi Penelitian Hukum dan bapak Badri, S.Hi., MH selaku pembimbing II, yang dengan penuh kesabaran dan keikhlasan telah memberi

membimbing, memberi bantuan, ide, masukan dan nasehat serta telah mengorbankan waktu dan tenaga untuk membantu penulis agar dapat menyelesaikan karya tulis dengan cepat dan baik.

2. Bapak Dr. Muhammad Shiddiq, MH., Ph.D selaku Dekan Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Ar-Raniry
3. Bapak Arifin Ilham Abdullah S.HI., MH, selaku Ketua Prodi Hukum Ekonomi Syariah UIN Ar-Raniry beserta jajaran Staf Prodi Hukum Ekonomi Syariah UIN Ar-Raniry yang senantiasa membantu dan memberi pelayanan terbaik kepada kami para mahasiswa Hukum Ekonomi Syari'ah.
4. Ucapan cinta dan terima kasih sebesar-besarnya penulis utarakan kepada Ayahanda Alm. Irwansyah dan Ibunda Nurkhaidah, yang telah melahirkan dan membesarkan penulis dengan penuh ketulusan dan kasih sayang, membimbing dan mendidik penulis agar taat dan beriman kepada Allah Swt, Juga kepada Abang Andi Aris Muhidin, kakak Putri Wahyuni, dek Rima Novianti, Aulia Lutfi dan Laily Mastura yang telah memberikan semangat, motivasi, dan doanya selama ini. Doa, nasehat, arahan dan dukungan keluargalah yang telah menjadi motivasi utama penulis untuk dapat segera menyelesaikan skripsi ini dengan baik
5. Terima kasih kepada seluruh bapak/Ibu dosen Fakultas Syariah dan Hukum yang telah membekali kami dengan ilmu yang berkah mulai dari awal hingga akhir semester serta telah membantu penulis hingga dapat menyelesaikan semua urusan perkuliahan dalam waktu cepat dan tepat.
6. Terima kasih kepada pihak Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh, PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) cabang Banda Aceh, serta Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan dan kepada responden dan informan, yang telah membantu penulis serta meluangkan waktu untuk memberi informasi maupun lainnya mengenai permasalahan skripsi penulis.

7. Terima kasih kepada sahabat-sahabat seperjuangan yang selalu sama-sama berjuang T. Taufit Hidayat, Resky Novanriandi, Aqil Azizi, Muhammad Irvan, Rina Riska, Balqis Vilza, Desi Amalia, Zumara, Ridha Kasrita, Ninda mauliza, Desi Afriyani, Muammar Septian, Mahmuddin dan Teman-teman Mata Kuliah Metodologi Penelitian Hukum serta unit satu dan unit dua yang selalu menjadi yang terbaik selama perkuliahan ini. Semoga kebaikan kalian dibalas oleh Allah SWT.
8. Terima kasih juga kepada semua pihak yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu-persatu.

Dengan harapan besar semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi kita semua dan bagi para pihak yang telah membantu dalam pembuatan skripsi ini semoga Allah membalas setiap kebaikan dan dukungan yang diberikan kepada pnulis dengan balasan yang sebaik-baiknya. Amin ya Rabb al-'alamin. Akhir dari tulisan ini penulis menyadari bahwa dalam proses penulisan skripsi ini terdapat kendala dan kekurangan dan juga jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu penulis berharap adanya kritis, saran serta usulan yang membangun, mengingat tidak akan ada perubahan dan kemajuan tanpa adanya saran yang membangun.

Banda Aceh, 15 Juli 2020
Penulis,

Zaizil Ihza Mahendra

PEDOMAN TRANSLITERASI ARAB LATIN DAN SINGKATAN

Keputusan Bersama Menteri Agama dan Menteri P dan K

Nomor: 158 Tahun 1987 – Nomor: 0543 b/u/1987

1. Konsonan

No	Arab	Latin	Ket	No	Arab	Latin	Ket
1	ا	Tidak dilam Bangkan		16	ط	ṭ	t dengan titik di bawahnya
2	ب	B		17	ظ	ẓ	z dengan titik di bawahnya
3	ت	T		18	ع	‘	
4	ث	ṡ	s dengan titik di atasnya	19	غ	g	
5	ج	J		20	ف	f	
6	ح	ḥ	h dengan titik di bawahnya	21	ق	q	
7	خ	Kh		22	ك	k	
8	د	D		23	ل	l	
9	ذ	Ż	z dengan titik di atasnya	24	م	m	
10	ر	R		25	ن	n	
11	ز	Z		26	و	w	
12	س	S		27	ه	h	
13	ش	Sy		28	ء	’	

14	ص	ṣ	s dengan titik di bawahnya	29	ي	y	
15	ض	ḍ	d dengan titik di bawahnya				

2. Konsonan

Vokal Bahasa Arab, seperti vokal bahasa Indonesia, terdiri dari vokal tunggal atau monoftong dan vokal rangkap atau diftong.

a. Vokal Tunggal

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

Tanda	Nama	Huruf Latin
◌َ	*Fatḥah*	A
◌ِ	*Kasrah*	I
◌ُ	*Dhammah*	U

b. Vokal Rangkap

Vokal rangkap bahasa Arab yang lambangnya berupa gabungan antara harkat dan huruf, transliterasinya gabungan huruf, yaitu:

Tanda dan Huruf	Nama	Gabungan Huruf
ي ◌َ	*Fatḥah* dan *ya*	Ai
و ◌َ	*Fatḥah* dan *wau*	Au

Contoh:

كيف : *kaifa* **هول** : *haula*

3. *Maddah*

Maddah atau vokal panjang yang lambangnya berupa harkat dan huruf, transliterasinya berupa huruf dan tanda, yaitu:

Harkat dan Huruf	Nama	Huruf dan Tanda
ي /اَ	*Fatḥah*dan *alif* atau *ya*	ā
ي	*Kasrah* dan *ya*	ī
ي	*Dammah* dan *wau*	ū

Contoh:

قَالَ : *qāla*

رَمَى : *ramā*

قِيْلَ : *qīla*

يَقُوْلُ : *yaqūlu*

4. Ta *Marbutah* (ة)

Transliterasinya untuk ta marbutah ada dua.

a. Ta *marbutah* (ة) hidup

Ta *marbutah*(ة) yang hidup atau mendapat harkat *fatḥah, kasrah,* dan *dammah,* transliterasinya adalah t.

b. Ta *marbutah* (ة) mati

Ta *marbutah* (ة) yang mati atau mendapat harkat sukun, transliterasinya adalah h.

c. Kalau pada suatu kata yang akhir huruf ta *marbutah*(ة) diikuti oleh kata yang menggunakan kata sandang al, serta bacaan kedua kata itu terpisah maka ta *marbutah*(ة) itu ditransliterasikan dengan h.

Contoh:

رَوْضَةُ ٱلاَطْفَالْ : *rauḍah al-aṭfāl/ rauḍatul aṭfāl*

اَلْمَدِيْنَةُ الْمُنَوَّرَةْ : *al-Madīnah al-Munawwarah/ al-Madīnatul Munawwarah*

طَلْحَةْ : *Ṭalḥah*

Catatan:

Modifikasi

1. Nama orang berkebangsaan Indonesia ditulis seperti biasa tanpa transliterasi,seperti M. Syuhudi Ismail. Sedangkan nama-nama lainnya ditulis sesuai kaidah penerjemahan. Contoh: Ḥamad Ibn Sulaiman.
2. Nama negara dan kota ditulis menurut ejaan Bahasa Indonesia, seperti Mesir bukan Misr ; Beirut, bukan Bayrut ; dan sebagainya.
3. Kata-kata yang sudah dipakai (serapan) dalam kamus Bahasa Indonesia tidak ditransliterasi. Contoh: Tasauf, bukan Tasawuf.

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 : Fasilitas Umum Pelabuhan Ulee Lheue 48

Tabel 3.2 : Fasilitas Penunjang Pelabuhan Ulee Lheue 49

Tabel 3.3 : Daftar Kapal di Pelabuhan Ulee Lheue 50

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 : SK Penetapan Pembimbing

Lampiran 2 : Surat Permohonan Kesediaan Memberi Data

Lampiran 3 : Surat Balasan Permohonan Kesediaan Memberi Data

Lampiran 4 : Daftar Wawancara

Lampiran 5 : Contoh Tiket Kapal

Lampiran 6 : Dokumentasi Penelitian

DAFTAR ISI

LEMBARAN JUDUL ..... **i**
PENGESAHAN PEMBIMBING ..... **ii**
PENGESAHAN SIDANG ..... **iii**
ABSTRAK ..... **iv**
KATA PENGANTAR ..... **v**
TRANSLITERASI ..... **viii**
DAFTAR TABEL ..... **xii**
DAFTAR LAMPIRAN ..... **xiii**
DAFTAR ISI ..... **xiv**

BAB SATU: PENDAHULUAN **1**
A. Latar Belakang Masalah 1
B. Rumusan Masalah 7
C. Tujuan Penelitian 7
D. Penjelasan Istilah 8
E. Kajian Pustaka 10
F. Metode Penelitian 14
1. Pendekatan penelitian 14
2. Jenis penelitian 14
3. Sumber data 15
4. Teknik pengumpulan data 15
5. Teknik analisis data 17
G. Sistematika Pembahasan 18

BAB DUA:
KESELAMATAN PELAYARAN DALAM UU NO. 17 TAHUN 2008 DAN *SADD AL-DZARI'AH* **20**
A. Konsep Keselamatan Pelayaran dan Penumpang Ilegal dalam UU No. 17 2008 tentang Pelayaran 20
1. Pengertian Keselamatan Pelayaran dan Penumpang Ilegal 20
2. Hak dan Kewajiban Penumpang dalam Pelayaran. 26
3. Sistem Defensif terhadap Keberadaan Penumpang Ilegal dalam Pelayaran 28
4. Sanksi dan Hukuman terhadap Penumpang Ilegal dalam pelayaran 29
B. Konsep *Sadd al-dzariah* dan Implementasinya Dalam Hukum Islam 31
1. Pengertian dan Dasar Hukum *Sadd al-dzariah* 31
2. Bentuk-bentuk *Sadd al-dzari'ah* 39
3. Kedudukan *Sadd al-dzari'ah* Dalam Hukum Islam..... 42

BAB TIGA: KEBIJAKAN MANAJEMEN PELABUHAN ULEE LHEUE DALAM MEREDUKSI PENUMPANG ILEGAL UNTUK KESELAMATAN PELAYARAN DALAM PERSPEKTIF UU NO. 17 TAHUN 2008 DAN *SADD AL-DZARI'AH* 45

A. Gambaran Umum tentang Pelabuhan Ulee Lheue 45

B. Pengawasan Manajemen Pelabuhan Ulee Lheue terhadap Penumpang Pada Daftar Manifest Untuk Memproteksi Penumpang Ilegal. 51

C. Risiko yang terjadi Disebabkan Keberadaan Penumpang Ilegal dalam Pelayaran Kapal Jalur Ulee Lheue – Balohan. 61

D. Upaya yang Dilakukan Oleh Pihak *Stakeholder* Pelabuhan Ulee Lheue untuk Mencegah Keberadaan Penumpang Ilegal dalam Setiap Pelayaran Menurut UU No. 17 Tahun 2008 dan *Sadd Al-zariah* 66

BAB EMPAT: PENUTUP 71

A. Kesimpulan 71

B. Saran 72

DAFTAR PUSTAKA 74

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

BAB SATU
PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Transportasi air menjadi salah satu jenis angkutan yang terus mengalami perkembangan dan revolusi dari masa ke masa, hingga kini penggunaan moda transportasi air masih tetap popular di kalangan masyarakat, baik untuk jarak dekat, menengah maupun jarak jauh yang membutuhkan waktu berhari-hari. Sekarang alat transportasi air ini sangat beragam dan juga menggunakan tekonologi tinggi baik untuk kelas kapal pesiar, fery maupun *speed boat*.

Dalam UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pemerintah telah membuat regulasi tentang angkutan air ini yang menjadi kompetensi lembaga ASDP (Angkutan Sungai Danau dan Pulau), dan telah menetapkan berbagai hal signifikan untuk keteraturan dan kepastian hukum tentang angkutan air ini agar dapat mengayomi dan melayani masyarakat dengan baik yang sangat membutuhkan alat transportasi ini sebagai salah satu bentuk transportasi murah.[1]

Sebagai salah satu komponen utama dalam sistem transportasi laut, diperlukan adanya peran penting pelabuhan untuk menyelenggarakan pelayaran yang baik dan aman untuk setiap penumpang dan kapal itu sendiri. Oleh karena itu dalam UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran telah ditetapkan berbagai aturan yang penting untuk penyelenggaraan pelayaran berbagai jenis kapal agar terhindar dari tindakan *human eror*. Undang Undang pelayaran ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan, yaitu tanggal 7 Mei 2008 dalam lembaran Negara Tahun 2008 Nomor 64. Salah satu hal yang harus di waspadai dalam setiap pelayaran keberadaan penumpang ilegal yang dapat mengancam keselamatan pelayaran bila jumlah penumpang melebihi kapasitas yang semestinya diangkut oleh sebuah kapal.

[1] Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Berdasarkan Pasal 38 UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, *perusahaan pengangkutan wajib mengangkut penumpang dan/atau barang terutama pengangkutan pos yang disepakati dalam perjanjian pengangkutan*.[2] Perjanjian pengangkutan yang dimaksud dibuktikan dengan karcis penumpang dan dokumen muatan. Secara tidak langsung PT. PELNI selaku perusahaan di bidang pengangkutan wajib memberikan fasilitas atas ketentuan yang tertera dalam tiket sebagai tanda bukti telah terjadi perjanjian pengangkutan antara perusahaan pengangkutan perairan dan penumpang atau pemilik barang, dengan pembayaran biaya pengangkutan.

Keberadaan penumpang ilegal secara langsung sangat membahayakan setiap pelayaran karena pihak manajemen tidak mengetahui secara pasti total muatan penumpang karena tidak dimuat dalam daftar *manifest* yang menjadi laporan resmi jumlah penumpang dalam suatu kapal, termasuk muatan lainnya seperti kendaraan bermotor dan barang-barang lainnya. Tidak diketahui keberadaan penumpang ilegal ini dapat mempengaruhi keseluruhan muatan kapal sehingga bila suatu kapal *overload*[3], maka ketika menghadapi cuaca buruk akan sangat berat mengatasi kelebihan muatan tersebut.

Keberadaan penumpang ilegal yang tidak tercantum namanya dalam daftar *manifest* menyebabkan tidak ditanggung risiko yang muncul terhadapnya oleh perusahaan asuransi sehingga keberadaannya secara yuridis formal tidak terproteksi bahkan keberadaannya secara langsung telah mengancam keselamatan pelayaran dan juga penumpang lain yang secara resmi dan legal menggunakan jasa suatu kapal. Oleh karena itu keberadaan penumpang ilegal ini bukan hanya merugikan perusahaan bahkan telah mengancam jiwa penumpang lain yang secara resmi telah membayar biaya yang ditetapkan oleh perusahaan pelayaran. Penumpang ilegal telah mendhalimi keberadaan penumpang legal yang dilindungi keberadaannya oleh hukum.

---

[2] Pasal 38, Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

[3] *Overload* adalah beban yang terlalu berat, kelebihan muatan kapal.

Perusahaan pelayaran, pihak ASDP dan manajemen pelabuhan bertanggung jawab sepenuhnya terhadap keselamatan pelayaran. Dalam Pasal 40 ditetapkan bahwa:[4]

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

Hal ini juga menjelaskan bahwa segala bentuk kesepakatan yang termuat dalam dokumen muatan atau karcis menjadi tanggung jawab perusahaan pengangkut untuk memenuhinya, serta menjadi hak bagi penumpang menuntut haknya sesuai dengan kesepakatan yang termuat dalam dokumen muatan tersebut.

Dalam Pasal 38 UU No. 17 Ayat 2, dapat dipahami bahwa penumpang ilegal tidak memiliki tanda bukti yang sah yang dapat dijadikan sebagai tanda bahwa keberadaannya dalam kapal tersebut legal secara hukum. Setiap pengangkutan terutama kapal laut, penumpang harus mampu membuktikan keberadaannya secara legal, hal tersebut bukan hanya untuk memastikan namanya terdaftar dalam *manifest* yang akan berangkat dalam pelayaran namun juga dalam *manifest* tersebut menjadi dasar pertanggungan resiko dan asuransi yang akan dilakukan oleh manajemen pelabuhan dan pelayaran.

Pengaturan dalam Pasal 38 ini juga menjadi dasar bahwa penumpang ilegal akan sangat mempengaruhi keselamatan pelayaran karena setiap pelayaran memiliki kapasitas penumpang dalam jumlah tertentu, sehingga bila jumlah atau bobot penumpang di luar kapasitas yang semestinya maka akan mempengaruhi keselamatan pelayaran karena keberadaan penumpang telah di luar batas maksimum yang ditentukan.

---

[4] Pasal 38, Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Secara konseptual dalam literatur usul fiqh, fuqaha telah membuat teori tentang *sadd al-dzarî'ah* yang merupakan upaya pencegahan terjadinya suatu peristiwa yang dapat menimbulkan bencana dan juga kemudharatan. *Sadd al-dzarî'ah* merupakan salah satu bentuk upaya memunculkan maslahat dan menghilangkan mafsadat. Dasar pegangan ulama untuk menggunakan *sadd al-dzarî'ah* adalah kehati-hatian dalam beramal ketika menghadapi perbenturan antara maslahat dan mafsadat. Bila maslahat yang dominan, maka boleh dilakukan; dan bila mafsadat yang dominan, maka harus di tinggalkan. Bila sama kuat di antara keduanya, maka untuk menjaga kehati-hatian harus diambil prinsip yang berlaku, yaitu sebagaimana dirumuskan dalam kaidah." Menolak kerusakan diutamakan ketimbang mengambil kemafsadatan".[5]

Dengan demikian keberadaan penumpang ilegal dalam pelayaran suatu kapal bukan hanya membahayakan terhadap dirinya bahkan membahayakan pihak lain, terutama penumpang yang legal yang telah membayar biaya penggunaan kapal sesuai dengan tarif yang telah ditetapkan oleh perusahaan pelayaran tersebut. Kondisi ini juga mengancam perusahaan pelayaran karena dapat mengakibatkan kapal tenggelam serta menimbulkan dampak yang sangat besar terhadap keberadaan dan kelangsungan perusahaan pelayaran tersebut.

Pihak penumpang ilegal ini secara sadar telah mengancam jiwa pihak lain dengan keberadaannya di kapal hanya sekedar untuk menghindari biaya sebagai penumpang yang harus dibayarnya yang nilainya yang tidak seberapa dibandingkan risiko yang ditimbulkannya akibat kelebihan muatan di suatu kapal karena lazimnya keberadaan penumpang ilegal dalam satu kapal ini tidak sedikit jumlahnya. Beberapa kasus kecelakaan karena kelebihan muatan ini telah terjadi di Indonesia termasuk peristiwa tenggelamnya Kapal Gurita pada 19 Januari 1996 yang telah merenggut ratusan nyawa dan telah menimbulkan dampak kerugian baik secara moril dan materil terhadap masyarakat Sabang

[5] Amir Syarifuddin, *Usul Fiqh*, (Jakarta: Prenada Media, 2008), hlm. 455.

khususnya dan masyarakat Aceh umumnya serta perusahaan PELNI (Pelayaran Nasional Indonesia).[6]

Perusahaan PELNI harus mampu menerapkan dan menjamin keselamatan pelayaran *karena* hal tersebut menyangkut nyawa penumpang dan juga keselamatan harta mereka. Oleh kerena itu pihak menejemen PELNI terutama pihak yang mengelola perusahaan harus menanggulangi dalam bentuk tindakan preventif untuk membendung potensi bencana yang terjadi pada kapal dan pelayarannya seperti yang pernah terjadi di berbagai daerah di Indonesia yang menimbulkan korban ratusan nyawa.

Berdasarkan pengamatan dan juga *interview* dengan awak kapal bahwa dalam setiap pelayaran di Pelabuhan Ulee Lheue dan Pelabuhan Balohan baik pada kapal fery (kapal lambat) maupun *speed boat* (kapal cepat) sering ditemui keberadaan penumpang ilegal yang diistilahkan dengan penumpang gelap, karena keberadaannya dalam setiap pelayaran secara ilegal dan tidak terdaftar dalam *manifest* namun pihak *stakeholder*[7] enggan mengusik keberadaan mereka. Keberadaan penumpang ilegal ini biasanya mereka memiliki kenalan dengan awak kapal atau biasa disebut orang dalam yang memiliki kekuasaan, meskipun tidak memiliki kelengkapan bukti tentang keberadaannya berupa tiket tetap dengan leluasa menggunakan semua fasilitas yang ada dalam kapal.[8]

Selain penumpang ilegal yang tidak memiliki tiket, ternyata dalam pelayaran pelabuhan Ulee Lheue – Balohan dan sebaliknya, terdapat juga penumpang yang meperoleh tiket pelayaran dari tempat yang tidak legal yaitu bukan di tempat penjualan tiket resmi di pelabuhan Ulee Lheue. Sebagian penumpang ilegal ini membeli tiket pelayaran melalui calo yaitu pihak non

---

[6] Hasil wawancara dengan, Slamet Riyadi, Manajer Usaha Dan Teknik, Tanggal 19 Juni 2020, di Kantor ASDP, Kecamatan Meuraxa, Banda Aceh.

[7] *Stakeholder* adalah sekelompok masyarakat yang memiliki hubungan dengan sebuah perusahaan baik secara pihak yang mempengaruhi atau terpengaruh.

