

**IZIN KELAYAKAN TRANSPORTASI ANGKUTAN PENYEBERANGAN
LAUT BAGI PENUMPANG MENURUT UNDANG-UNDANG
NOMOR 17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN
(Studi Kasus di Dermaga TPI Lampulo Kec. Kuta Alam, Banda Aceh)**

SKRIPSI



Diajukan Oleh:

TEUKU TAUFAN JULIANSYAH

NIM. 170106108

**Mahasiswa Fakultas Syari'ah dan Hukum
Prodi Ilmu Hukum**

**FAKULTAS SYARI'AH DAN HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY
BANDA ACEH
2021 M/1442 H**

**IZIN KELAYAKAN TRANSPORTASI ANGKUTAN
PENYEBERANGAN LAUT BAGI PENUMPANG MENURUT
UNDANG-UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2008 TENTANG
PELAYARAN**

**(Studi Kasus di Dermaga TPI Lampulo Kec. Kuta Alam, Banda
Aceh)**

SKRIPSI

Diajukan kepada Fakultas Syari'ah dan Hukum
Universitas Islam Negeri (UIN) Ar-Raniry Banda Aceh
Sebagai Salah Satu Beban Studi Program Sarjana (S1)
Dalam Ilmu Hukum

Oleh:

TEUKU TAUFAN JULIANSYAH

NIM.170106108

Mahasiswa Fakultas Syari'ah dan Hukum
Prodi Ilmu Hukum

Disetujui untuk Dimunaqasyahkan Oleh:

Pembimbing I,

Pembimbing II,


Sitti Mawar, S.Ag., M.H
NIP. 197104152006042024


Muhammad Iqbal, M.M
NIP.197005122014111001

**IZIN KELAYAKAN TRANSPORTASI ANGKUTAN
PENYEBERANGAN LAUT BAGI PENUMPANG MENURUT
UNDANG-UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2008 TENTANG
PELAYARAN**

**(Studi Kasus di Dermaga TPI Lampulo Kec. Kuta Alam, Banda
Aceh)**

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-1)
dalam Ilmu Hukum

Pada Hari/Tanggal: Rabu, 28 Juli 2021 M
18 Zulhijjah 1442 H
di Darussalam, Banda Aceh

Panitia Ujian Munaqasyah Skripsi:

Ketua,



Sitti Mawar, S.Ag., M.H
NIP. 197104152006042024

Sekretaris,



Muhammad Iqbal, M.M
NIP. 197005122014111001

Penguji I,



Mutiara Fahmi, Lc., M.A
NIP. 19730709200121002

Penguji II,



Azmi Umur, M.A
NIDN. 2016037901

Mengetahui

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



Prof. Muhammad Siddiq, MH., Ph. D
NIP. 197703032008011015



KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA UNIVERSITAS
ISLAM NEGERI AR-RANIRY BANDA ACEH
FAKULTAS SYARIAH DAN HUKUM

Jl. Syekh Abdur Rauf Kopelma Darussalam Banda Aceh
Telp./ Fax, 0651-7557442 Email : fsh@ar-raniry.ac.id

LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH

Yang bertandatangan dibawah ini :

Nama : Teuku Taufan Juliansyah
NIM : 170106108
Prodi : Ilmu Hukum
Fakultas : Syari'ah dan Hukum UIN Ar-Raniry

Dengan ini menyatakan bahwa dalam penulisan skripsi ini, saya:

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

Bila di kemudian hari ada tuntutan dari pihak lain atas karya saya, dan telah melalui pembuktian yang dapat dipertanggungjawabkan 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 Syari'ah dan Hukum UIN Ar-Raniry.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya.

Banda Aceh, 9 Juli 2021

Yang menyatakan,




Teuku Taufan Juliansyah
NIM. 170106108

ABSTRAK

Nama : Teuku Taufan Juliansyah
NIM : 170106108
Judul : Izin Kelayakan Transportasi Angkutan Penyeberangan Laut Bagi Penumpang Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Studi Kasus di Dermaga TPI Lampulo Kec. Kuta Alam, Banda Aceh)
Tanggal Sidang : Rabu, 28 Juli 2021
Tebal Skripsi : 102 Lembar
Pembimbing I : Sitti Mawar, S.Ag., M.H
Pembimbing II : Muhammad Iqbal, M.M
Kata Kunci : Izin, Kelayakan Transportasi, Penyeberangan.