[8] Hasil wawancara dengan Humaini, pegawai Dishub, pada tanggal 10 April 2019, di Pelabuhan Ulee Lheue, Kecamatan Meuraxa, Banda Aceh.

resmi yang menjual tiket pelayaran yang harganya lebih tinggi dari loket resmi. Penumpang yang membeli tiket dari calo ini tidak terdaftar dalam *manifest* yang resmi yang ditetapkan oleh manajemen pelabuhan sebagai dokumentasi resmi tentang pelayaran, penumpang dan semua item yang dimuat di kapal.

Keberadaan penumpang ilegal dalam pelayaran di Pelabuhan Ulee Lheue sebagian disebabkan oleh pihak manajemen kapal itu sendiri yang membebaskan penumpang tersebut dari *cost* angkutan kapal. Penumpang ilegal dalam katagori ini sangat susah dideteksi keberadaannya karena keberadaan penumpang tersebut diproteksi oleh oknum dari pihak manajemen kapal. Namun ada juga penumpang ilegal yang keberadaannya dengan sengaja menyusup kedalam kapal tanpa bantuan ABK (Anak Buah Kapal).[9]

Adanya penumpang ilegal jenis ini biasanya hanya orang orang tertentu yang sudah familiar dengan pihak pihak manajemen pelabuhan, sehingga tanpa rasa sungkan memasuki kapal tanpa izin pihak yang berwenang yang mengelola kapal sesuai dengan aturan hukum yang berlaku. Berbagai praktek penumpang ilegal masih dapat ditemui dalam pelayaran kapal ferry roro di Pelabuhan Ulee Lheue maupun di Pelabuhan Balohan.[10] Keberadaan penumpang ilegal akan mengancam keselamatan pelayaran bila muatan kapal melebihi kapasitas yang telah ditetapkan juga keselamatan pelayaran terutama pada masa masa tertentu yang tinggi sekali jumlah penumpang seperti pada masa *peak season*[11] dan penumpang tidak tertib dalam memasuki kapal sehingga saat kondisi ini terjadi sangat memudahkan penumpang ilegal memasuki kapal dan bahkan kondisi ini lebih diperparah saat cuaca buruk yang mengakibatkan gelombang tinggi dan angin kencang yang memicu terjadinya berbagai potensi bencana dalam

[9] Hasil wawancara dengan Ovin H, ABK kapal BRR, pada tanggal 25 April 2019, di pelabuhan Ulee Lheue, kecamatan Meuraxa, Banda Aceh.

[10] *Ibid.*

[11] *Peak season* adalah musim puncak, atau dapat di artikan tahun ketika banyak orang bepergian dan harga biasanya berada pada titik paling tinggi, lebih tepatnya periode puncak dalam musim liburan *High season*

pelayaran di rute Ulee Lheue - Balohan meskipun jarak tempuh cenderung singkat dalam durasi normal sekitar 2 Sampai 3 Jam.

Penumpang ilegal bukan hanya merugikan pihak kapal dan manajemen pelabuhan namun juga penumpang lainnya, yang haknya dirampas dan digunakan oleh penumpang ilegal ini terutama fasilitas yang semestinya sepenuhnya digunakan oleh pihak penumpang resmi namun hal tersebut tidak dapat dilakukan. Sehingga dari gambaran singkat di atas keberadaan penumpang ilegal menurut konsep *sadd al-zari'ah* merupakan kedhaliman kepada penumpang lain yang telah membayar *cost* dalam jumlah tertentu sebagai kewajiban penumpang yang harus dipenuhi pada setiap pelayaran.

Berdasarkan latar belakang di atas, maka penulis tertarik untuk mengkaji dan meneliti lebih lanjut masalah tersebut dalam sebuah karya ilmiah dengan judul **"Sistem Defensif Terhadap Keberadaan Penumpang Ilegal Untuk Keselamatan Pelayaran Dalam Perspektif UU No. 17 Tahun 2008 Dan *Sadd Al-dzari'ah* (Suatu Penelitian pada Pelayaran Banda Aceh – Sabang)".**

B. Rumusan Masalah

Untuk memfokuskan kajian dan pembahasan skripsi ini maka dibutuhkan rumusan masalah sebagai sumber analisis yang akan dipaparkan secara ilmiah. Adapun rumusan masalah penelitian ini sebagai berikut:

1. Bagaimana pengawasan penumpang dan daftar *manifest* yang dilakukan oleh manajemen Pelabuhan Ulee Lheue pada pelayaran jalur Ulee Lheue – Balohan untuk memproteksi penumpang ilegal?
2. Bagaimana risiko yang terjadi disebabkan keberadaan penumpang ilegal dalam pelayaran suatu kapal?
3. Bagaimana upaya yang dilakukan oleh pihak *stakeholder* Pelabuhan Ulee Lheue untuk mencegah keberadaan penumpang ilegal dalam setiap pelayaran menurut UU No. 17 Tahun 2008 dan *sadd al-dzarî'ah*?

C. Tujuan Penelitian

Sebagai kajian ilmiah, skripsi ini akan didesain untuk memperoleh capaian sebagai *output* dari kajian secara komprehensif. Adapun tujuan penelitian dari riset ini sebagai berikut, yaitu:

1. Untuk mengetahui pengawasan penumpang dan daftar *manifest* yang dilakukan oleh manajemen Pelabuhan Ulee Lheue dalam setiap log pelayaran jalur Ulee Lheue – Balohan untuk memproteksi penumpang ilegal.
2. Untuk mengtahui risiko yang terjadi disebabkan keberadaan penumpang ilegal dalam pelayaran kapal jalur Ulee Lheue – Balohan.
3. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan oleh pihak *stakeholder* pelabuhan Ulee Lheue untuk mencegah keberadaan penumpang ilegal dalam setiap pelayaran menurut UU No. 17 Tahun 2008 dan *sadd ad-dzarî'ah*.

D. Penjelasan Istilah

Agar lebih mudah memahami isi penelitian ini, maka sebelumnya penulis terlebih dahulu akan menjelaskan beberapa istilah penting yang terdapat pada judul skripsi ini, sehingga jelas definisinya dan dapat menghindarkan pembaca dari kesalahpahaman dalam memaknai judul skripsi ini. Adapun istilah-istilah yang akan dijelaskan tersebut yaitu :

1. Sistem Defensif

   Sistem merupakan kata serapan dari bahasa Inggris yaitu *system*. Secara terminologi sistem ini diartikan sebagai suatu perangkat unsur yang secara teratur saling berkaitan sehingga membentuk suatu totalitas. Menurut Prajudi sistem adalah prosedur yang sudah direncanakan dengan mengikuti pola-pola tertentu. Dalam hal ini pola dibuat agar bisa menggerakkan suatu

fungsi agar bisa bekerja dengan baik. Tanpa perencanaan yang matang, maka hasil kerja tidak akan maksimal.[12]

Defensif adalah suatu sikap bertahan atau sesuatu yang digunakan atau dimaksudkan untuk bertahan.[13] Defensif juga diartikan suatu hal yang bersifat melindungi seseorang atau sesuatu terhadap serangan, menjaga keamanan, membentangi diri dan sebagainya.

Adapun yang dimaksudkan dengan sistem defensif dalam penelitian ini yaitu suatu tindakan dan kebijakan yang dibuat dengan menggunakan seperangkat hukum yang mampu meminimalisir tindakan pelanggaran hukum oleh oknum penumpang kapal laut.

2. Penumpang Ilegal

Penumpang ilegal merupakan frase yang terdiri dari dua kata yaitu penumpang dan ilegal. Penumpang adalah orang yang menumpang atau orang yang naik kereta, kapal dan sebagainya.[14] Dalam artian lain penumpang adalah seseorang yang hanya menumpang, baik itu pesawat, kereta api, bus, kapal maupun jenis transportasi lainnya, tetapi tidak termasuk awak yang mengoperasikannya. Ilegal dalam kamus hukum, diartikan tidak sah, tidak berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku atau bertentangan dengan hukum.[15] Sementara dalam buku hukum kapitalis, ilegal adalah perbuatan yang melanggar hukum.[16]

Adapun makna penumpang ilegal yang penulis maksudkan dalam variabel penelitian ini adalah pihak penumpang yang memasuki kapal tanpa tiket resmi yang dikeluarkan oleh pihak manajemen pelabuhan sebagai bukti

---

[12] http://pengertianparaahli.com/penegrtian-sistem-adalah diakses tanggal 3 Juli 2019.

[13] Departemen Pendidikan Nasional, *Kamus Besar Bahasa Indonesia, Edisi Ketiga*, (Jakarta: Balai Pustaka, 2002), hlm. 403.

[14] *Ibid*., hlm. 830.

[15] Sudarsono, *Kamus Hukum Edisi Baru*, Cet. 4, (Jakarta: PT Rineka Cipta, 2005), hlm. 178.

[16] Sutan Remy Sjahdeini, *Hukum Kepailitan,* (Jakarta: Pustaka Utama Grafiti, 2002), hlm. 429.

pembayaran yang sah yang telah dilakukan setiap penumpang yang akan menggunakan kapal laut.

3. Perspektif *Sadd Al-dzarî'ah*

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia perspektif adalah cara melukiskan suatu benda di permukaan yang mendatar sebagaimana yang tampak oleh mata dengan 3 dimensi (panjang, lebar, dan tinggi), dan juga dapat diartikan sebagai sudut pandang atau pandangan.

Secara garis besar, perspektif merupakan suatu kumpulan dari asumsi atau keyakinan tentang suatu hal. Dengan perspektif yang dimiliki, orang akan memandang suatu hal dengan berdasarkan pada cara-cara tertentu, dan cara-cara ini berhubungan dengan asumsi yang mendasarinya, yaitu unsur pembentuknya dan ruang lingkup dari apa yang dipandang. Sehingga perspektif dapat membimbing setiap orang dalam menentukan bagian yang relevan dengan fenomena sesuai yang terpilih dari konsep tertentu untuk dipandang secara rasional.

Sadd al-dzarî'ah merupakan salah satu bentuk upaya memunculkan maslahat dan menghilangkan mafsadat. Dasar pegangan ulama untuk menggunakan *sadd al-dzarî'ah* adalah kehati-hatian dalam beramal ketika menghadapi perbenturan antara maslahat dan mafsadat. Bila maslahat yang dominan, maka boleh dilakukan; dan bila mafsadat yang dominan, maka harus ditinggalkan. Bila sama kuat di antara keduanya, maka untuk menjaga kehati-hatian harus diambil prinsip yang berlaku, yaitu sebagaimana dirumuskan dalam kaidah." Menolak kerusakan diutamakan ketimbang mengambil kemafsadatan".[17]

[17] Amir Syarifuddin, *Usul Fiqh* (Jakarta: Prenada Media, 2008), hlm. 455.

E. Kajian Pustaka

Kajian pustaka pada intinya bertujuan untuk mendapatkan topik yang akan diteliti dengan penelitian yang pernah dilakukan sebelumnya sehingga tidak terjadinya pengulangan dalam penelitian.

Menurut penulusuran yang telah dilakukan oleh penulis, sebelumnya belum ada pembahasan yang secara mendetail terkait masalah yang akan diteliti. Hal ini terlihat oleh kajian pustaka yang akan penulis tulis. Melalui judul penelitian yang akan penulis ajukan ini, penulis membagi tinjauan kepustakaan yaitu *Sistem Defensif Terhadap Keberadaan Penumpang Ilegal untuk Keselamatan Pelayaran dalam Perspektif UU No. 17 Tahun 2008 dan Sadd Al-dzari'ah (Suatu Penelitian pada Pelayaran Banda Aceh – Sabang)*.

Namun skripsi tentang transportasi laut banyak diteliti, salah satunya skripsi yang ditulis oleh Ahmad Suyuti yang telah menyelesaikan program studinya pada tahun 2017 di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Makassar yang meneliti tentang "*Tanggung Jawab Pelayanan Jasa Transportasi Laut Oleh PT. PELNI Terhadap Penumpang"*. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tanggung jawab pengangkut dengan adanya laik laut dan untuk mengetahui pelaksanaan hubungan tanggung jawab pengangkut dengan penumpang yang tidak membayar tiket.[18] Adapun yang membedakan penelitian ini dengan penelitian yang penulis lakukan terdapat pada subjek permasalahannya yaitu: tanggung jawab jasa transportasi laut dengan adanya laik laut dan pelaksanaan tanggung jawab jasa pengangkut terhadap penumpang yang tidak membayar tiket.

Pada tulisan lain juga membahas mengenai "*Kualitas Pelayanan Publik (Studi Kasus Pelayanan Di Unit Usaha Transportasi Laut PD. Panca Karya Ambon)*" yang ditulis oleh Elsi Molle pada tahun 2016. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kesenjangan persepsi manajemen, menganalisis kesenjangan

[18] Ahmad suyuti, *Tanggung Jawab Pelayanan Jasa Transportasi Laut Oleh PT. PELNI Terhadap Penumpang,* Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Makassar, 2017.

persepsi kualitas, menganalisis kesenjangan penyelenggaraan pelayanan, dan menganalisis kesenjangan komunikasi pasar di unit usaha transportasi Laut PD. Panca Karya Ambon.[19] Adapun yang membedakan penelitian ini dengan penelitian yang penulis lakukan terdapat pada subjeknya yaitu pada penelitian ini membahas bagaimana kualitas pelayanannya, analisis kesenjangan persepsi manajemen pada PD. Panca Karya Ambon, dan juga kesenjangan penyelenggaraan pelayanannya.

Penelitian berikutnya dalam bentuk skripsi ditulis oleh Jusna yang berjudul "*Peranan Transportasi Laut Dalam Menunjang Arus Barang dan Orang Di Kecamatan Maligano Kabupaten Muna"* diterbitkan oleh Fakultas ekonomi dan bisnis Haluoleo pada tahun 2016. Tulisan ini membahas tentang apakah transportasi laut berperan terhadap arus barang dan orang di Kecamatan Maligano Kabupaten Muna. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui peranan transportasi laut terhadap arus barang dan orang di Kecamatan Maligano Kabupaten Muna.[20] Adapun yang membedakan penelitian ini dengan penelitian yang penulis lakukan adalah pada penelitian yang penulis lakukan membahas mengenai bagaimana sistem pertahanan pihak pelayaran atau *stake holder* dalam mengatasi keberadaan penumpang ilegal untuk keselamatan sebuah pelayaran.

Nur Hanifah, seorang mahasiswa Fakultas Hukum Unsyiah menulis skripsi dengan judul "*Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Keamanan dan Keselamatan Penumpang (Suatu Penelitian Pada PT. Angkutan sungai Danau dan Penyeberangan Indonesia Ferry (Persero) Banda Aceh)"* diterbitkan oleh Fakultas Hukum Universitas Syiah Kuala Banda Aceh pada tahun 2017. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bentuk tanggug jawab pengangkut terhadap keamanan dan keselamatan penumpang, mengetahui faktor yang

---

[19] Elsi Molle, *Kualitas Pelayanan Publik (Studi Kasus Pelayanan Di Unit Usaha Transportasi Laut PD. Panca Karya Ambon)*, Fakultas Hukum, 2016.

[20] Jusna, *Peranan Transportasi Laut Dalam Menunjang Arus Barang dan Orang Di Kecamatan Maligano Kabupaten Muna,* Fakultas Ekonomi dan Bisnis Haluoleo, 2016.

menjadi hambatan bagi pengangkut dalam mengaplikasikan tanggung jawabnya, dan untuk mengetahui upaya pengangkut dalam menigkatkan tanggung jawab terhadap keamanan dan keselamatan penumpang.[21] Adapun yang membedakan penelitian ini dengan penelitian yang penulis lakukan terdapat pada subjek permasalahannya yaitu tanggung jawab jasa angkutan terhadap keamanan dan keselamatan penumpang, penelitian ini lebih memfokuskan terhadap kualitas pelayanan dan keamanan penumpang dengan fasilitas fasilitas yang telah diberikan oleh pihak pengangkut.

Kemudian skripsi yang ditulis oleh Yohana Amarizha yang berjudul "*Penerapan Sanksi Pidana Terhadap Penumpang Gelap Di Atas Kapa*l *(Suatu Penelitian Pada Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan (Asdp) Kota Banda Aceh)"* diterbitkan oleh Fakultas Hukum Universitas Syiah Kuala Banda Aceh pada tahun 2016. Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan faktor faktor penyebab terjadinya tindak pidana penumpang yang tidak memiliki tiket di atas kapal, faktor penyebab tidak diterapkannya sanksi pidana secara tegas terhadap penumpang yang tidak memiliki tiket di atas kapal, dan upaya yang ditempuh dalam menanggulangi tindak pidana penumpang yang tidak memiliki tiket di atas kapal.[22] Adapun yang membedakan penelitian ini dengan penelitian yang penulis lakukan adalah terdapat pada subjek permasalahannya yaitu pada penelitian yang di teliti oleh Yohana Amarizha membahas bagaimana sanksi yang diterapkan kepada penumpang yang tidak membayar tiket.

Dari beberapa referensi yang telah penulis sebutkan di atas, bahwa terdapat kedekatan substansi isi dengan penelitian ini, tetapi tidak sama dengan penelitian penulis. Letak perbedaannya adalah penulis menitik beratkan pada

---

[21] Nur Hanifah, *Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Keamanan dan Keselamatan Penumpang (Suatu Penelitian Pada PT. Angkutan sungai Danau dan Penyeberangan Indonesia Ferry (Persero) Banda Aceh),* Fakultas Hukum Universitas Syiah Kuala Banda Aceh, 2017.

[22] Yohana Amarizha, *Penerapan Sanksi Pidana Terhadap Penumpang Gelap Di Atas Kapa*l *(Suatu Penelitian Pada Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan (Asdp) Kota Banda Aceh),* Fakultas Hukum Universitas Syiah Kuala Banda Aceh, 2016.

keberadaan penumpang ilegal yang dapat membahayakan pelayaran dan menimbulkan berbagai bencana, pada pelayaran Banda Aceh-Sabang.

F. Metodologi Penelitian

Penelitian ilmiah adalah suatu kegiatan yang dilakukan berdasarkan kenyataan yang didukung oleh data dan fakta dengan keilmuan yang melandasinya. Metode penelitian ini memerlukan data-data lengkap dan objektif yang dapat dipertanggungjawabkan dengan menggunakan metode penelitian yang benar dalam mengumpulkan dan menganalisis data yang menentukan tujuan dan arah penulisan karya ilmiah ini.[23] Data yang dihasilkan dari metode penelitian akan membantu peneliti dalam menghasilkan sebuah karya ilmiah yang dapat dipertanggungjawabkan.

1. Pendekatan Penelitian

   Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penyusunan skripsi ini adalah pendekatan studi kasus (*case study*). Penelitian Studi kasus adalah yang terfokus pada suatu kasus tertentu untuk diamati dan dianalisis secara cermat sampai tuntas. Penelitian studi kasus dimaksudkan untuk menjelaskan seperti apa objek yang diteliti, dan menjelaskan bagaimana suatu peristiwa atau kejadian dapat terjadi. Pada penelitian ini yang menjadi kasus adalah keberadaan penumpang ilegal yang dapat membahayakan pelayaran.

2. Jenis Penelitian

   Adapun jenis penelitian yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah *deskriptif analisis* yaitu suatu metode untuk menganalisa dan memecahkan masalah yang terjadi sekarang dan masa yang akan datang berdasarkan gambaran atas fenomena-fenomena yang terjadi yang dilihat

[23] Muhammad Teguh, *Metode Penelitian Ekonomi,* (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2005), hlm. 7.

dan didengar dari hasil penelitian baik di lapangan atau teori, berupa data-data dan buku-buku yang berkaitan dengan pembahasan.[24]

Dengan jenis penelitian ini, penulis mencoba menganalisis bagaimana pengawasan penumpang dan daftar *manifest* yang dilakukan oleh manajemen Pelabuhan Ulee Lheue dalam setiap log pelayaran jalur Ulee Lheue – Balohan untuk memproteksi penumpang ilegal, risiko yang terjadi disebabkan keberadaan penumpang ilegal dalam pelayaran kapal jalur Ulee Lheue – Balohan, serta upaya yang dilakukan oleh pihak *stakeholder* Pelabuhan Ulee Lheue untuk mencegah keberadaan penumpang ilegal dalam setiap pelayaran menurut Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 dan *sadd al-dzari'ah*. Data yang telah dianalisis tersebut dideskripsikan menjadi sebuah laporan penelitian yang jelas dan utuh.[25]

3. Sumber Data

Dalam melakukan penelitian ini penulis menggunakan sumber data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang diperoleh atau dikumpulkan langsung di lapangan oleh orang yang melakukan penelitian. Data primer ini dapat dari sumber informan yaitu individu atau perseorangan seperti hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti.

Data sekunder adalah data yang diperoleh atau dikumpulkan oleh orang yang melakukan penelitian dari sumber-sumber yang telah ada dan data ini digunakan untuk mendukung informasi dari data primer yang telah diperoleh yaitu dari bahan pustaka, literatur penelitian terdahulu, jurnal, artikel yang terkait dengan objek penelitian.

4. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan prosedur untuk memperoleh data yang diperlukan. Data yang dikumpulkan harus cukup valid untuk

[24] Muhammad Nazir, *Metode Penelitian*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1998), hlm. 63.

[25] Bambang Sunggono, *Metode Penelitian Hukum*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2009), hlm. 38.

digunakan. Untuk mendapatkan data yang sesuai dengan penelitian ini, maka penulis menggunakan beberapa teknik pengumpulan data, yaitu wawancara (*interview*) dan observasi.

a. Wawancara (*interview*)

Dalam penelitian ini, Penulis mengambil teknik pengumpulan data dengan wawancara agar data yang diperoleh lebih kongkrit, wawancara yaitu teknik pengumpulan data dengan memperoleh keterangan lisan melalui tanya jawab dengan subjek penelitian (pihak-pihak) sesuai dengan masalah yang penulis angkat.[26] Teknik pengumpulan data melalui wawancara dapat juga dilakukan secara tidak langsung seperti memberi daftar pertanyaan untuk dijawab di kesempatan lain. Instrumen dapat berupa pedoman wawancara atau checklist. Wawancara secara langsung adalah wawancara yang dilakukan penulis dengan cara mendatangi langsung tempat penelitian tersebut dengan *face to face*, dengan demikian sang penulis dapat menanyakan langsung hal-hal yang berkaitan yang akan diteliti lebih detil dan bisa mendapatkan informasi yang lebih banyak.

b. Observasi

Observasi adalah pengamatan dan pengawasan yang dilakukan secara seksama dan sistematis atau proses pencatatan pola perilaku subyek, objek, atau kejadian yang sistematik tanpa adanya pertanyaan atau komunikasi dengan individu yang diteliti. Adapun jenis Observasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah Observasi nonparticipant, yaitu observer tidak terlibat dalam kegiatan atau peristiwa yang dilakukan oleh orang yang diobservasi atau objek Observasi. Hanya saja peneliti melakukan pengamatan terhadap kebenaran data yang didapatkan dari hasil wawancara dengan pihak *stakeholder* pelabuhan.

---

[26] Burhan Ashshofa, *Metodologi Penelitian Hukum*, (Jakarta: Rineka Cipta, 1996), hlm. 95.

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

a. Penelitian Kepustakaan (*lebrary research*)

Penelitian perpustakaan (*library Reseacrh*) adalah metode yang menggunakan data-data dari perpustakaan, penelitian ini di ambil dari buku-buku yang berkaitan dengan penulisan skripsi ini, dimana penulis dapatkan dengan cara menelaah bahan-bahan rujukan buku seperti buku, jurnal, majalah, artikel, artikel internet, merupakan serangkai kegiatan yang berkenaan dengan metode pengumpulan data pustaka.[27]

b. Penelitian Lapangan (*field research*)

Adapun jenis Penelitian ini biasanya dilakukan dalam kehidupan atau objek yang sebenarnya dengan cara memperoleh informasi langsung dari responden yang bersangkutan. Penelitian ini merupakan suatu penelitian yang dilakukan dalam kehidupan atau objek yang sebenamya, penyelidikan empiris dengan menggunakan data konkret. Penelitian lapangan dapat dilakukan dengan cara melibatkan diri pada objek riset atau tanpa melibatkan diri pada objek riset.[28]

5. Teknik Analisis Data

Setelah data hasil penelitian dikumpulkan oleh peneliti, langkah selanjutnya yang dapat dilakukan peneliti adalah bagaimana menganalisis data yang sudah diperoleh. Langkah-langkah yang penulis lakukan dalam penulisan ini adalah memulainya dengan memaparkan hal yang melatarbelakangi masalah atau *background* awal mengenai Sistem Defensif Terhadap Keberadaan Penumpang Ilegal Untuk Keselamatan Pelayaran. kemudian, menetapkan pokok permasalahan serta tujuan pembahasan,

---

[27] Mestika Zed, *Metode Penelitian Kepustakaan,* (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2004), hlm. 3.

[28] Kamaruddin dan Yooke Tjuparmah*, Kamus Istilah Karya Tulis Ilmiah*, (Jakarta: Bumi Aksara, 2007), hlm. 183.

kemudian menetapkan metode penelitian, jenis penelitian, teknik pengumpulan data, instrument penelitian serta langkah-langkah analisis data yang digunakan dalam penelitian ini.

G. Sistematika Penulisan

Untuk mempermudah pemahaman dalam tulisan ini akan diuraikan secara garis besar dan sistematis hal hal yang akan diuraikan sebagai berikut :

Bab satu merupakan pendahuluan yang meliputi latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, metode penelitian (meliputi pendekatan penelitian, jenis penelitian, sumber data, teknik pengumpulan data, objektivitas dan validitas data, teknik analisis data) dan sistematika penulisan.

Bab dua merupakan pembahasan teoritis yang menjelaskan konsep *sadd al-dzariah* sebagai metode istinbath hukum dan implementasinya dalam hukum Islam. Dalam bab ini juga dipaparkan tentang ketentaun dan regulasi keselamatan pelayaran yang ditetapkan pemerintah dalam UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Adapun isi sub babnya sebagai berikut yaitu pengertian dan dasar hukum *sadd al-dzariah,* bentuk-bentuk *sadd al-dzari'ah*, sifat dan nilai maslahat dalam *sadd al-dzari'ah,* konsep keselamatan pelayaran dan penumpang ilegal dalam UU No. 17 2008 tentang Pelayaran, pengertian keselamatan pelayaran dan penumpang ilegal, hak dan kewajiban penumpang dalam pelayaran, sistem proteksi terhadap penumpang ilegal dalam pelayaran, serta sanksi dan hukuman terhadap keberadaan penumpang ilegal dalam pelayaran.

Bab tiga penulis akan menguraikan hasil penelitian gambaran umum tentang Pelabuhan Ulee Lheue, pengawasan manajemen Pelabuhan Ulee Lheue terhadap penumpang pada daftar *manifest* untuk memproteksi penumpang ilegal, risiko yang terjadi disebabkan keberadaan penumpang ilegal dalam pelayaran kapal jalur Ulee Lheue – Balohan, serta upaya yang dilakukan oleh pihak

stakeholder Pelabuhan Ulee Lheue untuk mencegah keberadaan penumpang ilegal dalam setiap pelayaran menurut UU No. 17 Tahun 2008 dan *sadd al-zariah*.

Bab empat merupakan penutup dari keseluruhan pembahasan penelitian yang berisi kesimpulan dari seluruh pembahasan dan permasalahan serta saran saran yang berhubungan dengan masalah yang di bahas.

BAB DUA

KESELAMATAN PELAYARAN DALAM UU NO. 17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN DAN *SADD AL-DZARI'AH*

A. Konsep Keselamatan Pelayaran dan Penumpang Ilegal dalam UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

1. Pengertian Keselamatan Pelayaran dan Penumpang Ilegal

a. Pengertian Keselamatan Pelayaran

Sebagai negara kepulauan dengan wilayah perairan yang sangat luas, Indonesia hanya memiliki sebuah regulasi yaitu UU No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran yang disempurnakan dengan UU No. 17 Tahun 2008 yang mengatur tentang sistem transportasi laut. Undang Undang tersebut digunakan untuk mengontrol dan mengawasi semua jenis kegiatan di perairan Indonesia.

Dalam ketentuan umum Undang Undang Pelayaran Pasal 1 Ayat (1) disebutkan bahwa *"pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim"*.[1] Kegiatan pelayaran pada umumnya adalah mengangkut barang atau penumpang dari satu lokasi ke lokasi lain atau dari pelabuhan ke pelabuhan lain, keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim dari pencemaran bahan-bahan pencemar yang berasal dari kapal.

Keselamatan pelayaran telah diatur oleh lembaga internasional yang mengurus atau menangani hal-hal yang terkait dengan keselamatan jiwa, harta laut, serta kelestarian lingkungan. Lembaga tersebut dinamakan *International Maritime Organization* (IMO) yang bernaung di bawah PBB. Salah satu faktor penting dalam mewujudkan keselamatan serta kelestarian lingkungan laut adalah keterampilan, keahlian dari manusia yang terkait dengan pengoperasian dari alat

[1] Pasal 1 Ayat 1, Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

transportasi kapal di laut, karena bagaimanapun kokohnya konstruksi suatu kapal dan betapapun canggihnya teknologi baik sarana bantu maupun peralatan yang ditempatkan di atas kapal tersebut kalau dioperasikan oleh orang yang tidak mempunyai keterampilan atau keahlian sesuai dengan tugas dan fungsinya maka semua akan sia-sia. Dalam kenyataannya 80% dari kecelakaan di laut adalah akibat kesalahan manusia (*human error*).[2]

Dalam Pasal 1 Ayat (32) UU No. 17 Tahun 2008 telah menaungi jaminan keamanan dan keselamatan dalam pelayaran, yang menetapkan bahwa "*keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim*".[3] Keselamatan pelayaran di sini adalah keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan pelayaran secara lancar, sesuai dengan prosedur operasi dan persyaratan kelaikan teknis terhadap sarana dan prasarana beserta penunjangnya. Sedangkan keamanan pelayaran adalah keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan pelayaran yang bebas dari gangguan dan/atau tindakan yang melawan hukum.

Menurut ketentuan UU No. 17 Tahun 2008 menetapkan bahwa kapal yang disediakan oleh pengangkut harus memenuhi syarat keselamatan atau kelaiklautan kapal agar dapat sampai di tempat tujuan dengan selamat. *Kelaiklautan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal,*

[2] Aguw Randy Y.C.,Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Keselamatan Pelayaran Ditinjau Dari UU Pelayaran No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, *Lex Administratum*, Vol. I, No.1, Januari-Maret 2013, hlm. 48.

[3] Pasal 1 Ayat 32, Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.[4] Kapal yang digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan laut harus memenuhi syarat keselamatan kapal yang ditetapkan ketentuannya dalam Pasal 124 yang berbunyi:[5]

(1) Setiap pengadaan, pembangunan, dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya serta pengoperasian kapal di perairan Indonesia harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal.
(2) Persyaratan keselamatan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
    a) Material;
    b) Konstruksi;
    c) Bangunan;
    d) Permesinan dan perlistrikan;
    e) Stabilitas;
    f) Tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio; dan
    g) Elektronika kapal.

Dalam pasal ini menjelaskan setiap pengadaan, pembangunan dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya serta pengoperasian kapal harus memenuhi syarat kelaiklautan kapal agar dapat sampai ditempat tujuan dengan selamat. Kelaiklautan kapal tersebut ditentukan melalui pemeriksaan dan pengujian, yang dibuktikan dengan sertifikat keselamatan kapal yang disebut laik laut *seaworthiness*.[6]

Kemudian dalam Pasal 126 UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, menyatakan bahwa:[7]

(1) Kapal yang dinyatakan memenuhi persyaratan keselamatan kapal diberi sertifikat keselamatan oleh Menteri.

---

[4] Pasal 1 Ayat 33, Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

[5] Pasal 124, Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

[6] *Seaworthiness* adalah konsep dasar pada *Maritime Law* yang berhubungan dengan kewajiban pemilik kapal atau pengangkut (*carrier*) untuk menyediakan kapal yang sesuai dan mampu menghadapi bahaya – bahaya laut (*Sea Perils*).

[7] Pasal 126, Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

(2) Sertifikat keselamatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
   a. Sertifikat keselamatan kapal penumpang;
   b. Sertifikat keselamatan kapal barang; dan
   c. Sertifikat kelaikan dan pengawakan kapal penangkap ikan.
(3) Keselamatan kapal ditentukan melalui pemeriksaan dan pengujian.
(4) Terhadap kapal yang telah memperoleh sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan penilikan secara terus-menerus sampai kapal tidak digunakan lagi.
(5) Pemeriksaan dan pengujian serta penilikan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dan ayat (4) wajib dilakukan oleh pejabat pemerintah yang diberi wewenang dan memiliki kompetensi.

Setiap kapal yang dinyatakan memenuhi persyaratan keselamatan kapal diberikan sertifikasi keselamatan oleh menteri dengan pemeriksaan dan pengujian secara berkala yang dilakukan oleh pejabat pemeritah yang diberi wewenang salah satunya yaitu badan klasifikasi nasional.

Selain itu Pasal 129 UU No. 17 Tahun 2008 menyatakan bahwa:[8]

(1) Kapal berdasarkan jenis dan ukuran tertentu wajib diklasifikasikan pada badan klasifikasi untuk keperluan persyaratan keselamatan kapal.
(2) Badan klasifikasi nasional atau badan klasifikasi asing yang diakui dapat ditunjuk melaksanakan pemeriksaan dan pengujian terhadap kapal untuk memenuhi persyaratan keselamatan kapal.
(3) Pengakuan dan penunjukan badan klasifikasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan oleh Menteri.
(4) Badan klasifikasi yang ditunjuk sebagaimana dimaksud pada ayat (2) wajib melaporkan kegiatannya kepada Menteri.

Dalam Pasal 129 UU No. 17 Tahun 2008 menjelaskan setiap kapal berdasarkan jenis dan ukuran tertentu wajib diklasifikasikan pada badan klasifkasi, guna untuk pemeriksaan dan pengujian kapal untuk memenuhi persyaratan keselamatan (laik laut) kapal.

Kemudian dalam Pasal 38 UU No. 17 Tahun 2008 Ayat (1) dan (2) menjelaskan:[9]

[8] Pasal 129, Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

(1) Perusahaan angkutan di perairan wajib mengangkut penumpang dan/atau barang terutama angkutan pos yang disepakati dalam perjanjian pengangkutan.
(2) Perjanjian pengangkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan karcis penumpang dan dokumen muatan.

Dengan Pasal 38 ini juga menjadi dasar bahwa penumpang ilegal akan sangat mempengaruhi keselamatan pelayaran karena setiap pelayaran memiliki kapasitas penumpang dalam jumlah tertentu, sehingga bila jumlah atau bobot penumpang di luar kapasitas yang semestinya maka akan mempengaruhi keselamatan pelayaran karena keberadaan penumpang telah di luar batas maksimum yang ditentukan.

Perjanjian pengangkutan yang dimaksud Ayat 1, dibuktikan dengan karcis penumpang dan dokumen muatan. Secara tidak langsung perusahaan pengangkut wajib memberikan fasilitas atas ketentuan yang tertera dalam tiket sebagai tanda bukti telah terjadi perjanjian pengangkutan antara perusahaan pengangkutan perairan dan penumpang atau pemilik barang, dengan pembayaran biaya pengangkutan. Atas dasar ini, perusahaan pengangkut menyiapkan kapal (ruang kapal) di pelabuhan pemberangkatan sesuai dengan jadwal yang ditetapkan. Jadwal keberangkatan tersebut menetapkan hari, tanggal, dan waktu, serta nama kapal yang digunakan. Penumpang yang sudah memiliki karcis dapat naik ke kapal dan barang yang akan diangkut ke dalam kapal. Pengirim yang telah menyerahkan barang kepada pengangkut di atas kapal menerima surat tanda terima (*mate's receipt*) yang merupakan bukti bahwa barangnya sudah dimuat dalam kapal. Jika pengirim menghendaki *konosemen*, dia dapat menukarkan surat tanda terima itu dengan *konosemen* diterbitkan oleh pengangkut.[10]

---

[9] Pasal 38, Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
[10] Pasal 504, Undang Undang Hukum Dagang (KUHD).

b. Pengertian Penumpang Ilegal

Penumpang adalah orang yang mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan atas dirinya yang diangkut atau semua orang/badan hukum pengguna jasa angkutan, baik darat, laut, maupun udara. Ciri dan karakteristik penumpang, antara lain:[11]

1) Orang yang berstatus pihak dalam perjanjian.
2) Membayar biaya angkutan.
3) Pemegang dokumen angkutan.

Penumpang yang tidak memiliki tiket atau penumpang gelap, jelas menyatakan bahwa penumpang tersebut naik ke atas kapal dan ikut berlayar dengan cara ilegal, atau biasa disebut dengan penumpang gelap.

Dalam Pasal 38 UU No. 17 Tahun 2008 Ayat (2) *"Perjanjian pengangkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan karcis penumpang dan dokumen muatan"*.[12] Dapat dipahami bahwa penumpang ilegal tidak memiliki tanda bukti yang sah yang dapat dijadikan sebagai tanda bahwa keberadaannya dalam kapal tersebut legal secara hukum. Setiap pengangkutan terutama kapal laut, penumpang harus mampu membuktikan keberadaannya secara legal, hal tersebut bukan hanya untuk memastikan namanya terdaftar dalam *manifest* yang akan berangkat dalam pelayaran namun juga dalam *manifest* tersebut menjadi dasar pertanggungan risiko dan asuransi yang akan dilakukan oleh manajemen pelabuhan dan pelayaran.

2. Hak dan Kewajiban Penumpang dalam Pelayaran

Dalam UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran telah ditetapkan bahwa setiap penumpang memiliki hak untuk menggunakan fasilitas

[11] Muhammad Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara.* (Bandung: Citra Aditya Bakti, 1991) hlm. 66.

[12] Pasal 38, Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

pelayaran sebagai transportasi laut *public*. Dalam Undang Undang tersebut ditetapkan beberapa pasal yang khusus membahas tentang hak dan kewajiban penumpang dalam pelayaran, diantaranya:

a. Hak penumpang dalam pelayaran

Pasal 38:[13]

(1) Perusahaan angkutan di perairan wajib mengangkut penumpang dan/atau barang terutama angkutan pos yang disepakati dalam perjanjian pengangkutan.

Perjanjian pengangkutan yang dimaksud dibuktikan dengan karcis penumpang dan dokumen muatan. Secara tidak langsung perusahaan di bidang pengangkutan wajib memberikan fasilitas atas ketentuan yang tertera dalam tiket sebagai tanda bukti telah terjadi perjanjian pengangkutan antara perusahaan pengangkutan perairan dan penumpang atau pemilik barang, dengan pembayaran biaya pengangkutan.

Pasal 40:[14]

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

Berdasarkan pasal di atas, perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab penuh terhadap keselamatan dan keamanan penumpang atau barang yang diangkutnya, sesuai dengan jenis dan jumlah yang tertera dalam dokumen muatan atau kontrak yang telah disepakati. Dapat dikatakan tanggung jawab perusahaan angkutan di perairan hanya kepada penumpang

[13] Pasal 38 Ayat 1, Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

[14] Pasal 40 Ayat 1 dan 2, Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

resmi yang namanya telah terdaftar dalam dokumen muatan atau perjanjian yang telah disepakati.

Pasal 41:[15]

(1) 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.
(2) 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.

Dalam pasal ini setiap penumpang berhak mendapatkan ganti rugi atas akibat yang ditimbulkan dari pengoperasian kapal, berupa: kematian atau lukanya penumpang yang diangkut, hilang atau rusaknya barang yang diangkut, keterlambatan angkutan, dan kerugian pihak ketiga. Maka dari itu setiap penumpang resmi yang memiliki tiket dan namanya terdaftar dalam daftar *manifest*, perusahaan angkutan wajib memberikan ganti rugi yang diakibatkan oleh kecelakaan selama dalam pengangkutan dan terjadi di dalam kapal, atau kecelakan pada saat naik ke atau turun dari kapal, sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Perusahaan akan memberikan santunan berupa asuransi terhadap jiwa serta kendaraan dan barang yang diangkut dalam pelayaran, dan dalam hal terjadi keterlambatan pemberangkatan karena kelalaian perusahaan angkutan di perairan, perusahaan memberikan pelayanan kepada penumpang dalam batas kelayakan selama menunggu keberangkatan.

Pasal 42:[16]

(1) Perusahaan angkutan di perairan wajib memberikan fasilitas khusus dan kemudahan bagi penyandang cacat, wanita hamil,

[15] Pasal 41 Ayat 1 dan 2, Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
[16] Pasal 42 Ayat 1, Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

anak di bawah usia 5 (lima) tahun, orang sakit, dan orang lanjut usia.

Perusahaan angkutan di perairan terhadap disabilitas, wanita hamil, anak di bawah usia 5 tahun, orang sakit dan orang lanjut usia tersebut, wajib memberikan fasilitas khusus sesuai dengan kondisi fisiknya dan tidak dipungut biaya tambahan atas pemberian fasilitas khusus tersebut.

Pasal 152:[17]
(1) Setiap kapal yang mengangkut penumpang wajib menyediakan fasilitas kesehatan bagi penumpang.

Dalam pasal ini setiap penumpang juga berhak mendapatkan fasilitas kesehatan apabila sewaktu waktu diperlukan, untuk menjamin kesehatan dan keselamatan penumpang. Maka dari itu pihak manajemen kapal wajib menyediakan fasilitas kesehatan bagi penumpang dalam setiap pelayaran.

b. Kewajiban penumpang dalam pelayaran

Adapun Kewajiban Penumpang di dalam Undang Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran:

Pasal 272:[18]
(1) Setiap orang yang melakukan kegiatan di bidang pelayaran wajib menyampaikan data dan informasi kegiatannya kepada Pemerintah dan/atau pemerintah daerah.

3. Sistem Defensif Terhadap Keberadaan Penumpang Ilegal dalam Pelayaran

Setiap pengangkutan terutama kapal laut, penumpang harus mampu membuktikan keberadaannya secara legal, hal tersebut bukan hanya untuk memastikan namanya terdaftar dalam *manifest* yang akan berangkat dalam pelayaran namun juga daftar *manifest* tersebut menjadi dasar pertanggungan risiko dan asuransi yang akan dilakukan oleh manajemen pelabuhan dan

[17] Pasal 152 Ayat 1, Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
[18] Pasal 272 Ayat 1, Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

pelayaran. Jadi penumpang yang tidak memiliki karcis, maka secara tidak langsung penumpang tersebut tidak mendapatkan asuransi dan pertanggungan risiko atas dirinya sewaktu waktu terjadi kecelakaan.

Sistem defensif terhadap keberadaan penumpang ilegal diatur dalam UU No. 17 Pasal 38 Ayat (2) *"Perjanjian pengangkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan karcis penumpang dan dokumen muatan*"[19], dapat disimpulkan setiap calon penumpang yang ingin menggunakan jasa trasportasi laut diwajibkan memiliki perjanjian pengangkutan dibuktikan dengan karcis/tiket penumpang, dan pada saat akan memasuki kapal petugas akan memeriksa tiket penumpang, yang memiliki tiket dipersilahkan masuk, sedangkan yang tidak memiliki tiket tidak diperkenankan masuk dan dipersilahkan untuk membeli tiket di loket yang telah disediakan.

Dalam Pasal 144 UU No. 17 Tahun 2008 juga menjelaskan bahwa nakhoda dapat mengambil tindakan terhadap setiap orang yang secara tidak sah berada di atas kapal, atau disebut dengan penumpang ilegal, dengan tindakan berupa sanksi dan hukuman sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku, demi untuk menjaga keamanan dan keselamatan kapal.[20]

4. Sanksi dan Hukuman Terhadap Penumpang Ilegal dalam Pelayaran

Penumpang yang tidak memiliki tiket atau penumpang gelap jelas menyatakan bahwa penumpang tersebut naik ke atas kapal dan ikut berlayar dengan cara ilegal. Sanksi dan hukuman terhadap penumpang ilegal dalam pelayaran juga telah di atur dalam Pasal 144 UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagai betikut:

[19] Pasal 38, Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

[20] Pasal 144 Ayat 1, Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Pasal 144 UU No. 17 Tahun 2008 menjelaskan:[21]

(1) Selama perjalanan kapal, nakhoda dapat mengambil tindakan terhadap setiap orang yang secara tidak sah berada di atas kapal.
(2) Nakhoda mengambil tindakan apabila orang dan/ atau yang ada di dalam kapal akan membahayakan keselamatan kapal dan awak kapal.
(3) Tindakan sebagaimana yang di maksut pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang undangan.

Berdasarkan Undang Undang di atas telah dijelaskan bahwa, selama perjalanan kapal, nakhoda dapat mengambil tindakan terhadap setiap orang yang secara tidak sah berada di atas kapal. Nakhoda mengambil tindakan apabila orang dan/atau yang ada di dalam kapal akan membahayakan keselamatan, seperti penumpang ilegal dapat membahayakan keselamatan pelayaran karena penumpang yang tidak memiliki tiket tidak terdaftar dalam manifes sehingga dikhawatirkan akan kelebihan muatan dan membahayakan pelayaran.

Tindakan tersebut dilaksanakan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku. Tindakan itu, antara lain, terhadap orang yang tidak memiliki karcis, padahal dia bukan pelayar (awak kapal), melainkan sebagai penumpang gelap, pencopet, ataupun pencuri barang muatan. Nakhoda berwenang mengambil tindakan memaksa yang bersangkutan membayar biaya pengangkutan atau menurunkannya di pelabuhan terdekat. Jika dia membangkang atau melawan, nahkoda dapat memasukkannya dalam sel di kapal. Tindakan ini dilakukan untuk keselamatan, keamanan, dan ketertiban di atas kapal.

[21] Pasal 144, Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

B. Konsep *Sadd Al-dzariah* dan Implementasinya dalam Hukum Islam

1. Pengertian dan Dasar Hukum *Sadd Al-dzari'ah*

Sadd al-dzari'ah dalam ushul fiqh dikenal sebagai salah satu metode istinbat hukum untuk berbagai persoalan kontemporer yang dihadapi umat, namun tidak memiliki dalil secara *shahih* yang dapat dijadikan dasar hukumnya. Dengan menggunakan *sadd al-dzari'ah* akan menjadi salah satu alternatif untuk pemenuhan kekosongan hukum, karena dengan penggunaan *sadd al-dzari'ah* ini sebagian persoalan hukum dapat diselesaikan. Hal tersebut harus dilakukan untuk memastikan setiap persoalan hukum yang dihadapi umat memiliki dasar legalitasnya baik melalui sumber hukum yang *qath'iy,* maupun sumber hukum *dhannya* dan juga metode yang dikembangkan oleh masing-masing *mujtahid* muthlak. *Sadd al-dzari'ah* sebagai metode *istinbath* hukum memiliki pembahasan dan tela'ahan yang panjang dan detail di kalangan fuqaha.

Kata *sadd al-dzari'ah* merupakan bentuk frase *(idhafah)* yang terdiri dari dua kata, yaitu *sadd* (سدّ) dan *al-dzari'ah* (اَلذَّرِيْعَةُ). Secara etimologi, kata *al-sadd* (السدّ) merupakan kata benda *(masdhar)*. Kata *al-sadd* berarti:

السَدُّ بِمَعْنَي : إِغْلاَقُ الخَلا ل وَرَدْمُ الثَّلْمِ، وَبِمَعْنَىْ الْمَنْعُ

> Menutup cela, dan menutup kerusakan, dan juga berarti mencegah atau melarang.[22]

Untuk menempatkannya dalam bahasa sesuai dengan yang dituju, kata *dzari'ah* itu didahului dengan *saddu* (سدّ) yang artinya "menutup"; maksudnya adalah menutup jalan terjadinya kerusakan.

---

[22] Su'ud bin Mulluh Sultan al-'Anzi, *Saddu Dzarai' 'inda-l- Imam Ibnu Qayyimm Al Jauziyyah, wa atsaruhu fi ikhtiyaratihi alfiqhiyyahh,* (Omman, Urdun: Daru-l atsariyyah, 2007), hlm. 37.

Sedangkan *al-dzari'ah* merupakan kata benda *(isim)* bentuk tunggal yang berarti jalan, sarana *(wasilah)* dan sebab terjadinya sesuatu. Kata *al-dzari'ah* secara bahasa berarti:

الوَصِيْلَةُ الَّتِيْ يَتَوَصَّلُ بِهاَ إِلَى الشَّيْءِ سَوَاءٌ كَانَ حِسِّيْ أَوْ مَعْنَوِي

Jalan yang membawa kepada sesuatu, secara *hissi* atau *ma'nawi*.[23]

Arti *lughawi* ini mengandung konotasi yang netral tanpa memberikan hasil kepada perbuatan. Pengertian inilah yang diangkat oleh Ibnu Qayyim kedalam rumusan definisi tentang *dzari'ah*, yaitu:

مَا كَانَ وَصِيْلَةً وَ طَرِيْقًا إِلَى الشَّيْئِ

Apa-apa yang menjadi perantara dan jalan kepada sesuatu.[24]

Adapun definisi *dzari'ah* dari berbagai ulama ushul fiqh yang berbeda beda, dari sisi pemahamannya serta pemikirannya. Berikut ini paparan beberapa definisi *dzari'ah* dari kalangan ulama ushul fiqh. Menurut Ibn Qayyim, bahwa pembatasan pengertian *dzari'ah* yang bertujuan kepada yang dianjurkan. Menurut Ibn Qayyim dan Imam Al-qarafi menyatakan bahwa *dzari'ah* itu lebih baik dikemukakan yang bersifat umum, sehingga *dzari'ah* mengandung dua pengertian, yaitu yang dilarang, disebut *sadd al-dzari'ah* dan yang dituntut untuk dilaksanakan disebut *fath al-dzari'ah*.[25]

Sedangkan Badran memberi definisi yang tidak terlalu berbeda dengan definisi yang diberikan oleh fuqaha, dengan menyatakan bahwa *dzari'ah* adalah segala sesuatu yang membawa kepada sesuatu yang

---

[23] Amir Syarifuddin, *Usul Fiqh,* (Jakarta: Prenadamedia, 2008), hlm. 398.

[24] Muhammad Bin abi Bakar Ayyub Azzar'i Abu Abdillah Ibnul Qayyim Al Jauzi, *I'lamul Muqi'in*, Jilid 5, 496 , lihat juga, Su'ud bin Mulluh sultan al 'anzi, *Saddu Dzarai' 'inda-l- Imam Ibnu Qayyim Al Jauziyyah, wa atsaruhu fi ikhtiyaratihi alfiqhiyyahh,* hlm. 39.

[25] *Ibid.*

terlarang dan mengandung kerusakan, sedangkan *sadd* artinya menutup, jadi *sadd al-dzari'ah* berarti menutup jalan terjadinya kerusakan.[26]

Pendapat lainnya dikemukakan oleh Imam Al-qarafi, menyatakan bahwa *sadd al-dzari'ah* adalah memotong jalan kerusakan (mafsadat) sebagai cara untuk menghindari kerusakan. Meski suatu perbuatan baik yang bebas dari unsur kerusakan (mafsadat), namun jika perbuatan itu merupakan jalan atau sarana terjadinya suatu kerusakan (mafsadat), maka perbuatan tersebut harus dicegah.[27]

Dengan ungkapan yang senada, menurut Asy-syaukani, *al-dzari'ah* adalah masalah atau perkara yang pada dasarnya dibolehkan namun akan mengantarkan kepada perbuatan yang dilarang *(al-mahzhur)*.[28]

Sementara itu, Asy-syaitibi mengatakan bahwa *al-dzari'ah* berarti:

إِنَّ حَقِيْقَةِ قَاعِدَ ةُ الذَّ رِ يْعَةُ هِيَ التَّوَ صُّلُ بِمَا هُوَ مَصْلَحَةُ إِلَى مَفْسَد

> Sesunggungnya hakikat dari kaidah *dzari'ah* adalah yang menghubungkan sesuatu yang maslahat kepada mafsadat.[29]

Dari ayat di atas menjelaskan bahwa seseorang melakukan suatu pekerjaan yang pada dasarnya dibolehkan karena mengandung suatu kemaslahatan, tetapi tujuan yang akan dicapai berakhir pada suatu kemafsadatan. Contohnya, seseorang yang telah dikenai kewajiban zakat, namun sebelum *haul* (genap setahun) pihak pemilik menghibahkan hartanya kepada anaknya sehingga terhindar dari kewajiban zakat.[30]

Hibah (memberikan sesuatu kepada orang lain, tanpa ikatan apa apa) dalam syariat Islam, merupakan perbuatan baik yang mengandung

---

[26] Nasrun Haroen, *Ushul Fiqh I,* (Jakarta: Logos Wacana Ilmu, 1997), hlm. 161.

[27] *Ibid*.

[28] Ibnu Taimiyyah, *Saddu Dzarai',* (Riyad: Darul al Fadilah, 2004), hlm. 26.

[29] Yusuf Abdurrahman Al Farat, *Al Tatbiqat Al Mu'asirat Lisaddi al-Dzari'at,* (Qahirah: Darul-Fikri Al 'Arabi, 2003), hlm. 11.

[30] Rachmat Syafe'i, *Ilmu Ushul Fiqih,* (Jakarta: Pustaka Setia, 1998), hlm. 132.

kemaslahatan. Akan tetapi bila tujuannya tidak baik, misalnya untuk menghindar dari kewajiban zakat maka hukumnya dilarang. Hal ini didasarkan pada pertimbangan, bahwa hukum zakat adalah wajib, sedangkan hibah adalah sunnah.[31]

Menurut Badran dan Zuhayli, yang membedakan antara *muqaddimah* wajib dengan *dzari'ah*, perbedaannya terletak pada ketergantungan perbuatan pokok yang dituju dengan perantara atau *washilah*. Pada *dzari'ah*, hukum perbuatan pokok tidak tergantung pada perantara. Contohnya ada perbuatan yang dilarang secara langsung dan ada yang dilarang secara tidak langsung. Adapun yang dilarang secara langsung, ialah seperti minum khamar, berzina dan sebagainya. Sedangkan yang dilarang secara tidak langsung seperti membuka warung yang menjual minum khamar, berkhalwat antara laki-laki dan perempuan yang tidak ada hubungan mahram. Menjual khamar pada hakikatnnya tidak dilarang, tetapi perbuatan itu membuka pintu yang menuju pada minum khamar, maka perbuatan itu dilarang. Dengan menetapkan hukumnya, sama dengan perbuatan yang sebenarnya, maka tertutuplah pintu atau jalan yang menuju kearah perbuatan-perbuatan yang dilarang itu disebut *dzari'ah*.[32]

Muqaddimah adalah hukum perbuatan pokok tergantung pada perantara, contohnya Shalat. Wudhu merupakan perantara shalat dan kesahan shalat itu tergantung pada pelaksanaan wudhu karenanya wudhu disebut *muqaddimah* bukan *dzari'ah,* hal ini menurut Badran dan Zuhayli.[33]

Para ulama telah sepakat tentang adanya hukum pendahuluan, tetapi tidak sepakat dalam menerimanya sebagai *dzari'ah*. Ulama Hanafiyah dan Hanabilah dapat menerima sebagai *fath al-dzari'ah*, sedangkan ulama Syafi'iyah, Hanafiyyah dan sebagian Malikiyyah menyebutnya sebagai

---

[31] *Ibid.*

[32] Nasrun Haroen, *Ushul Fiqh I,* (Jakarta: Logos Wacana Ilmu, 1997), hlm. 160.

[33] *Ibid.*, hlm. 161.

muqaddimah, tidak termasuk sebagai kaidah *dzari'ah*. Namun mereka sepakat bahwa hal itu bisa dijadikan sebagai *hujjah*.[34] Walaupun golongan Zhahiriyyah tidak mengakui kehujjahan *sadd al-dzari'ah* sebagai salah satu dalil dalam menetapkan hukum *syara'*. Hal itu sesuai dengan prinsip mereka yang hanya menggunakan nash secara harfiyah saja dan tidak menerima campur tangan logika dalam masalah hukum.

Selanjutnya, *dzari'ah* menurut istilah ahli hukum Islam, ialah sesuatu yang menjadi perantara ke arah perbuatan yang diharamkan atau dihalalkan. Dalam hal ini, ketentuan hukum pada *dzari'ah* selalu mengikuti ketentuan hukum yang terdapat pada perbuatan yang menjadi sasarannya. Perbuatan yang membawa ke arah mubah adalah mubah, perbuatan yang membawa ke arah haram adalah haram, dan perbuatan yang menjadi perantara atas terlaksananya perbuatan wajib adalah wajib. Misalnya, zina adalah haram. Maka, melihat aurat wanita yang menyebabkan seseorang melakukan perbuatan zina adalah haram juga. Mencegah mudharat adalah wajib, maka mencegah masuknya penumpang ilegal guna untuk keselamatan pelayaran adalah wajib juga. Shalat jum'at adalah wajib, maka, meninggalkan jual beli guna memenuhi kewajiban menjalankan ibadah shalat jum'at adalah wajib, karena hal ini merupakan *dzari'ah*.[35]

Dari beberapa contoh pengertian di atas, mengemukakan bahwa sebagian ulama seperti Asy-syathibi dan Asy-syaukani mempersempit *al-dzari'ah* sebagai sesuatu yang awalnya diperbolehkan sampai akhirnya menjadi dilarang karena mengandung kemafsadatan. Namun Al-qarafi menyebutkan *al-dzari'ah* secara umum dan tidak mempersempitnya sebagai sesuatu yang diperbolehkan. Di samping itu, Ibnu Al-qayyim juga mengungkapkan adanya *al-dzari'ah* yang pada awalnya memang dilarang.

---

[34] Syafe'i Rahman, *Ilmu Ushul fiqh*, (Bandung: Pustaka Setia, 1999), hlm. 139.

[35] Muhammad Abu Zahrah, *Ushul Fiqih* (Jakarta: Pustaka Firdaus, 2005), hlm. 439.

Dari beberapa definisi yang dikemukakan di atas, dapat disimpulkan bahwa *sadd al-dzari'ah* adalah menutup segala sesuatu yang menjadi perantara ke arah perbuatan yang terlarang dan mengandung kemudharatan, ketentuan hukum pada *sadd dzari'ah* selalu mengikuti ketentuan hukum yang terdapat pada perbuatan yang menjadi sasarannya. Mencegah mudharat adalah fardhu (wajib), maka mencegah masuknya penumpang ilegal guna untuk keselamatan pelayaran juga wajib dilakukan.

Banyak ulama dan penulis ushul fiqh yang menyinggung tentang *sadd al-dzari'ah,* namun sangat sedikit pula para ulama maupun penulis ushul fiqh membahasnya dalam pembahasan khusus secara tersendiri. Ada yang menempatkan bahasannya ke dalam deretan dalil-dalil *syara*' yang tidak disepakati oleh ulama.[36]

Dalam literatur ushul fiqh, para ahli *usul* telah memformulasikan dasar hukum *sadd al-dzari'ah* sebagai asas legalitas terhadap penggunaan *sadd al-dzari'ah* ini sebagai metode *istinbath* hukum yg digunakan *fuqafa* untuk melahirkan beberapa ketentuan hukum terhadap persoalaan yag dihadapi umat. Adapun sumber legalitasnya adalah sebagai berikut:

a. Al-qur'an

Ulama menempatkan *sadd al-dzari'ah* sebagai salah satu dalil dalam menetapkan hukum *syara'* meskipun diperselisihkan penggunaannya, mengandung arti bahwa meskipun *syara*' tidak menetapkan secara jelas mengenai hukum suatu perbuatan, namun karena perbuatan itu ditetapkan sebagai *wasilah* bagi suatu perbuatan yang dilarang secara jelas, maka hal ini menjadi petunjuk atau dalil bahwa hukum *wasilah* itu adalah sebagai hukum yang ditetapkan *syara'* terhadap perbuatan pokok. Masalah ini menjadi perhatian para ulama

[36] Muhammad Bin Abi Bakar Ayyub Azzar'i Abu Abdillah Ibnul Qayyim Al Jauzi, *I'lamul Muqi'in,* (islamic book) jilid 5 hlm. 497, lihat juga Wahbah Zuhayli, *Al wajiz Fi Usuli-l-fiqh*, hlm. 109.

karena banyak ayat-ayat Al-qur'an yang mengarah ke arah itu, umpamanya:

Surat *Al-an'aam* (6) 108:[37]

وَلاَ تَسُبُّوْا الَّذِ يْنَ يَدْ عُوْنَ مِنْ دُ وْنِ اللَّهِ فَيَسُبُّوْا اللَّهَ عَدْ وً ا بِغَيْرِ عِلْمٍ

> Janganlah kamu mencaci sembahan-sembahan yang mereka sembah selain Allah, karena nanti mereka akan mencaci Allah dengan melampaui batas tanpa pengetahuan.

Sebenarnya mencaci dan menghina penyembah selain allah itu boleh-boleh saja, bahkan jika perlu boleh memeranginya. Namun karena perbuatan mencaci dan menghina itu akan menyebabkan penyembah selain Allah akan menghina Allah, maka perbuatan mencaci dan menghina itu menjadi dilarang.

Surat *An-nuur* (24) 31:[38]

وَلاَ يَضْرِبْنَ بِاَ رْ جُلِهِنَّ لِيُعْلَمَ مَا يُخْفِيْنَ مِنْ زِنَتِهِنَّ وَتُوْ بُوْ إِلَى اللَّهِ جَمِيْعًا أَ يُّهَا الْمُؤْ مِنُوْنَ لَعَلَّكُمْ تُفْلِحُوْنَ

> Janganlah perempuan itu menghentakkan kakinya supaya diketahui orang perhiasan yang tersembunyi di dalamnya, dan bertaubatlah kamu sekalian kepada Allah, hai orang-orang yang beriman supaya kamu beruntung.

Hukum dasarnya menghentakkan kaki bagi perempuan boleh-boleh saja, namun karena menyebabkan perhiasannya yang tersembunyi dapat diketahui orang sehingga ditakutkan akan dapat menimbulkan

---

[37] QS. *Al-an'aam* (6): 108.

[38] QS. *An-nuur* (23): 31.

rangsangan bagi yang mendengar, maka menghentakkan kaki itu menjadi terlarang.

b. Hadist

عَنْ عَبْدِ اللَّهِ بْنِ عَمْرٍو رَضِيَ اللهُ عَنْهُمَا قَالَ قَالَ رَسُولُ اللهِ صَلَّى اللهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ إِنَّ مِنْ أَكْبَرِ الْكَبَائِرِ أَنْ يَلْعَنَ الرَّجُلُ وَالِدَيْهِ قِيلَ يَا رَسُولَ اللهِ وَكَيْفَ يَلْعَنُ الرَّجُلُ وَالِدَيْهِ قَالَ يَسُبُّ الرَّجُلُ أَبَا الرَّجُلِ فَيَسُبُّ أَبَاهُ وَيَسُبُّ أُمَّهُ

> *Dari Abdullah bin Amrin RA, ia berkata, Rasulullah SAW bersabda: "Termasuk di antara dosa besar seorang lelaki melaknat kedua orang tuanya." Beliau kemudian ditanya, "Bagaimana caranya seorang lelaki melaknat kedua orang tuanya?" Beliau menjawab, "Seorang lelaki mencaci maki ayah orang lain, kemudian orang yang dicaci itu pun membalas mencaci maki ayah dan ibu tua lelaki tersebut".*[39]

Hadis ini dijadikan oleh Imam Syathibi sebagai salah satu dasar hukum bagi konsep *sadd al-dzari'ah*. Berdasarkan hadits tersebut, menurut tokoh ahli fikih dari Spanyol, dugaan *(dhann)* bisa digunakan sebagai dasar untuk penetapan hukum dalam konteks *sadd al-dzari'ah*.[40]

c. Kaidah Fikih

Di antara kaidah fikih yang bisa dijadikan dasar penggunaan *sadd al-dzari'ah* adalah:

اَلضَّرَرُ يُزَالُ

Kemudharatan harus dihilangkan

دَرْءُ الْمَفَاسِدِ أَوْلَى مِنْ جَلْبِ الْمَصَالِحِ.

[39] Muhammad bin Ismail Abu Abdullah al-Bukhari al-Ja'fi, *al-Jami' ash-Shahih al-Mukhtashar,* (Beirut: Dar Ibn Katsir, 1987), juz 5, hlm. 2228.

[40] Asy-Syathibi, *al-Muwafaqat, op. cit.,* juz 2, hlm. 360.

> Menolak keburukan (mafsadat) lebih diutamakan daripada meraih kebaikan (maslahat).[41]

Kaidah ini merupakan kaidah asasi yang bisa mencakup masalah-masalah turunan di bawahnya. Berbagai kaidah lain juga bersandar pada kaidah ini. Karena itulah, *sadd al-dzari'ah* pun bisa disandarkan kepadanya. Hal ini juga bisa dipahami, karena dalam *sadd al-dzari'ah* terdapat unsur mafsadat yang harus dihindari.

2. Bentuk-Bentuk *Sadd Al-dzari'ah*

Para ulama berbeda mengklasifikasikan *sadd al-dzari'ah* dalam beberapa aspek, di antaranya:

a. Dilihat dari bentuknya dapat dibagi tiga:[42]
   1) Sesuatu yang jika dilakukan, biasanya akan terbawa pada yang terlarang;
   2) Sesuatu yang jika dilakukan tidak terbawa kepada yang dilarang; dan
   3) Sesutau perbuatan yang jika dilakukan menurut pertimbangan adalah sama kemungkinannya untuk terbawa pada yang terlarang dan yang tidak terlarang.

b. Dilihat dari akibat (dampak) yang ditimbulkannya, Ibn Qayyim membaginya menjadi empat:[43]
   1) Perbuatan yang memang pada dasarnya membawa dan menimbulkan kerusakan (mafsadat) seperti meminum khamar yang merusak akal dan zina yang merusak tata keturunan.

---

[41] Jalaluddin As-suyuthi, *Al-asybah wa An-nazhair,* (Beirut: Dar al-Kutub al-Ilmiyyah, 2010), hlm. 176.

[42] Basiq Djalil, *Ilmu Ushul Fiqih* 1 dan 2, (Jakarta: Kencana, 2010), hlm. 166.

[43] Wahbah Al-Zuhayliy, *Usul Al-fiqh Al-islami*, (Damaskus: Dar Al-fikr, 1986), hlm. 884.

2) Suatu perbuatan yang pada dasarnya diperbolehkan, namun secara sengaja dijadikan sebagai perantara untuk terjadi sesuatu perbuatan buruk yang merusak (mafsadat), seperti nikah *muhallil*, atau transaksi jual beli yang mengantarkan pada riba.
3) Suatu perbuatan yang pada dasarnya diperbolehkan, namun tidak disengaja untuk menimbulkan suatu keburukan, dan pada umumnya keburukan itu tetap terjadi meskipun tidak disengaja, yang mana kerusakan itu lebih besar dari kebaikannya, seperti mencaci sembahan agama lain.
4) Suatu perbuatan yang pada dasarnya diperbolehkan, namun terkadang membawa kerusakan, sedang kebaikan yang ditimbulkan lebih besar akibatnya daripada keburukannya. Contoh melihat wajah perempuan saat dipinang.

c. Dilihat dari tingkat kerusakan yang ditimbulkan, Abu Ishak Al-Syatibi membaginya ke dalam 4 macam, di antaranya yaitu:[44]
   1) Perbuatan yang dilakukan tersebut membawa kerusakan yang pasti. Misalnya menggali sumur di depan rumah orang lain pada waktu malam, yang menyebabkan pemilik rumah jatuh ke dalam sumur tesrebut. Orang yang bersangkutan dikenai hukuman karena melakukan perbuatan tersebut dengan disengaja;
   2) Perbuatan yang boleh dilakukan karena jarang mengandung kemafsadatan, misalnya menjual makanan yang biasanya tidak mengandung kemafsadatan;
   3) Perbuatan yang dilakukan kemungkinan besar akan membawa kemafsadatan. Misalnya, menjual senjata pada musuh, yang di mungkinkan akan digunakan untuk membunuh;

[44] *Ibid*.

4) Perbuatan yang pada dasarnya boleh dilakukan karena mengandung kemaslahatan, tetapi memungkinkan terjadinya kemafsadatan. Misalnya *bai' al-ajal* (jual beli dengan harga yang lebih tinggi dari harga asal karena tidak kontan).

Para ahli ushul fiqh membagi menjadi 4 (empat) kategori. Pembagian ini mempunyai signifikansi yang dihubungkan dengan kemungkinan membawa dampak negatif (mafsadat/kerusakan) dan membantu tindakan yang telah diharamkan. Adapun pembagian itu sebagai berikut:[45]

a. *Al-dzari'ah* yang secara pasti dan meyakinkan akan membawa kepada mafsadat. Misalnya, menggali sumur di tengah jalan yang situasinya gelap. Terhadap *al-dzari'ah* semacam ini, para ahli ushul fiqh telah bersepakat menetapkan keharamannya.
b. *Al-dzari'ah* yang berdasarkan dugaan kuat akan membawa kepada mafsadat. Misalnya, menjual anggur kepada orang atau perusahaan yang biasa memproduksi minuman keras. Terhadap *al-dzari'ah* semacam ini, para ahli ushul fiqh juga telah bersepakat menetapkan keharamannya.
c. *Al-dzari'ah* yang jarang/kecil kemungkinan membawa kepada mafsadat, seperti menanamkan dan membudidayakan tanaman anggur. Terhadap *al-dzari'ah* semacam ini, para ahli ushul fiqh bersepakat menetapkan kebolehannya.
d. *Al-dzari'ah* yang berdasarkan asumsi biasa (bukan dugaan kuat) akan membawa kepada mafsadat. Misalnya, transaksi jual beli secara kredit. Berdasarkan asumsi biasa, transaksi demikian akan membawa kepada mafsadat. Mengenai *al-dzari'ah* semacam ini, para ulama berbeda pendapat. Ada yang berpendapat, perbuatan tersebut harus

[45] Asmawi, *Perbandingan Usul Fiqh*, Cet I, (Jakarta: Amzah, 2011), hlm. 142-143.

dilarang atau menjadi haram atas dasar *sadd al-dzari'ah*, dan ada juga berpendapat sebaliknya.

3. Kedudukan *Sadd Al-dzari'ah* Dalam Hukum Islam

Di kalangan ulama usul terjadi perbedaan pendapat dalam menetapkan boleh atau tidaknya menggunakan *sadd al-dzari'ah* sebagai dalil *syara*'. Sebagaimana dijelaskan Muhammad Quraish Shihab, ulama Malikiyah menggunakan *Q.S. Al-an'am* ayat 108, tentang larangan mencaci orang yang menyembah selain Allah karena di takutkan dia akan mencaci dan menghina Allah dan *Q.S. An-nur* ayat 31, tentang larangan perempuan menghentakkan kakinya supaya diketahui orang perhiasan yang tersembunyi di dalamnya karena dapat mengundang penjahat untuk menghampirinya. Dasar hukum inilah yang dijadikan alasan untuk menguatkan pendapatnya tentang *sadd al-dzari'ah*.[46]

Jumhur ulama menempatkan faktor manfaat dan mafsadat sebagai pertimbangan dalam menetapkan hukum, salah satunya dalam metode *sadd al-dzari'ah* ini. Dasar pegangan jumhur ulama untuk menggunakan metode ini adalah kehati-hatian dalam beramal ketika menghadapi perbenturan antara maslahat dan mafsadat. Bila maslahat yang dominan, maka boleh dilakukan; dan bila mafsadat yang dominan, maka harus ditinggalkan. Namun, jika sama-sama kuat, maka untuk menjaga kehati-hatian harus mengambil prinsip yang berlaku:

دَرْءُ الْمَفَاسِدِ أَوْلَى مِنْ جَلْبِ الْمَصَالِحِ.

> Menolak keburukan (mafsadat) lebih diutamakan daripada meraih kebaikan (maslahat)[47]

---

[46] M. Quraish Shihab, *Tafsir Al-Misbah Pesan Kesan dan Keserasian Al-Qur'an*, Volume 4, (Jakarta: Lentera Hati, 2001), hlm. 237.

[47] Jalaluddin As-suyuthi, *Al-asybah wa An-nazhair,* (Beirut: Dar Al-kutub Al-ilmiyyah, 2010), hlm. 176.

Bila antara yang halal dan yang haram bercampur, maka prinsipnya dirumuskan dalam kaidah:

إِذَ اْ جَتمَعَ اْ لحَلَالُ وَ اْ لحَرَ ا مُ غُلِبَ اْلحَرَ ا مُ

> Apabila bercampur yang halal dan yang haram, maka yang haram mengalahkan yang halal.[48]

Sementara itu, ulama Zahiriyyah, dan Ibnu Hazm secara mutlak menolak metode *istinbath* hukum dengan menggunakan metode *sadd al-dzari'ah* ini. *Hujjah* yang digunakan ulama Zahiriyyah dalam penolakan *dzari'ah* ini karena dalam mazhab ini hanya menggunakan sumber nas murni (Al-qur'an dan As-sunnah) dalam menetapkan suatu hukum terhadap suatu masalah, tanpa campur tangan logika pemikiran manusia (*ra'yu*) seperti pada *sadd al-dzari'ah,*.[49] Namun demikian, perbedaan pendapat mengenai kedudukan *sadd al-dzari'ah* ini dalam perkembangannya tidak menjadikan *sadd al-dzari'ah* tidak digunakan sama sekali. Para ulama zaman sekarangpun dalam kegiatan tertentu menggunakan *sadd al-dzari'ah* untuk menetapkan suatu hukum tertentu. Salah satu lembaga keagamaan yang menggunakan metode ini adalah Majelis Ulama Indonesia (MUI).

Majelis Ulama Indonesia (MUI) menggunakan metode ini dalam menetapkan fatwa halal atau memberikan sertifikasinya terhadap suatu produk perdagangan baik itu makanan, kosmetik, maupun penggunaan nama produk yang beredar dan dijual di pasaran. Demikian juga larangan menggunakan ungkapan kata-kata pada produk kosmetik yang merangsang syahwat, yang dikhawatirkan akan menimbulkan rangsangan syahwat yang

---

[48] Amir Syarifuddin, *Ushul Fiqh*,... 430.

[49] Al-Imam Muhammad Abu Zahrah, *Ibnu Hazm: Hayatuh Wa 'Asruh, Arauh Wa Fiqhuh*, (Qahirah: Dar Al-Fikr Al-'Arabi, tt), hlm. 372.

menjurus pada perbuatan yang dilarang, maka penggunaan nama itu pun dilarang dengan didasarkan pada *sadd al-zari'ah* ini.[50]

Secara logika, ketika seseorang membolehkan suatu perbuatan, maka mestinya ia juga membolehkan segala hal yang akan mengantarkan kepada hal tersebut. Begitupun sebaliknya, jika seseorang melarang suatu perbuatan, maka mestinya ia pun melarang segala hal yang bisa mengantarkan kepada perbuatan tersebut. Hal ini senada dengan ungkapan Ibnu Qayyim dalam kitab *A'lam Al-muwaqi'in*: ketika Allah melarang sesuatu hal, maka Allah pun akan melarang dan mencegah segala jalan dan perantara yang bisa mengantarkan kepadanya. Hal itu untuk menguatkan dan menegaskan pelarangan tersebut.[51]

Meskipun ulama berbeda pendapat dalam penggunaan *sadd al-dzari'ah*, akan tetapi menurut penulis bahwa *sadd al-dzari'ah* perlu dijadikan sebagai salah satu dalil hukum jika maslahat yang dihasilkan lebih besar, lagipula tujuan dari *sadd al-dzari'ah* adalah menghilangkan kemafsadatan. Dapat disimpulkan bahwa *sadd al-dzari'ah* perlu dijadikan dalil hukum karena penetapan hukumnya selalu menekankan pada keutamaan maslahat dan menghindari kemafsadatan. Hal ini untuk mengantisipasi sikap hidup yang tidak terpuji di tengah masyarakat.

[50] http://www.halalmui.org/index.php?option=com_content&view=article&id=872% Asertifikasi-halalbeprinsip-pada-saddudz dzariah& diakses pada 10 Desember 2019.

[51] Ibn Al-qayyim Al-jauziyyah, *A'lam alMuwaqi'in,* (Pustaka azzam, 1996), hlm. 103.

BAB TIGA

KEBIJAKAN MANAJEMEN PELABUHAN ULEE LHEUE DALAM MEREDUKSI PENUMPANG ILEGAL KESELAMATAN PELAYARAN DALAM PERSPEKTIF UU NO. 17 TAHUN 2008 DAN *SADD AL-DZARI'AH*

A. Gambaran Umum tentang Pelabuhan Ulee Lheue

Pelabuhan sebagai sarana penting pada jalur transportasi air yang dibangun secara terpadu untuk melengkapi berbagai kebutuhan penumpang, otoritas pelabuhan dan berbagai kepentingan lainnya seperti bongkar muat, cargo dan lain lain. Untuk itu dalam pembangunan suatu kompleks pelabuhan harus direncanakan dengan baik segala kebutuhan dari seluruh aktifitas pelabuhan.

Beberapa konsep dan gambaran tentang pelabuhan dapat penulis jabarkan dari pendapat para ahli berikut ini. Pelabuhan merupakan kompleks yang luas yang terdiri dari bagian di air dan bagian di darat. Disebagian pelabuhan pada bagian di air dari pelabuhan di antaranya adalah kolam pelabuhan, fasilitas navigasi, kolam putar kapal, dok (galangan kapal atau bengkel kapal), dan lain-lain. Sementara itu, bagian di darat adalah gedung terminal penumpang, gudang penyimpanan barang, lapangan parkir, gedung kantor otoritas pelabuhan (pengelola pelabuhan) seperti kantor UPTD Pelabuhan, Kesyahbandaran, Administrator Pelabuhan, Bea Cukai, Karantina Pelabuhan, dan kantor-kantor perusahaan pelayaran baik pemerintah atau swasta semacam PT. PELNI, Samudra Indonesia dan lain-lain. Dibeberapa pelabuhan juga dibangun fasilitas sarana transportasi jalan raya di dalam kawasan pelabuhan yang dilengkapi juga dengan terminal jalan raya (terminal bus atau mikrolet), pertokoan, restoran, kantor telkom, warteg, kantor pos dan sebagainya.[1]

[1] Miro Fidel, *Pengantar Sistem Transportasi*, (Jakarta: Penerbit Erlangga, 2012), hlm. 79.

Pelabuhan Ulee Lheue merupakan jenis pelabuhan penumpang dengan kapasitas pelabuhan termasuk dalam tipe B. Pelabuhan ini terletak pada Koordinat 5°34'1'LU dan 95°17'42'BT, berada di wilayah Kecamatan Meuraxa dan berjarak sekitar 3 kilometer dari pusat Kota Banda Aceh dengan batas wilayah sebagai berikut: Sebelah Utara berbatasan dengan Selat Malaka, sebelah Selatan berbatasan dengan Gampong Pie dan Gampong Blang, sebelah Barat berbatasan dengan Selat Malaka, sebelah Timur berbatasan dengan Gampong Cot Lamkuweh, Gampong Lambung dan Gampong Deah Glumpang.[2]

Pelabuhan Ulee Lheue menjadi pelabuhan fery utama di Kota Banda Aceh yang menghubungkan pusat Kota Banda Aceh dengan Pulau Sabang, dan beberapa pulau yang ada di dalam administrasi Kecamatan Aceh Besar.[3] Sebagai pelabuhan modern dalam wilayah Kota Banda Aceh memiliki fasilitas-fasilitas yang memadai untuk aktifitas utama pelabuhan dan berbagai aktifitas lainnya yang mendukung fungsi utamanya sebagai tempat penyeberangan lintas Ulee Lheue Kecamatan Meuraxa Banda Aceh ke Balohan Kecamatan Sukajaya Sabang. Kelengkapan fasilitas pada Pelabuhan Ulee Lheue ini sangat penting untuk memperlancarkan aktivitas-aktivitas di pelabuhan seperti bongkar muat barang, cargo dan pengangkutan penumpang yang menggunakan jasa tranportasi angkutan laut untuk penyeberangan lintas Ulee Lheue Kecamatan Meuraxa Banda Aceh ke Balohan Kecamatan Sukajaya Sabang dan Ulee Lheue Kecamatan Meuraxa Banda Aceh ke Pulau Aceh. Adapun fasilitas-fasilitas pelabuhan penyeberangan Ulee Lheue Kota Banda Aceh sebagai berikut:

[2] Data dokumentasi dari kantor keuchik Gampong Ulee Lheue, pada tanggal 19 Juni 2020.

[3] BPS Aceh, Tahun 2013.

Tabel 3.1:
Fasilitas Umum pada Pelabuhan Ulee Lheue - Balohan

No.	Prasarana	Kondisi (%)	Keterangan
1	Kantor Pelabuhan	80	Bagus
2	Area fasilitas perdagangan	60	Cukup
3	Bangunan Ruang Tunggu Keberangkatan	90	Sangat Bagus
4	Bangunan Penitipan Kendaraan	90	Sangat Bagus
5	Area Antri kendaraan Keberangkatan	50	Kurang
6	Area Parkir Pengantar /Penjemput	50	Kurang
7	Area Fasilitas Pos dan Telekomunikasi	60	Cukup
8	Area Penimbangan kendaraan	60	Cukup
9	Loket Penjualan Tiket	60	Cukup
10	Papan Informasi	70	Cukup

Sumber: UPTD Pelabuhan Ulee Lheue, 2020

Berdasarkan tabel di atas, maka diketahui bahwa, fasilitas-fasilitas umum yang ada di Pelabuhan Ulee Lheue sudah bagus, dapat dibuktikan dari beberapa fasilitas seperti kantor pelabuhan dengan kondisi yang bagus, selanjutnya bangunan ruang tunggu keberangkatan dengan kondisi yang sangat bagus, serta fasilitas bangunan penitipan kendaraan dengan kondisi yang sangat bagus juga, hal ini dikarenakan fasilitas tersebut baru direnovasi oleh pemerintah. Namun ada beberapa fasilitas yang harus ditingkatkan, seperti area antrian kendaraan keberangkatan dan area parkir pengantar/penjemput dengan kondisi yang kurang memadai. Sehingga dapat disimpukan bahwa fasilitas-fasilitas yang ada di Pelabuhan Ulee Lheue secara umum sudah memadai, namun ada beberapa fasilitas yang perlu ditingkatkan untuk memaksimalkan

pelayanan dan kenyaman konsumen. Adapun fasilitas-fasilitas penunjang pada Pelabuhan Penyeberangan Ulee Lheue sebagai berikut:

Tabel 3.2:
Fasilitas Penunjang pada Pelabuhan Ulee Lheue - Balohan

No.	Prasarana	Kondisi (%)	Keterangan
1	Toilet	75	Cukup
2	Mushalla dan tempat wudhu	60	Cukup
3	Gerbang	60	Cukup
4	Sculpter Papan Nama Terminal	65	Cukup
5	Lampu Penerangan	80	Bagus
6	Kios dan kantin/Restaurant	75	Cukup
7	Klinik Kesehatan	70	Cukup
8	Ruang Informasi dan Pengaduan	80	Cukup
9	Taman	85	Bagus
10	Halte Bus Transkutaraja	90	Sangat Bagus

Sumber: UPTD Pelabuhan Ulee Lheue, 2020

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa, fasilitas-fasilitas yang disediakan oleh pihak manajemen pelabuhan sudah memadai untuk digunakan oleh para konsumen di pelabuhan tersebut, sehingga fasilitas-fasilitas di atas menjadi fasilitas utama dan penunjang yang ada di Pelabuhan Ulee Lheue, seperti halnya terdapat dalam ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan No. 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut, Pasal 42 menjelaskan, *Rencana peruntukan wilayah daratan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) untuk membangun: a. fasilitas pokok pelabuhan; dan b. fasilitas penunjang pelabuhan.* Namun fasilitas-fasilitas di pelabuhan juga perlu ditingkatkan, karena pada masa-masa tertentu, terkadang terjadi lonjakan penumpang yang tinggi seperti pada masa *peak season*, pada masa tersebut fasilitas yang sering

digunakan oleh konsumen, seperti toilet dan mushala menjadi penuh, dan biasanya persediaan air bersih yang ada toilet tidak mencukupi. Ini menjadi perhatian bagi pihak manajemen pelabuhan agar fasilitas-fasilitas di pelabuhan terus ditingkatkan. Adapun daftar kapal yang beroperasi di pelabuhan Ulee Lheue sebagai berikut:

Tabel 3.3:
Daftar Kapal di Pelabuhan Ulee Lheue

No	Nama kapal	Ukuran	Muatan penumpang	Mobil campuran	Sepeda motor
1	KMP BRR	911 GT	450	25	100
2	KMP T. Burang	507 GT	200	15	50
3	Express Bahari 2F	300 GT	420	-	-
4	Express Bahari 8B	-	250	-	-
5	Express Cantika	-	200	-	-

Sumber: Hasil Publikasi *Online* Dishub Banda Aceh, 2019

Pelabuhan Ulee Lheue memiliki 2 kapal ferry (KMP BRR dan KMP Tanjung burang) dan 3 *speed boat* (Express Bahari 2F, Express Bahari 8B, Express Cantika). KMP BRR berukuran 911 gros ton (GT) dan dapat menampung 450 penumpang dengan muatan mobil campuran 25 unit serta 100 unit sepeda motor. Selanjutnya KMP Tanjung burang yang berukuran 507 gros ton hanya mampu mengangkut penumpang sebanyak 200 orang dan mobil campuran 15 unit, ditambah sepeda motor 50 unit. Selanjutnya Express Bahari 2F berukuran 300 gros ton dengan kapasitas penumpang 420 orang dan Express Bahari 8 B dengan kapasitas penumpang 250 orang dan Express cantika dengan kapasitas penumpang 200 orang.

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa Pelabuhan Ulee Lheue melayani penumpang secara maksimal yang akan menuju ke Sabang. Setiap hari kapal penumpang melayani rute pelayaran tersebut dengan 4 kapal, 2 kapal ferry

dan 2 kapal cepat, setiap harinya kapal di pelabuhan melakukan pelayaran dengan jadwal sebagai berikut:[4]

Kapal Ferry

Sabang – Banda Aceh		Banda Aceh – Sabang	
T. Burang	08.00 wib	BRR	08.00 wib
BRR	14.30 wib	T. Burang	14.30 wib

Kapal Cepat

Sabang – Banda Aceh		Banda Aceh – Sabang	
Express Bahari 2F	08.00 wib	Express Bahari 8B	10.00 wib
Express Bahari 8B	14.30 wib	Express Bahari 2F	16.00 wib

NB: jadwal sewaktu-waktu dapat berubah tergantung kondisi cuaca.

Berdasarkan jadwal tersebut calon penumpang dapat memilih beberapa opsi kapal keberangkatan, jika penumpang ingin sampai lebih cepat penumpang bisa memilih pelayaran menggunakan kapal cepat, dan jika penumpang membawa kendaraan penumpang dapat memilih pelayaran menggunakan kapal ferry, karena hanya kapal fery yang dapat mengangkut kendaraan.

Dilihat secara fungsinya, Pelabuhan Ulee Lheue memiliki fungsi sebagaimana yang dimaksud menurut Peraturan Menteri Perhubungan No. 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut, yang tercantum dalam Pasal 1 Ayat (2) yaitu, untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra-dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.[5]

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan tersebut dapat disimpulkan bahwa fungsi utama pelabuhan adalah untuk menunjang kelancaran, keamanan

[4] Hasil Publikasi *Online* Dishub Banda Aceh, 2020.

[5] Pasal 2, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut.

dan ketertiban arus lalu lintas kapal, dan juga keamanan dan ketertiban terhadap penumpang atau barang, serta dapat mendorong perekonomian nasional dan dapat membangun perekonomian daerah.

B. Pengawasan Manajemen Pelabuhan Ulee Lheue terhadap Penumpang pada Daftar *Manifest* untuk Memproteksi Penumpang Ilegal.

Sebagaimana telah dijelaskan pada sub bab di atas, bahwa Pelabuhan Ulee Lheue merupakan jenis pelabuhan penumpang dengan kapasitas muatan tipe B, Pelabuhan Ulee Lheue menjadi pelabuhan ferry utama di Kota Banda Aceh yang menghubungkan pusat Kota Banda Aceh dengan Pulau Sabang, dan beberapa pulau yang ada di dalam wilayah teritorial Kabupaten Aceh Besar, seperti Pulau Aceh.

Sebagai pelabuhan terpadat di daerah Aceh yang menyediakan beberapa kapal dengan berbagai varian, seperti kapal fery dan *speed boat* untuk memfasilitasi penumpang yang akan menyeberang dari Pelabuhan Ulee Lheue dan sebaliknya, pihak otoritas pelabuhan baik Dinas Perhubungan Banda Aceh dan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan (ASDP) harus memberikan pelayanan sekaligus pengawasan terhadap seluruh aktifitas moda transportasi laut ini. Secara kelembagaan seluruh aktifitas pelabuhan dilakukan oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas IV Malahayati, yang merupakan unit pelaksana di lingkungan Direktorat Jendral Perhubungan Laut di Kementerian Perhubungan.[6]

Setiap aktifitas pengawasan pelayaran penting dilakukan untuk memastikan keselamatan, kenyamanan dan keamanan penumpang. Oleh karena itu berbagai upaya harus dilakukan agar kecelakaan pada penggunaan jalur transportasi laut dapat dihindari. Berdasarkan regulasi yang ditetapkan pemerintah bahwa terdapat beberapa langkah protektif yang harus dilakukan

[6] Hasil wawancara dengan Ahmad, Kasubsi Lalu lintas dan Angkutan Laut, KSOP Malahayati, Tanggal 19 Juni 2020, di Kantor Syahbandar, Kecamatan Jaya Baru, Banda Aceh.

sebagai bentuk pengawasan atas keselamatan pelayaran termasuk pada pelayaran Pelabuhan Ulee Lheue, Banda Aceh.

Dalam hal ini Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) IV Malahayati memiliki tugas dan wewenang dalam melakukan pengawasan sebagaimana dijelaskan dalam Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 208, di antara isi pasal tersebut dalam ayat (1) yaitu:[7]

> Ayat (1) Dalam melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 207 ayat (1) Syahbandar mempunyai tugas:
> a) Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan;

Berdasarkan Pasal 208 ayat (1) Undang Undang 17 Tahun 2008 di atas pihak Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) IV Malahayati harus melaksanakan fungsinya secara maksimal untuk memastikan keselamatan pelayaran yang mencakup fungsinya untuk mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban pelabuhan, sehingga segala sesuatu yang berhubungan dengan keselamatan dan keamanan kapal menjadi tanggung jawab syahbandar, baik itu tertib lalu lintas kapal, bongkar muat barang, sampai mengawasi ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang menjadi tugasnya Syahbandar.

Dengan implementasi regulasi tersebut maka keselamatan penumpang dapat dilaksanakan dengan baik, maka keselamatan penumpang dapat semakin ditingkatkan. Hal ini penting supaya tingkat keamanan pelayaran semakin baik dan penumpang dapat menggunakan fasilitas kapal dengan sewajarnya dan seluruh penumpang kapal dapat selamat sampai tujuan.

Berdasarkan pedoman *manifest* angkutan penyeberangan, Pasal 2 Ayat "(1) *Setiap kapal angkutan penyeberangan yang akan berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar. (2) Untuk mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar sebagaimana dimaksud pada ayat (1), wajib melampirkan daftar penumpang*

[7] Pasal 208, Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

dan kendaraan di atas kapal angkutan penyeberangan." Dalam pedoman ini disebutkan saat kapal akan beroperasi, kapal terlebih dahulu diharuskan memenuhi persyaratan-persyaratan yang dikeluarkan oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan melalui bukti sertifikat-sertifikat penunjang, kemudian bagi kapal yang akan mengajukan izin untuk berlayar maka hal utama yang perlu di ajukan ialah surat-surat sebagai berikut:[8]

1. Surat Ukur Kapal
2. Surat Permesinan Kapal
3. Sertifikat Konstruksi Kapal
4. Surat Kebangsaan Kapal
5. Sertifikat Garis Muat Kapal
6. Surat Pas Tahunan
7. Sertifikat Trayek Kapal
8. Sertifikat Keselamatan Kapal
9. Sertifikat Awak Kapal
10. Sertifikat Nahkoda Kapal
11. Sertifikat Radio Kapal
12. Sertifikat Klasifikasi Kapal
13. Daftar Penumpang dan Kendaraaan

Menurut Muslim Kepala Sub Seksi Bidang Keselamatan berlayar dan patroli KSOP Malahayati, kapal-kapal yang berada di Pelabuhan Ulee Lheue yaitu kapal ferry dan kapal cepat. Perihal jadwal keberangkatan dan tarif kapal ferry serta kapal cepat diatur oleh perusahaan masing-masing, PT yang menaungi kapal tersebut haruslah membuat permohonan persetujuan berlayar kepada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Kepelabuhan (KSOP) Malahayati dalam bentuk (*Master Sailing Declaration*), dokumen muatan serta bukti-bukti pemenuhan kewajiban kapal lainnya seperti yang tertera di peraturan terkait dan

[8] Hasil wawancara dengan Ahmad, Kasubsi Lalu lintas dan Angkutan Laut, KSOP Malahayati, Tanggal 19 Juni 2020, di Kantor Syahbandar, Kecamatan Jaya Baru, Banda Aceh.

Perlu diingat bahwa Surat Persetujuan Berlayar hanya berlaku 24 jam setelah persetujuan berlayar diberikan dan surat ini juga dapat dicabut jika terbukti bahwa persyaratan kelaik lautan kapal dilanggar.[9] Hal ini selaras dengan Pasal 219 Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang berbunyi "*Setiap kapal yang berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar".*[10]

Dari keterangan di atas dapat dipahami bahwa segala bentuk operasional di lapangan terhadap kapal fery seperti jadwal keberangkatan, tarif tiket kapal, dan pengawasan terhadap penumpang yang masuk ke kapal, seperti pengecekan karcis dan pemeriksaan barang bawaan ditangani oleh PT. ASDP Indonesia Fery cabang Banda Aceh dan dibantu oleh pihak terkait lainnya seperti UPTD Pelabuhan, pihak keamanan dan syahbandar.

Pengawasan manajemen Pelabuhan Ulee Lheue terhadap *manifest* penumpang telah diatur dalam pedoman pengawasan *manifest* yaitu sebagai berikut:[11]

Pasal 4

(1) Penumpang pejalan kaki sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) huruf a, sebelum masuk terminal penumpang wajib membeli tiket.
(2) Petugas operator pelabuhan di loket penjualan tiket wajib mencatatkan data identitas penumpang.
(3) Data identitas penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (2), memuat: a. nama; b. jenis kelamin; c. usia; d. alamat (kota domisili).

Pasal 5

(1) Sebelum masuk ke dalam kapal, penumpang yang telah memiliki tiket sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 wajib menyerahkan tiketnya kepada petugas operator kapal.
(2) Petugas operator kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyobek tiket dari penumpang.

---

[9] Hasil wawancara dengan Muslim, Kasubsi Keselamatan Berlayar dan Ptroli KSOP Malahayati, Tanggal 19 Juni 2020, di Kantor Syahbandar, Kecamatan Jaya Baru, Banda Aceh.

[10] Pasal 219, Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

[11] SK Dirjen perhub 005 Tahun 2011 tentang Pedoman Pengawasan *Manifest*

(3) Petugas operator kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) menyerahkan potongan tiket kepada penumpang.

Berdasarkan pedoman pengawasan *manifest* tersebut, setiap calon penumpang yang hendak menggunakan jasa angkutan laut wajib membeli tiket perjalanan pada loket yang telah disediakan. Pada pembelian tiket tersebut calon penumpang harus menyerahkan KTP sebagai identitas calon penumpang untuk dicatat di daftar *manifest* keterangan tentang: nama, jenis kelamin, usia dan alamat (kota domisili) untuk selanjutnya dijadikan data *manifest* yang nantinya akan dijadikan sebagai bukti keabsahan penumpang yang akan berlayar, keberadaan *manifest* sangat *urgen* karena apabila terjadi kemungkinan-kemungkinan buruk selama pelayaran terhadap diri para penumpang, perusahaan akan memberikan para penumpang santunan berupa asuransi terhadap jiwa serta barang dan kendaraan yang dibawanya. Pembuatan *manifest* di Pelabuhan Ulee Lheue dilakukan dengan cara tulis tangan saat penumpang membeli tiket di loket, secara tidak langsung saat penumpang membeli tiket, penumpang tersebut sudah terdaftar namanya dalam daftar *manifest* kapal.[12]

Saat penumpang hendak memasuki kapal, para calon penumpang wajib menyerahkan tiket mereka kepada petugas pemeriksaan tiket, selanjutnya petugas menyobek bagian atas tiket penumpang sehingga yang awalnya utuh akan terbelah menjadi dua bagian, kemudian petugas akan mengambil salah satu potongan tiket untuknya dan setengahnya diserahkan kembali kepada penumpang sebagai bukti bahwa tiket penumpang tersebut sudah diperiksa dan diperbolehkan masuk ke dalam kapal.[13]

Dalam pedoman pengawasan *manifest* dijelaskan sebelum kapal berangkat, operator kapal wajib menghitung penumpang dan kendaraan yang akan diangkut sehingga sesuai dengan daftar penumpang dan kendaraan saat

[12] Hasil wawancara dengan, Slamet Riyadi, Manajer Usaha Dan Teknik, Tanggal 19 Juni 2020, di Kantor ASDP, Kecamatan Meuraxa, Banda Aceh.

[13] *Ibid.*

melakukan rekapitulasi awal, dan tidak terjadi kelebihan muatan. Namun pada pelayaran di Pelabuhan Ulee Lheue ini pihak operator tidak menjalankan ketentuan sebagaimana ditetapkan dalam pedoman *manifest* tersebut, sehingga pada pelayaran Banda Aceh – Sabang masih mungkin disusupi oleh penumpang ilegal yang tidak tertera dalam daftar *manifest.* Dengan demikian keberadaan penumpang ilegal susah terdeteksi.[14]

Pengawasan pihak Pelabuhan Ulee Lheue terhadap *manifest* penumpang kurang maksimal, hal tersebut dapat dilihat dengan kurangnya pengawasan terhadap penghitungan ulang penumpang dan kendaraan yang masuk ke atas kapal agar tidak melebihi kapasitas angkut kapal dan sesuai dengan daftar *manifest* yang ada.

Berdasarkan pengamatan yang peneliti lakukan, masih terjadi pengabaian terhadap regulasi pelayaran dan keselamatan penumpang pada setiap pelayaran Banda Aceh – Sabang seperti minimnya pengawasan yang dilakukan oleh petugas atau kurangnya petugas pengecekan tiket di pintu masuk kapal, sehingga ada beberapa penumpang yang tidak memiliki tiket luput dari pengawasan dan dapat memasuki kapal, hal tersebut dapat mempengaruhi kapasitas muatan kapal.

Selain kurang maksimalnya ketelitian petugas Pelabuhan Ulee Lheue saat melaksanakan tugasnya, keadaan semakin diperburuk dengan masih banyaknya penumpang yang belum sadar akan tertib dalam peraturan berlayar. Maka dari itu kesadaran penumpang akan ketertiban dalam pelayaran ini sangat penting termasuk juga kewajiban memiliki tiket bagi penumpang yang menggunakan jasa angkutan penyeberangan, guna untuk meminimalisir risiko yang mungkin terjadi saat pelayaran dan juga dapat membantu meringankan

[14] Observasi, di Pelabuhan Ulee Lheue, kecamatan Meuraxa, Banda Aceh, pada tanggal 29 Juni 2020.

beban petugas pelabuhan dalam mengawasi penumpang demi mewujudkan keselamatan, keamanan, dan ketertiban penumpang di pelabuhan.[15]

Terkadang ada keadaan penumpang terburu-buru sehingga mengecoh pandangan serta fokus dari petugas pemeriksaan tiket, dalih lainnya yang sering dijadikan alasan yang paling mudah oleh penumpang untuk masuk ke kapal yang akan berlayar. Penumpang ilegal menggunakan trik untuk mengelabuhi petugas yang memeriksa tiket bahwa calon penumpang ilegal ini hanya sekedar mengantar temannya yang akan berangkat ke Sabang hingga ke dalam kapal dan akan segera keluar dari kapal setelah proses pengantaran selesai dilakukan. Namun faktanya, sering sekali penumpang ilegal ini tidak keluar dan pihak petugas lalai dan juga mengalami kesulitan untuk melakukan *checking* terhadap penumpang yang tidak ada dalam *manifest*, sehingga penumpang tersebut berhasil lolos dan berlayar ke Sabang walau tidak memiliki tiket. Itulah penyebab paling lazim terjadi kenapa penumpang ilegal berhasil masuk walapun pengawasan sudah dijalankan sesuai prosedur.[16]

Secara umum ada beberapa faktor yang menyebabkan terjadinya sebuah kejahatan, pertama adalah faktor yang terdapat dalam diri si pelaku yang maksudnya bahwa yang mempengaruhi seseorang untuk melakukan sebuah kejahatan itu timbul dari dalam diri si pelaku itu sendiri. Faktor yang kedua adalah faktor yang berasal atau terdapat di luar diri si pribadi pelaku, maksudnya adalah yang mempengaruhi seseorang untuk melakukan sebuah kejahatan itu timbul dari luar diri si pelaku yang didasari oleh faktor lingkungan dan kesempatan.

Adapun beberapa faktor yang menyebabkan terjadinya keberadaan penumpang ilegal di dalam kapal adalah:

1. Faktor Keberadaan Para Calo Tiket

---

[15] *Ibid*.

[16] Hasil wawancara dengan Muslim, Kasubsi Keselamatan Berlayar dan Ptroli KSOP Malahayati, Tanggal 19 Juni 2020, di Kantor Syahbandar, Kecamatan Jaya Baru, Banda Aceh.

Faktor ini merupakan faktor utama yang menjadi penyebab keberadaan penumpang ilegal di atas kapal. Modus operandi para calo tiket ialah dengan memperdaya para calon penumpang melalui bujuk rayu seperti tidak perlu mengantri tiket saat akan membeli tiket, tidak perlu mengantri saat akan memasukkan kendaraan di atas kapal, ataupun menaku-nakuti calon penumpang bahwa kendaraan yang dibawa kemungkinan tidak bisa diangkut kapal sehingga calon penumpang ini menyerahkan kendaraannya ke calo untuk dimasukkan ke atas kapal.

Selanjutnya calo juga mampu untuk memasukkan penumpang naik ke atas kapal tanpa dilengkapi tiket dengan memerintahkan calon penumpang untuk mengikutinya saat akan naik ke atas kapal, sehingga petugas tidak menanyakan tiket kepada penumpang tersebut. Biasanya harga yang ditawarkan oleh calo untuk calon penumpang ini relatif lebih mahal dibandingkan dengan harga tiket resmi, tapi tetap saja banyak penumpang yang menggunakan jasa calo tersebut karena takut tertinggal pelayaran.[17]

2. Faktor Kebiasaan

Pada umumnya masyarakat memiliki kecenderungan untuk melakukan segala sesuatu dengan mudah dan instan, begitu juga terkait keberadaan penumpang ilegal di atas kapal, akibat kecenderungan menaiki kapal para calon penumpang ini sudah mengetahui celah dan memiliki banyak cara untuk dapat memasuki kapal tanpa harus membeli tiket. Alasan ini juga dibenarkan oleh seorang penumpang ilegal yang berinisial RA, dari keterangaanya awalnya ia nekat masuk ke atas kapal tanpa dibekali dengan tiket, dan lolos masuk ke atas kapal tanpa rintangan

[17] Observasi, di Pelabuhan Ulee Lheue, Kecamatan Meuraxa, Banda Aceh, Tanggal 29 Juni 2020.

apapun, sehingga seterusnya ia semakin berani untuk masuk ke kapal tanpa memilki tiket.[18]

3. Faktor Kekerabatan

Menurut salah seorang ABK kapal, adanya penumpang ilegal di atas kapal dipengaruhi oleh faktor kekerabatan antara calon penumpang dengan beberapa petugas kapal dan pihak manajemen pelabuhan. Calon penumpang yang memiliki kerabat atau saudara dekat ini biasanya pada saat akan dilakukan pemeriksaan tiket oleh petugas penumpang tersebut akan menjual nama dari salah seorang petugas kapal yang dikenalnya kepada petugas pemeriksa tiket, dengan maksud agar petugas tidak lagi mempertanyakan tiket miliknya dan diperbolehkan masuk. Penumpang ilegal dalam katagori ini sangat susah dideteksi keberadaannya karena keberadaan penumpang tersebut diproteksi oleh oknum dari pihak manajemen kapal, hal ini menjadi salah satu penyebab petugas kapal kesulitan dalam meminimalisir keberadaan penumpang ilegal di atas kapal.[19]

4. Faktor Ekonomi

Masalah perekonomian menjadi alasan paling kuat anggota masyarakat untuk melakukan tindakan kriminalitas dan kekurangan ekonomi dapat dijadikan suatu alasan atau pembenaran dalam melakukan tindakan tersebut.

Faktor ekonomi merupakan salah satu alasan yang sering diberikan oleh penumpang ilegal yang tertangkap, sehingga petugas pemeriksa tiket merasa iba dan di loloskan. Hal ini dibenarkan oleh Muhammad muslim salaku Penata TK Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Malahayati,

[18] Hasil wawancara dengan RA Penumpang Ilegal, Tanggal 19 Juni 2020, di Sabang

[19] Hasil wawancara dengan Ovin H, ABK kapal BRR, Tanggal 25 April 2019, di Pelabuhan Ulee Lheue, Kecamatan Meuraxa, Banda Aceh.

pada saat pemeriksaan tiket di atas kapal, dijumpai beberapa penumpang yang tidak memiliki tiket dengan berbagai alasan tertentu, sebagian penumpang mengaku tidak memilki uang untuk membeli tiket dan terpaksa menaiki kapal dengan tidak dibekali tiket, karena ingin pulang ke Sabang.[20]

5. Faktor Tidak Tersedianya Jalur Masuk Khusus Untuk Penumpang *(gangway)*

Berdasarkan pengamatan dan juga *interview* dengan Muhammad Muslim, keberadaan penumpang ilegal di dalam kapal juga dipengaruhi dengan tidak adanya fasilitas atau jalur masuk khusus untuk penumpang ke dalam kapal, berdasarkan pengamatan yang penulis lakukan di pelabuhan Ulee Lheue jalur masuk penumpang dan kendaraan digabung, sehingga pada masa masa tertentu yang tinggi sekali jumlah penumpang seperti *peak season* dan penumpang tidak tertib saling desak-desakan antara penumpang pejalan kaki dengan penumpang kendaraan dalam memasuki kapal, hal ini tentu dapat memberikan celah kepada penumpang ilegal untuk memasuki kapal dan sangat menyulitkan petugas pemeriksaan tiket dalam meproteksi keberadaan penumpang ilegal ini.[21]

Berdasarkan dari informasi tersebut jelas bahwa beberapa faktor yang menyebabkan terjadinya keberadaan penumpang ilegal di dalam kapal ditimbulkan dari kelalaian pihak manajemen pelabuhan dan kurangnya kerjasama yang baik antara pihak kapal dan manajemen pelabuhan, sehingga keberadaan penumpang ilegal di dalam kapal sulit untuk diatasi. Faktor lain terdapat pada diri si penumpang itu sendiri, baik dari segi perekonomian yang rendah maupun dari segi kebiasaan penumpang tersebut untuk masuk ke dalam kapal dengan cara ilegal.

---

[20] Hasil wawancara dengan Muhammad Muslim, Penata TK Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Malahayati, Tanggal 19 Juni 2020, di Kantor Syahbandar, Kecamatan Jaya Baru, Banda Aceh.

[21] *Ibid.*

C. Risiko yang Terjadi Disebabkan Keberadaan Penumpang Ilegal dalam Pelayaran Kapal Jalur Ulee Lheue – Balohan.

Pada dasarnya keberadaan penumpang ilegal dalam suatu pelayaran kapal merupakan hal yang harus ditindak tegas dan harus diminimalisir, karena keberadaannya sangat membahayakan terhadap keselamatan pelayaran. Dengan demikian penumpang ilegal telah membahayakan dirinya dan juga pihak lain, yang berada dalam pelayaran tersebut. Keberadaan penumpang ilegal sangat merugikan secara finansial dan juga jiwa setiap penumpang yang telah membayar seluruh kewajibannya sesuai UU dan juga ketentuan perusahaan pelayaran. Bahkan keberadaan penumpang ilegal secara langsung mengancam perusahaan pelayaran karena dapat mengakibatkan kapal tenggelam dan harus membayar kerugian materil dan immaterial yang diderita oleh penumpang yang legal dan tercatat dalam *manifest*.

Sebagaimana telah dijelaskan disub bab di atas, bahwa terdapat beberapa faktor penyebab keberadaan penumpang di atas kapal dan memiliki risiko yang berbeda beda, seperti faktor keberadaan para calo tiket di pelabuhan karena pada dasarnya tiket yang ditawarkan oleh calo ini tidak resmi tercatat atas nama penumpang yang berangkat dan secara otomatis penumpang yang membeli tiket tersebut tidak terdaftar dalam daftar *manifest* kapal dan ketika diperiksa di dalam kapal penumpang tersebut tidak bisa dikatakan ilegal karena memiliki tiket, risiko yang terjadi kalau namanya tidak terdaftar dalam daftar *manifest,* penumpang tersebut tidak dapat mengklaim asuransi apabila terjadi sesuatu yang buruk menimpa dirinya dalam pelayaran.

Berdasarkan informasi dan penjelasan yang diperoleh dari pihak manajemen kapal, salah satu faktor yang menyebabkan masih adanya penumpang ilegal dalam pelayaran Ulee Lheue ke Balohan karena kebiasaan sebagian masyarakat yang ingin menggunakan fasilitas kapal secara gratis, meskipun biaya ongkos kapal tidak terlalu mahal terutama untuk kelas ekonomi. Namun dikarenakan tabiat buruk sebagian masyarakat yang memang ingin

mendapat tumpangan dalam pelayaran secara cuma-cuma, maka penumpang ilegal tersebut tetap berusaha menggunakan fasilitas kapal tanpa membeli tiket. Hal yang sangat berbahaya dengan keberadaan penumpang ilegal karena tidak diketahui jumlahnya dalam setiap pelayaran, karena tidak tercatat secara formal pada *manifest,* padahal keberadaannya dapat berpotensi menimbulkan kecelakaan kapal disebabkan *overload* dari kapasitas kapal. Penumpang ilegal juga dapat mengancam jiwa penumpang pihak lain dengan keberadaannya di kapal. Bahaya yang ditimbulkan dengan keberadaan penumpang ilegal ini tidak sebanding dengan biaya yang harus dibayarnya. Dengan demikian risiko keberadaan penumpang ilegal sangat merugikan bagi negara, pihak pemilik kapal dan juga penumpang lainnya bahkan juga baginya sendiri, baik secara materil maupun finansial.

Selanjutnya salah satu faktor keberadaan penumpang ilegal yaitu karena faktor kekerabatan dengan beberapa petugas kapal, sehingga dapat meminta bantuan kerabatnya untuk masuk tanpa memiliki tiket, atau pun bisa mendapatkan tiket tanpa harus mengantri dan terdaftar dalam daftar *manifest,* dan penumpang ilegal dalam katagori ini dapat merugikan perusahaan pelayaran, karena perusahaan pelayaran tidak mendapatkan *fee* yang seharusnya dibayar oleh penumpang tersebut.[22]

Selanjutnya alasan fundamental yang sering dijumpai petugas kapal yaitu faktor keterbatasan ekonomi, sebagian penumpang ini mengaku tidak memiliki uang untuk membeli tiket dan biasanya penumpang ini adalah warga sabang yang ingin pulang ke Sabang, penumpang ilegal dalam katagori ini dapat menimbulkan beberapa risiko, karena keberadaannya di atas kapal dapat merugikan perusahaan pelayaran dan dapat mempengaruhi kapasitas muatan

[22] Hasil wawancara dengan Ovin H, ABK kapal BRR, Tanggal 25 April 2019, di Pelabuhan Ulee Lheue, Kecamatan Meuraxa, Banda Aceh.

suatu kapal, penumpang tersebut juga tidak mendapatkan pertanggungan risiko terhadap dirinya.[23]

Sedangkan risiko yang didapatkan karena tidak tersedianya jalur masuk khusus penumpang di pelabuhan yaitu dapat menyulitkan petugas pemeriksaan tiket, apalagi pada saat hari libur yang penumpangnya banyak dan berdesakan ini akan sangat sulit di kontrol sehingga keberadaan penumpang yang tidak memiliki tiket susah untuk diatasi.

Keberadaan penumpang ilegal yang tidak tercantum namanya dalam daftar *manifest* menyebabkan tidak ditanggung risiko yang muncul terhadapnya oleh perusahaan asuransi sehingga keberadaannya secara yuridis formal tidak terproteksi bahkan keberadaannya secara langsung telah mengancam keselamatan pelayaran dan juga keberadaan penumpang lain yang secara resmi dan legal menggunakan jasa suatu kapal. Oleh karena itu keberadaan penumpang ilegal ini bukan hanya merugikan perusahaan bahkan telah mengancam jiwa penumpang lain yang secara resmi telah membayar biaya yang ditetapkan oleh perusahaan pelayaran. Penumpang ilegal telah mendhalimi keberadaan penumpang legal yang dilindungi keberadaannya oleh hukum.[24]

Pihak *stakeholder* pelabuhan dalam hal ini membuat beberapa upaya untuk menanggulangi keberadaan penumpang ilegal. Upaya yang dilakukan pihak *stakeholder* antara lain:

1. Memberikan Penyuluhan atau Sosialisasi Terhadap Penumpang Ilegal.

   Dari keterangan Muhammad Nur selaku nakhoda Kapal KMP BRR, apabila pada saat pemeriksaan tiket di atas kapal dijumpai penumpang yang tidak memilki tiket, pihak kapal mengumpulkan penumpang-penumpang yang tidak memilki tiket untuk diberikan subterapi atau penyuluhan.

[23] Hasil wawancara dengan, Muhammad Muslim, Penata TK Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Malahayati, Tanggal 19 Juni 2020, di Kantor Syahbandar. Kecamatan Jaya Baru, Banda Aceh.

[24] *Ibid.*

Penyuluhan terhadap penumpang ilegal dipimpin oleh nakhoda, atau awak kapal yang diamanahkan. Karena nakhoda merupakan pimpinan tertingi di kapal yang memiliki wewenang dan tanggung jawab yang penuh terhadap keselamatan dan keamanan pelayaran.[25]

Penyuluhan tentang kewajiban memilki tiket terhadap penumpang sangat perlu dilakukan karena mengingat bahwa penumpang yang tidak memiliki tiket tidak terdaftar dalam *manifest* keberangkatan. Apabila terjadi kecelakaan atau kemungkinan buruk pada saat pelayaran, maka penumpang yang tidak memiliki tiket ini tidak akan mendapatkan claim asuransi terhadap dirinya dari pihak perusahaan. Penyuluhan ini juga bertujuan untuk memberitahukan peraturan peraturan mengenai kewajiban memiliki tiket lengkap dengan sanksi hukumnya dan memberikan himbauan serta arahan yang bersifat mendidik agar kedepannya tidak diulangi lagi dan dapat mematuhi peraturan sebagaimana yang telah ditetapkan.[26]

2. Membuat Spanduk Himbauan dan Slogan Edukasi,

Pihak *stakeholder* pelabuhan sudah membuat berbagai spanduk himbauan dan selogan edukasi yang terpampang di dinding pelabuhan, dan papan pengumuman, Upaya ini dilakukan untuk meminimalisir penumpang ilegal dalam suatu pelayaran, sehingga dapat menyadarkan penumpang terhadap aturan dan ketentuan yang telah ditetapkan oleh pihak *stakeholder*.[27]

[25] Hasil wawancara dengan Muhammad Nur, Nakhoda KMP BRR, Tanggal 19 Juni 2020, di Pelabuhan Ulee Lheue, Kecamatan Meuraxa, Banda Aceh.

[26] *Ibid.*

[27] Hasil wawancara dengan Muhammad Muslim, Penata TK Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Malahayati, Tanggal 19 Juni 2020, di Kantor Syahbandar, Kecamatan Jaya Baru, Banda Aceh.

3. Sanksi Denda

Menurut Muhammad Ainul Yaqin, setiap penumpang yang kedapatan tidak memilki tiket untuk kedua kalinya diberikan sanksi denda yaitu membayar dua kali lipat dari harga tiket resmi, sanksi denda tersebut bertujuan untuk memberikan efek jera bagi setiap calon penumpang yang tidak memiliki tiket si atas kapal.[28] Namun dalam realisasinya pihak kapal dan manajemen Pelabuhan Ulee Lheue belum melakukan pengawasan dengan baik, dan tegas, sehingga masih banyak calon penumpang yang berani dan nekat masuk ke dalam kapal tanpa memiliki tiket. Penerapan sanksi secara tegas terhadap penumpang ilegal yang menggunakan jasa angkutan laut KMP BRR hanya diberlakukan sesekali, belum dilaksanakan secara maksimal, inilah yang menjadi sebab penumpang ilegal sulit untuk diatasi.

Menurut Muhammad Nur, upaya untuk mengurangi adanya penumpang ilegal di dalam kapal sangat mudah dilaksanakan apabila adanya kerjasama yang baik antara pihak kapal dan pihak manajemen pelabuhan Ulee Lheue, apabila pihak yang terkait di lapangan memeriksa setiap calon penumpang yang akan masuk ke dalam kapal, dan berlaku tegas terhadap penumpang yang tidak memiliki tiket dengan berbagai alasan yang telah disebutkan di atas, maka pihak kapal menjamin tidak akan ada lagi penumpang ilegal di dalam kapal.[29]

Keberadaan penumpang ilegal di dalam kapal merupakan kesempatan atau kelalaian oleh pihak manajemen pelabuhan terhadap si calon penumpang, apabila pemeriksaan tiket di pintu masuk kapal dilaksanakan secara tegas lengkap dengan sanksi bagi yang melanggar, secara otomatis penumpang ilegal tidak akan lolos masuk ke dalam kapal. Sehingga pada saat dilakukan

[28] Hasil wawancara dengan Muhammad Ainul Yaqin, manajer keuangan ASDP Banda Aceh, Tanggal 19 Juni 2020, di Pelabuhan Ulee Lheue, Kecamatan Meuraxa, Banda Aceh.

[29] Hasil wawancara dengan Muhammad Nur, Nakhoda KMP BRR, Tanggal 19 Juni 2020, di Pelabuhan Ulee Lheue, Kecamatan Meuraxa, Banda Aceh.

pemeriksaan tiket di atas kapal, tidak dijumpai lagi penumpang yang tidak memilki tiket. Menghilangnya penumpang ilegal di dalam kapal akan mudah dilaksanakan apabila pihak-pihak terkait tidak memberikan kesempatan bagi penumpang ilegal, diperlukan juga kesadaran bagi pihak masyarakat untuk senantiasa mematuhi peraturan yang telah ditetapkan, agar tindak pidana keberadaan penumpang ilegal ini dapat diatasi.[30]

D. Upaya yang Dilakukan Oleh Pihak *Stakeholder* Pelabuhan Ulee Lheue untuk Mencegah Keberadaan Penumpang Ilegal dalam Setiap Pelayaran Menurut perspektif UU No. 17 Tahun 2008 dan *Sadd Al-zariah*.

Dalam suatu pelayaran, hanya penumpang sah dan legal yang telah memenuhi hak dan kewajibannya yang ditetapkan oleh UU dan manajemen Pelabuhan Ulee Lheue yang berhak untuk menjadi penumpang kapal. Untuk itu pihak manajemen Pelabuhan Ulee Lheue harus memastikan bahwa dalam setiap pelayaran kapal harus bebas dari penumpang ilegal. Pihak *stakeholder* pelabuhan Ulee Lheue sudah membuat beberapa upaya strategis dan bersifat praktis yang dapat dilakukan untuk mencegah keberadaan penumpang ilegal dalam pelayaran, di antaranya seperti memperketat pengawasan pintu masuk ke kapal dan juga pemeriksaan karcis di pintu masuk kapal, dengan mengefektifkan pemeriksaan tiket, melakukan pemeriksaan *manifest* untuk seluruh penumpang yang ada di dalam kapal serta memberikan sanksi kepada siapa saja yang kedapatan menumpang secara ilegal di atas kapal, upaya-upaya ini dilakukan guna untuk memberikan efek jera kepada penumpang tersebut agar kedepannya tidak diulangi lagi.

Nakhoda kapal dapat mengambil tindakan kepada setiap orang yang secara tidak sah berada di atas kapal, atau disebut dengan penumpang ilegal, karena jika terjadi kelebihan muatan disebabkan keberadaan penumpang ilegal dapat mengganggu banyak aspek keselamatan kapal, seperti stabilitas kapal

[30] *Ibid*.

yang mana perihal stabilitas kapal menjadi salah satu tanggung jawab dari nakhoda. Selain mengganggu stabilitas kapal, kelebihan penumpang juga dapat menyulitkan petugas dalam mengevakuasi penumpang di saat kapal mengalami kecelakaan.

Tindakan tersebut dilaksanakan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku Pasal 144 UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Tindakan itu, antara lain, terhadap orang yang tidak memiliki karcis, padahal dia bukan pelayar (awak kapal), melainkan sebagai penumpang gelap, pencopet, ataupun pencuri barang muatan. Nakhoda berwenang mengambil tindakan memaksa yang bersangkutan membayar biaya pengangkutan atau menurunkannya di pelabuhan terdekat. Jika dia membangkang atau melawan, nahkoda dapat memasukkannya dalam sel di kapal. Tindakan ini dilakukan untuk keselamatan, keamanan, dan ketertiban di atas kapal.

Secara konseptual dalam literatur usul fiqh, fuqaha telah membuat teori tentang *sadd al-dzarî'ah* yang merupakan upaya pencegahan terjadinya suatu peristiwa yang dapat menimbulkan bencana dan juga kemudharatan. *Sadd al-dzarî'ah* merupakan salah satu bentuk upaya memunculkan maslahat dan menghilangkan mafsadat. Dasar pegangan ulama untuk menggunakan *sadd al-dzarî'ah* adalah kehati-hatian dalam beramal ketika menghadapi perbenturan antara maslahat dan mafsadat. Bila maslahat yang dominan, maka boleh dilakukan, dan bila mafsadat yang dominan, maka harus ditinggalkan. Bila sama kuat di antara keduanya, maka untuk menjaga kehati-hatian harus diambil prinsip yang berlaku, yaitu sebagaimana dirumuskan dalam kaidah:

دَرْءُ الْمَفَاسِدِ أَوْلَى مِنْ جَلْبِ الْمَصَالِحِ.

> Menghilangkan kemudharatan lebih didahulukan daripada mengambil sebuah kemaslahatan.[31]

Timbangan maslahat dan mafsadat dari kaidah ini yaitu:

[31] Jalaluddin As-suyuthi, *Al-asybah wa An-nazhair,* (Beirut: Dar al-Kutub al-Ilmiyyah, 2010), hlm. 176.

1. Jika mafsadatnya lebih besar dibandingkan dengan maslahatnya, maka menghindari mafsadat itu dikedepankan daripada meraih kemaslahatan tersebut.
2. Jika maslahatnya jauh lebih besar dibandingkan dengan mafsadat yang akan timbul, maka meraih maslahat itu lebih diutamakan daripada menghindari mafsadatnya.
3. Apabila maslahat dan mafsadatnya seimbang, maka secara umum saat itu menolak mafsadah lebih didahulukan daripada meraih kemaslahatan yang ada.

Dasar hukum *sadd al-dzari'ah* ada tiga, yakni Al-qur'an, sunnah dan kaidah fiqh. Dalam Al-qur'an dijelaskan melalui surah Al-an'am ayat 108, yang berbunyi:[32]

وَلاَ تَسُبُّوْا الَّذِ يْنَ يَدْ عُوْنَ مِنْ دُ وْنِ اللَّهِ فَيَسُبُّوْا اللَّهَ عَدْ وً ا بِغَيْرِ عِلْمٍ

Janganlah kamu caci orang yang menyembah selain Allah, karena nanti ia akan mencaci Allah dengan melampaui batas tanpa pengetahuan.

Dalam ayat tersebut menerangkan bahwa mencaci maki Tuhan atau sembahan lain termasuk dalam *sadd al-dzari'ah* yang akan menimbulkan adanya suatu mafsadat yang dilarang, yaitu mencaci maki Tuhan. Karena apabila kita seorang muslim mencaci maki berhala atau sembahan orang selain muslim, maka kemungkinan besar orang itu juga akan mencaci maki Allah lebih dari kita mencaci maki tuhannya.

Selanjutnya, *dzari'ah* menurut istilah ahli hukum Islam, ialah sesuatu yang menjadi perantara ke arah perbuatan yang diharamkan atau dihalalkan. Dalam hal ini, ketentuan hukum pada *dzari'ah* selalu mengikuti ketentuan hukum yang terdapat pada perbuatan yang menjadi sasarannya, perbuatan yang

[32] QS. *Al-an'aam* (6): 108.

membawa ke arah mubah adalah mubah, perbuatan yang membawa ke arah haram adalah haram, dan perbuatan yang menjadi perantara atas terlaksananya perbuatan wajib adalah wajib. Misalnya, zina adalah haram. Maka, melihat aurat wanita yang menyebabkan seseorang melakukan perbuatan zina adalah haram juga. Shalat jum'at adalah fardhu (wajib), maka, meninggalkan jual beli guna memenuhi kewajiban menjalankan ibadah shalat jum'at adalah wajib. Mencegah mudharat adalah wajib, maka mencegah masuknya penumpang ilegal guna untuk keselamatan pelayaran adalah wajib juga. karena hal ini merupakan *dzari'ah*.[33]

Berdasarkan paparan di atas, dapat disimpulkan bahwa *sadd al-dzari'ah* adalah menutup segala sesuatu yang menjadi perantara ke arah perbuatan yang terlarang dan mengandung kemudharatan, ketentuan hukum pada *sadd dzari'ah* selalu mengikuti ketentuan hukum yang terdapat pada perbuatan yang menjadi sasarannya. Seperti mencegah mudharat adalah wajib, maka mencegah masuknya penumpang ilegal guna untuk keselamatan pelayaran juga wajib dilakukan.

Dengan melihat kepada akibat yang ditimbulkannya ibnu qayyim membagi *dzari'ah* kepada empat macam, salah satunya yaitu: Perbuatan yang memang pada dasarnya membawa dan menimbulkan kerusakan (mafsadat) seperti penumpang ilegal dalam pelayaran. Keberadaan penumpang ilegal tidak terdapat kemaslahatan, yang ada hanya kemudhratan yang dapat membahayakan keselamatan pelayaran dan penumpang ilegal merupakan jalan yang membawa kepada sesuatu yang mengandung kemudharatan, karena keberadaannya dalam pelayaran suatu kapal dapat membahayakan pelayaran, juga dapat membahayakan penumpang lain yang ada dalam pelayaran, terutama penumpang yang legal yang telah membayar biaya penggunaan kapal sesuai dengan tarif yang telah ditetapkan oleh perusahaan pelayaran tersebut. Kondisi ini juga mengancam perusahaan pelayaran karena dapat mengakibatkan kapal

[33] Muhammad Abu Zahrah, *Ushul Fiqih* (Jakarta: Pustaka Firdaus, 2005), hlm. 439.

tenggelam serta menimbulkan dampak yang sangat besar terhadap keberadaan dan kelangsungan perusahaan pelayaran tersebut.

Sehingga dari gambaran singkat di atas keberadaan penumpang ilegal menurut konsep *sadd al-zari'ah* ini manjadi mudharat dalam pelayaran dan harus di cegah demi keselamatan pelayaran, sesuai dengan definisi kaidah yang telah penulis paparkan, "kemudharatan harus dihilangkan".

BAB EMPAT
PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan yang telah dipaparkan pada bab-bab sebelumnya, maka dalam bab penutup ini penulis akan merangkum beberapa kesimpulan yang dirincikan sebagai berikut:

1. Pengawasan manajemen Pelabuhan Ulee Lheue terhadap penumpang dan daftar *manifest* dalam mereduksi penumpang ilegal dalam setiap pelayaran berupa setiap penumpang diwajibkan membeli tiket pelayaran dengan menunjukkan KTP sebagai identitas calon penumpang untuk dicatat di daftar *manifest* yang nantinya akan dijadikan sebagai bukti keabsahan penumpang yang akan berlayar, dan juga menjadi dasar pertanggungan risiko serta menyerahkan tiket kepada petugas pada saat hendak memasuki kapal, namun masih terjadi pengabaian terhadap regulasi pelayaran dengan minimnya pengawasan dan pengecekan yang dilakukan oleh petugas dan kurangnya pengawasan terhadap penghitungan ulang penumpang agar sesuai dengan daftar *manifest* yang ada. Sehingga terdapat beberapa penumpang yang tidak memiliki tiket luput dari pengawasan dan dapat memasuki kapal, hal tersebut dapat mempengaruhi kapasitas muatan kapal.
2. Keberadaan penumpang ilegal yang tidak tercantum namanya dalam daftar *manifest* menyebabkan tidak ada pertanggungan risiko oleh pihak perusahaan asuransi sehingga keberadaan penumpang ilegal tersebut secara yuridis formal tidak terproteksi bahkan secara langsung telah mengancam keselamatan pelayaran dan juga penumpang lain yang secara legal menggunakan jasa suatu kapal. Keberadaan penumpang ilegal dapat mengakibatkan kapal tenggelam karena kelebihan muatan serta menimbulkan dampak yang sangat besar terhadap keberadaan dan

kelangsungan perusahaan pelayaran tersebut. Oleh karena itu keberadaan penumpang ilegal ini bukan hanya merugikan perusahaan bahkan telah mengancam jiwa penumpang lain yang secara resmi telah membayar biaya yang ditetapkan oleh perusahaan pelayaran.

3. Pihak *stakeholder* pelabuhan sudah membuat beberapa upaya strategis dan bersifat praktis untuk mencegah keberadaan penumpang ilegal dalam pelayaran, sesuai dengan Pasal 144 UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Nakhoda dapat mengambil tindakan terhadap orang yang tidak memiliki karcis, yaitu dengan memaksa yang bersangkutan membayar biaya pengangkutan atau menurunkannya di pelabuhan terdekat. Jika mereka membangkang atau melawan, nahkoda dapat memasukkannya dalam sel di kapal. Tetapi hal ini kurang maksimal dalam mencegah penumpang ilegal, karena penumpang ilegal sulit untuk ditangkap. Keberadaan penumpang ilegal menurut konsep *sadd al-zari'ah* ini manjadi mudharat dalam pelayaran dan harus di cegah demi keselamatan pelayaran, sesuai dengan definisi kaidah yang telah penulis paparkan, "kemudharatan harus dihilangkan", jadi berdasarkan kaidah tersebut jelas adanya penumpang ilegal adalah suatu kemudharatan maka keberadaanya harus di cegah demi keselamatan pelayaran.

B. Saran

Sehubungan dengan pokok permasalahan,penulis ingin menyampaikan beberapa saran sebagai berikut :

1. Disarankan kepada pihak kapal dan *stakeholder* pelabuhan lebih meningkatkan pengawasan kepada calon penumpang, serta lebih serius, berkomitmen, dan berani dalam menindak para calo tiket yang merupakan penyebab dari timbulnya penumpang gelap di atas kapal
2. Diharapkan juga kepada pihak UPTD Pelabuhan Ulee Lheue lebih giat dalam mensosialisasikan kewajiban membeli tiket bagi setiap

penumpang. Misalnya dengan meberikan himbauan agar setiap calon penumpang membeli tiket di loket resmi.

3. Disarankan kepada pihak manajemen pelabuhan untuk memperbanyak poster poster yang berisikan gambar serta seruan tentang kewajiban penumpang untuk membeli tiket lengkap dengan sanksi bagi yang melanggar.
4. Berkaitan tentang sistem defensif terhadap keberadaan penumpang ilegal untuk keselamatan pelayaran dalam perspektif UU No. 17 tahun 2008 dan *saad al-dzariah* perlu penelitian lebih lanjut, terutama mengenai tingkat proteksi risiko yang dilakukuan oleh pihak kapal dan *stakeholder* pelabuhan guna memastikan prinsip-prinsip syari'ah telah terimplementasikan secara maksimal.

DAFTAR PUSTAKA

Amir Syarifuddin, *Usul Fiqh*, Jakarta: Prenada Media, 2008.

Asmawi, *Perbandingan Usul Fiqh*, Cet I, Jakarta: Amzah, 2011.

Bambang Sunggono, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: Rajawali Pers, 2009

Basiq Djalil, *Ilmu Ushul Fiqih* 1 dan 2, Jakarta: Kencana, 2010.

Burhan Ashshofa, *Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta: Rineka Cipta, 1996.

Departemen Pendidikan Nasional, *Kamus Besar Bahasa Indonesia, Edisi Ketiga*, Jakarta: Balai Pustaka, 2002.

Ibn Al-qayyim Al-jauziyyah, *A'lam alMuwaqi'in,* Pustaka azzam, 1996.

Ibnu Taimiyyah, *Saddu Dzarai',* Riyad: Darul al Fadilah, 2004.

Jalaluddin As-suyuthi, *Al-asybah wa An-nazhair,* Beirut: Dar al-Kutub al-Ilmiyyah, 2010.

Kamaruddin dan Yooke Tjuparmah*, Kamus Istilah Karya Tulis Ilmiah*, Jakarta: Bumi Aksara, 2007.

Koenjaraningrat, *Metode-Metode Penelitian Masyarakat,* Jakarta: Gramedia, 1997.

Kitab Undang Undang Hukum Dagang (KUHD), Jakarta: Balai Pustaka, 2017.

M. Quraish Shihab, *Tafsir Al-Misbah Pesan Kesan dan Keserasian Al-Qur'an*, Volume 4, Jakarta: Lentera Hati, 2001.

Mestika Zed, *Metode Penelitian Kepustakaan,* Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2004.

Miro Fidel, *Pengantar Sistem Transportasi*, Jakarta: Penerbit Erlangga, 2012.

Mudrajat Kuncoro, *Metode Riset Untuk Bisnis dan Ekonomi*, Jakarta: Erlangga, 2013.

Muhammad Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara,* Bandung: Citra Aditya Bakti, 1991.

Muhammad Abu Zahrah, *Ibnu Hazm: Hayatuh Wa 'Asruh, Arauh Wa Fiqhuh*, Qahirah: Dar Al-Fikr Al-'Arabi, tt.

Muhammad Abu Zahrah, *Ushul Fiqih,* Jakarta: Pustaka Firdaus, 2005.

Muhammad Bin abi Bakar Ayyub Azzar'i Abu Abdillah Ibnul Qayyim Al Jauzi, *I'lamul Muqi'in*, Jilid 5

Muhammad bin Ismail Abu Abdullah al-Bukhari al-Ja'fi, *al-Jami' ash-Shahih al-Mukhtashar,* Beirut: Dar Ibn Katsir, 1987.

Muhammad Nazir, *Metode Penelitian*, Jakarta: Ghalia Indonesia, 1998.

Muhammad Teguh, *Metode Penelitian Ekonomi,* Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2005.

Nasrun Haroen, *Ushul Fiqh I,* Jakarta: Logos Wacana Ilmu, 1997.

Rachmat Syafe'i, *Ilmu Ushul Fiqih,* Jakarta: Pustaka Setia, 1998.

Su'ud bin Mulluh Sultan al-'Anzi, *Saddu Dzarai' 'inda-l- Imam Ibnu Qayyimm Al Jauziyyah, wa atsaruhu fi ikhtiyaratihi alfiqhiyyahh,* Omman, Urdun: Dar al-Atsariyyah, 2007.

Sudarsono, *Kamus Hukum Edisi Baru*, Cet. 4, Jakarta: PT Rineka Cipta, 2005.

Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D* Cet. XIV, Bandung: Alfabeta, 2009.

Sumadi Suryabrata, *Metodologi Penelitian,* Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada,2006.

Sutan Remy Sjahdeini, *Hukum Kepailitan,* Jakarta: Pustaka Utama Grafiti, 2002.

Syafe'i Rahman, *Ilmu Ushul fiqh*, Bandung: Pustaka Setia, 1999.

Wahbah Al-Zuhayliy, *Usul Al-fiqh Al-islami*, Damaskus: Dar Al-fikr, 1986.

Yusuf Abdurrahman Al Farat, *Al Tatbiqat Al Mu'asirat Lisaddi al-Dzari'at,* Qahirah: Dar al-Fikri Al 'Arabi, 2003.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut.

SK Dirjen perhub 005 Tahun 2011 tentang Pedoman Pengawasan *Manifest*

Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Aguw Randy Y.C.,Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Keselamatan Pelayaran Ditinjau Dari UU Pelayaran No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, *Lex Administratum*, Vol. I, No.1, Januari-Maret 2013.

Ahmad suyuti, *Tanggung Jawab Pelayanan Jasa Transportasi Laut Oleh PT. PELNI Terhadap Penumpang,* Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Makassar, 2017.

Elsi Molle, *Kualitas Pelayanan Publik (Studi Kasus Pelayanan Di Unit Usaha Transportasi Laut PD. Panca Karya Ambon)*, Fakultas Hukum, 2016.

Jusna, *Peranan Transportasi Laut Dalam Menunjang Arus Barang dan Orang Di Kecamatan Maligano Kabupaten Muna,* Fakultas Ekonomi dan Bisnis Haluoleo, 2016.

Nur Hanifah, *Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Keamanan dan Keselamatan Penumpang (Suatu Penelitian Pada PT. Angkutan sungai Danau dan Penyeberangan Indonesia Ferry (Persero) Banda Aceh),* Fakultas Hukum Universitas Syiah Kuala Banda Aceh, 2017.

Yohana Amarizha, *Penerapan Sanksi Pidana Terhadap Penumpang Gelap Di Atas Kapal (Suatu Penelitian Pada Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan (Asdp) Kota Banda Aceh),* Fakultas Hukum Universitas Syiah Kuala Banda Aceh, 2016.

http://www.halalmui.org/index.php?option=com_content&view=article&id=872 % Asertifikasi-halalbeprinsip-pada-saddudz dzariah& diakses pada 10 Desember 2019.

KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY BANDA ACEH
FAKULTAS SYARI'AH DAN HUKUM
Jl. SyeikhAbdurRaufKopelma Darussalam Banda Aceh
Telp. 0651-7557442 Email :fsh@ar-raniry.ac.id

SURAT KEPUTUSAN DEKAN FAKULTAS SYARI'AH DAN HUKUM
UIN AR-RANIRY BANDA ACEH
Nomor:2099/Un.08/FSH/PP.00.9/6/2019

TENTANG

PENETAPAN PEMBIMBING SKRIPSI MAHASISWA

Menimbang : a. Bahwa untuk kelancaran bimbingan KKU Skripsi pada Fakultas Syari'ah dan Hukum, maka dipandang perlu menunjukkan pembimbing KKU Skripsi tersebut;
b. Bahwa Yang nama nya dalam Surat Keputusan ini dipandang mampu dan cakap serta memenuhi syarat untuk diangkat dalam jabatan sebagai pembimbing KKU Skripsi.

Mengingat :
1. Undang-undang No. 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional;
2. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 2005 tentang Guru dan Dosen;
3. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2012 tentang Pendidikan Tinggi;
4. Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 2005 tentang Standar Nasional Pendidikan;
5. Peraturan Pemerintah RI Nomor 04 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi;
6. Peraturan Presiden RI Nomor 64 Tahun 2013 tentang Perubahan Institut Agama Islam Negeri IAIN Ar-Raniry Banda Aceh Menjadi Universitas Islam Negeri;
7. Keputusan Menteri Agama 492 Tahun 2003 tentang Pendelegasian Wewenang Pengangkatan, Pemindahan dan Pemberhentian PNS dilingkungan Departemen Agama RI;
8. Peraturan Menteri Agama Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh;
9. Peraturan Menteri Agama Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2015 tentang Statuta Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh;
10. 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 :

Pertama : Menunjuk Saudara (i) :
a. Dr. Muhammad Maulana, M. Ag — Sebagai Pembimbing I
b. Badri, S.HI., MH — Sebagai Pembimbing II

untuk membimbing KKU Skripsi Mahasiswa (i) :

Nama : Zaizil Ihza Mahendra
NIM : 160102041
Prodi : HES
Judul : Sistem Defensif Terhadap Keberadaan Penumpang Ilegal untuk Keselamatan Pelayaran dalam Perspektif UU No. 17 Tahun 2008 dan Sad al-Zari'ah (Suatu Penelitian pada Pelayaran Banda Aceh Sabang)

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 2019;

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.

Ditetapkan di : Banda Aceh
Pada tanggal : 13 Juni 2019
Dekan,

Muhammad Siddiq

Tembusan :
1. Rektor UIN Ar-Raniry;
2. Ketua Prodi HES;
3. Mahasiswa yang bersangkutan;
4. Arsip.

KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY BANDA ACEH
FAKULTAS SYARI'AH DAN HUKUM
Jl. Syeikh Abdur Rauf Kopelma Darussalam Banda Aceh
Telp./Fax. 0651-7557442 Email: fsh@ar-raniry.ac.id

Nomor : 1747/Un.08/FSH.1/06/2020 08 Juni 2020
Lampiran : -
Hal : Permohonan Kesediaan Memberi Data

Kepada Yth.
1. Kepala Dinas Perhubungan Aceh
2. Direktur PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Banda Aceh
3. Kepala Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Malahayati Banda Aceh

Assalamu'alaikum Wr.Wb
Dekan Fakultas Syari'ah dan Hukum Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh, dengan ini menerangkan bahwa :

Nama	: Zaizil Ihza Mahendra
NIM	: 160102041
Prodi / Semester	: Hukum Ekonomi Syariah/ VIII (Delapan)
Alamat	: Ulee Kareng

adalah benar mahasiswa Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Ar-Raniry Banda Aceh terdaftar pada Semester Genap Tahun Akademik 2019/2020, dan sedang menyusun Skripsi yang berjudul, **"Sistem Defensif Terhadap Keberadaan Penumpang Ilegal untuk Keselamatan Pelayanan dalam Perspektif UU No.17 Tahun 2008 dan Sad Al-Zari'ah (Suatu Penelitian dan Pelayanan Banda Aceh Sabang)"** maka kami mohon kepada Bapak/Ibu untuk dapat memberikan data-data serta penjelasan seperlunya yang berhubungan dengan Judul tersebut diatas.

Demikian, atas bantuan dan kerja sama yang baik kami haturkan terimakasih.

Wassalam
a.n. Dekan
Wakil Dekan I,

Jabbar

KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY
FAKULTAS SYARI'AH DAN HUKUM
Jl. Syeikh Abdur Rauf Kopelma Darussalam Banda Aceh
Telepon : 0651- 7557321, Email : uin@ar-raniy.ac.id

Nomor : 1880/Un.08/FSH-I/06/2020
Lamp : -
Hal : ***Penelitian Ilmiah Mahasiswa***

Kepada Yth,

1. Kepala Dinas Perhubungan Banda Aceh
2. UPTD Pelabuhan penyebrangan Ulee Lheue

Assalamu'alaikum Wr.Wb.
Pimpinan Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Ar-Raniry dengan ini menerangkan bahwa:

Nama/NIM : **Zaizil Ihza Mahendra / 160102041**
Semester/Jurusan : VIII / Hukum Ekonomi Syari'ah
Alamat sekarang : Ulee kareng

Saudara yang tersebut namanya diatas benar mahasiswa Fakultas Syari'ah dan Hukum bermaksud melakukan penelitian ilmiah di lembaga yang Bapak pimpin dalam rangka penulisan Skripsi dengan judul ***Sistem Defensif Terhadap Keberadaan Penumpang Ilegal untuk Keselamatan Pelayaran dalam Perspektif UU No. 17 Tahun 2008 dan Saad Al-dzari'ah (Suatu Penelitian pada Pelayaran Banda Aceh - Sabang)***

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

Banda Aceh, 19 Juni 2020
an. Dekan
Wakil Dekan Bidang Akademik dan
Kelembagaan,

Berlaku sampai : 19 Oktober 2020

Dr. Jabbar, M.A.

PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero)
Cabang Banda Aceh
Jln. Rama Setia Desa Deah Geulumpang
Telp. (0651) 8052037
Fax. (0651) 8052036
Banda Aceh

Nomor : UM.00208/VII/ASDP-BNA/2020
Lampiran : -
Perihal : Kesediaan Memberikan Data

Banda Aceh, 10 Juli 2020

Kepada
Yth : Dekan Fakultas Syariah dan Hukum
Universitas Islam Negeri Ar-Raniry
Di-
Banda Aceh

1. Sehubungan Surat Dekan Fakultas Syariah dan Hukum Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh Nomor:1747/Un.08/FSH.I/06/2020 tanggal 08 Juni 2020 perihal Permohonan Kesediaan Memberi data.

2. Terkait butir 1 (satu) diatas, bahwasannya PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Banda Aceh telah memberikan penjelasan yang dibutuhkan oleh saudara **Zaizil Ihza Mahendra** untuk keperluan penyusunan Skripsi.

3. Demikian disampaikan atas kerjasamanya diucapkan terimakasih.

An. General Manager
Manager Usaha & Teknik

SLAMET RIYADI
NIK. 01981623

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN
KELAS IV MALAHAYATI

Jln. Punge Blang Cut Kec. Jaya Baru
Kota Banda Aceh – 23234

Telp/Fax: 0651-48555

Email: adpelmalahayati@yahoo.com

Nomor : UM.002 / 2 / 16 / KSOP.MHT-2020
Lampiran : -
Perihal : Kesediaan Memberikan Data

Banda Aceh, 26 Juni 2020

Kepada
Yth. Dekan Fakultas Syariah dan Hukum
Universitas Islam Negeri Ar-Raniry
Di –

BANDA ACEH

1. Berdasarkan surat Dekan Fakultas Syariah dan Hukum Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh nomor: 1747/Un.08/FSH.I/06/2020 tanggal 08 Juni 2020 perihal Permohonan Kesediaan Memberi Data.

2. Terkait butir 1 (satu) diatas, bahwasanya kami dari Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Malahayati telah memberikan data-data serta penjelasan yang dibutuhkan oleh saudara **Zaizil Ihza Mahendra** untuk keperluan penyusunan Skripsi.

3. Demikian kami sampaikan atas kerjasamanya diucapkan terima kasih.

An. KEPALA KANTOR
KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS
PELABUHAN KELAS IV MALAHAYATI

MUHAMMAD MUSLIM, SE, MM
PENATA TK. I (III/d)
NIP. 19690616 199011 1 001

DAFTAR WAWANCARA

1. Bagaimana sistem penugasan dan pendelegasian wewenang pengawasan yang diemban oleh DPA tersebut?
2. Bagaimana SOP pengawasan pelayaran yang diterapkan oleh Dinas Perhubungan Aceh?
3. Berapa orang petugas yang disiapkan untuk melakukan pengawasan secara berkala pada setiap pelayaran yang dilakukan pada pelabuhan Banda Aceh?
4. Apa-apa saja infrastruktur penunjang untuk terlaksananya aktivitas pelabuhan penyebrangan Ulee Lheue - Sabang sehari-hari?
5. Berapakah jumlah penumpang maksimum yang dapat dimuat dalam satu kapal dalam sekali penyebrangan dan berapa rata-rata jumlah penumpang yang dapat dilayani oleh pelabuhan penyebrangan Ulee Lheue - Sabang dalam sehari?
6. Berapakah biasanya kapal dapat beroperasi dalam sehari?
7. Bagaimanakah administrasi yang harus dilengkapi oleh calon penumpang dalam menggunakan jasa pelabuhan penyebrangan Ulee Lheue - Sabang?
8. Apakah tindakan yang biasa dilakukan oleh petugas apabila kedapatan penumpang yang tidak melengkapi administrasi?
9. Bagaimana system perhitungan muatan penumpang pada pelabuhan penyebrangan Ulee Lheue - Sabang?
10. Bagaimanakah system pengecekan penumpang yang dilakukan oleh petugas dalam mendata jumlah penumpang?
11. Bagaimanakah gambaran risiko yang mucul dari adanya penumpang ilegal?
12. Pernahkah terjadi kasus yang disebabkan oleh adanya penumpang ilegal dalam kapal? Kalau ada bagaimanakah kasus yang terjadi tersebut?
13. Berdasarkan kasus tersebut, kerugian apa yang biasa muncul bagi pihak terkait?
14. Bagaimanakah risiko yang muncul bagi penumpang dari adanya penumpang ilegal di dalam kapal?

15. Bagaimana perlindungan hukum yang diterima oleh penumpang penmpang ilegal terhadap risiko yang terjadi?
16. Apa saja bentuk upaya penanggulangan yang dilakukan oleh petugas pelabuhan untuk mengurangi risiko terjadinya hal yang tidak diinginkan yang disebabkan oleh penumpang ilegal?
17. Apakah upaya yang dilakukan untuk mencegah risiko yang tidak diinginkan berjalan sesuai yang diinginkan?
18. Apakah terlintas di pikiran saudara untuk memberikan upaya yang lain terhadap pencegahan terjadinya risiko dari adanya penumpang ilegal ?
19. Apakah langkah penanggulangan munculnya penumpang ilegal berdasarkan UU No.17 tahun 2008 berjalan efektif?
20. Apakah upaya yang dilakukan oleh pihak terkait untuk menyadarkan masyarakat betapa bahayanya penumpang ilegal dengan segala risiko yang muncul?
21. Bagaimana bentuk efek jera yang diberikan oleh petugas apabila kedapatan penumpang ilegal?

Gambar Tiket Kapal Fery

Dokumentasi Penelitian

Foto dengan staf ASDP

Foto pengecekan tiket di atas kapal

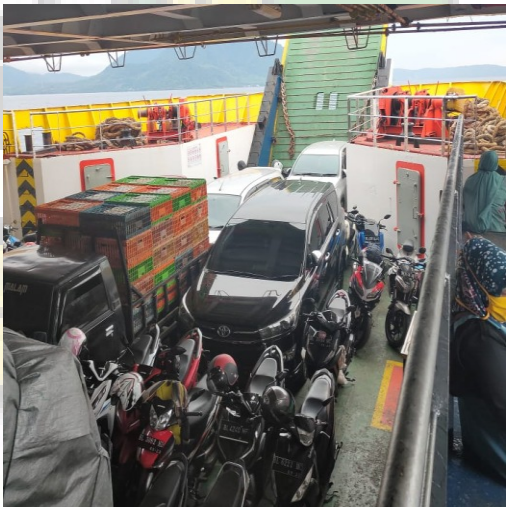

Foto kendaraan yang di angkut KMP BRR

Tempat tunggu pelabuhan Ulee Lheue

Aktivitas keluar masuk penumpang