Transportasi merupakan salah satu penopang pembangunan ekonomi, pengembangan masyarakat dan pertumbuhan industri. Pada dasarnya transportasi menjadi kebutuhan bagi setiap warga Negara. Terkait dengan *kelaiklautan* sebuah kapal dalam pelayaran, sebagaimana yang telah ditentukan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Sesuatu yang terjadi di dalam masyarakat, yaitu masih banyaknya terdapat kapal-kapal khususnya boat yang berbahan kayu yang belum memenuhi kreteria standar kelayakan sebagaimana yang ditentukan dalam Undang-Undang tersebut. Rumusan masalah adalah bagaimana Izin Kelayakan Transportasi Angkutan Penyeberangan Laut Bagi Penumpang Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan bagaimana Tinjauan Hukum Terhadap Oprasional Dermaga TPI Lampulo Menjadi Dermaga Pemberangkatan Angkutan Penyeberangan Laut. Jenis penelitian yang digunakan dalam skripsi ini adalah jenis penelitian Yuridis empiris dengan menggunakan pengumpulan data primer, sekunder, tersier dan Teknik pengumpulan data menggunakan observasi, wawancara, dokumentasi, dan analisis data. Hasil Penelitian ini bahwa pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 telah mensyaratkan terhadap kapal yang dinyatakan *kelaiklautan*, yaitu keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu. Tinjauan hukum Dermaga TPI Lampulo dapat dilihat sesuai dengan aturan yang sudah ditetapkan, dikarenakan setiap boat tidak dapat memuat ketiga bentuk seperti pengangkutan penumpang, ikan, dan barang besar. Disimpulkan bahwa keberadaan boat kayu nelayan di Dermaga TPI Lampulo dapat dinyatakan tidak laut/layak dan tinjauan terhadap oprasional di Dermaga pemberangkatan angkutan penyeberangan laut tidak tersedia.

KATA PENGANTAR



Alhamdulillah segala puji syukur kehadiran Allah SWT yang selalu memberi rahmat yang tidak terhingga kepada hambanya. Dalam skripsi ini penulis akan membahas tentang, "**IZIN KELAYAKAN TRANSPORTASI ANGKUTAN PENYEBERANGAN LAUT BAGI PENUMPANG MENURUT UNDANG-UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN (Studi Kasus di Dermaga TPI Lampulo Kec. Kuta Alam, Banda Aceh)**" yang ditulis dengan bahasa yang jelas dan mempermudah untuk memahami. Skripsi ini disusun dengan tujuan melengkapi tugas-tugas dan memenuhi syarat-syarat untuk mencapai gelar sarjana pada Fakultas Syari'ah dan Hukum Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh.

Pada kesempatan ini dengan kerendahan hati penulis ingin mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada: Sitti Mawar, S.Ag., M.H dan Muhammad Iqbal, M.M selaku Pembimbing I dan Pembimbing II yang telah membimbing penulis dengan penuh kesabaran dan telah banyak memberikan ilmu yang sangat bermanfaat sehingga skripsi ini dapat diselesaikan.

Penghargaan dan terimakasih yang sebesar-besarnya dan tak terhingga penulis hantarkan kepada kedua orang tua yaitu Ayah Teuku Tarmizi, Ibunda Enni Marjulis, Kakak Pertama Cut Entary, Kakak Kedua Cut Tira Tarmizi, Abang satu-satunya Teuku Agus Nurhamimi Risky, adik laki-laki Teuku Radja Mulqi dan Adik Perempuan Cut Intan Desildha yang telah memberi kasih sayang dan mendidik penulis dengan penuh rasa cinta yang sangat luar biasa, serta untuk didikan, doa yang tak pernah putus, segala dukungan dan motivasinya selama ini.

Selain itu, penulis juga ingin mengucapkan terimakasih kepada:

1. Bapak Prof. Dr. H. Warul Walidin, Ak., MA, selaku Rektor UIN Ar-Raniry Banda Aceh.
2. Bapak Prof. Muhammad Siddiq, MH, Ph.D. selaku Dekan Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Ar-Raniry Banda Aceh
3. Ibu Dr. Khairani, S.Ag., M.Ag selaku Ketua Prodi Ilmu Hukum UIN Ar-Raniry Banda Aceh, Bapak Badri S.Hi.,M.H.,selaku sekretaris Prodi Ilmu Hukum UIN Ar-Raniry Banda Aceh, serta untuk seluruh staf Prodi Ilmu Hukum.
4. Ibu Sitti Mawar, S.Ag., M.H selaku Pembimbing Akademik yang telah banyak membantu selama masa perkuliahan.
5. Seluruh Bapak/Ibu Dosen Fakultas Syari'ah dan Hukum yang telah membantu penulis hingga dapat menyelesaikan semua urusan perkuliahan dalam waktu cepat dan tepat dan kepada semua Dosen Prodi Ilmu Hukum yang telah mengajari dan membekali penulis dengan ilmu sejak awal semester hingga akhir.
6. Terimakasih kepada Abang dan Kakak leting 2016 dan teman-teman semuanya yang yang tidak bisa disebutkan satu persatu telah membantu dalam memberikan nasehat dan telah mendengarkan keluh kesah selama penyelesaian skripsi ini serta kepada teman-teman angkatan 17 Ilmu Hukum.
7. Terimakasih kepada Black Mamba dan Pejabat Daerah yang telah membantu saya untuk terinspirasi dalam penulisan skripsi ini, tanpa kalian saya tidak bisa tertawa bahagia ditengah pembuatan skripsi dan banyak memberi nasehat, motivasi dan saran dalam penyelesaian skripsi ini.
8. Terimakasih kepada Syahrian Mulyadi, Teuku Romi juga teman-teman seperjuangan Zulfikar, Maura, Taudin, Nelis, Putri, Salwa, Nadya, Nanda, Daud, Mintan, Adam, Akhyar, Ica yang telah membantu penulis dalam

memberikan nasehat dan telah mendengarkan keluhan kesah selama penyelesaian skripsi ini selaku sahabat.

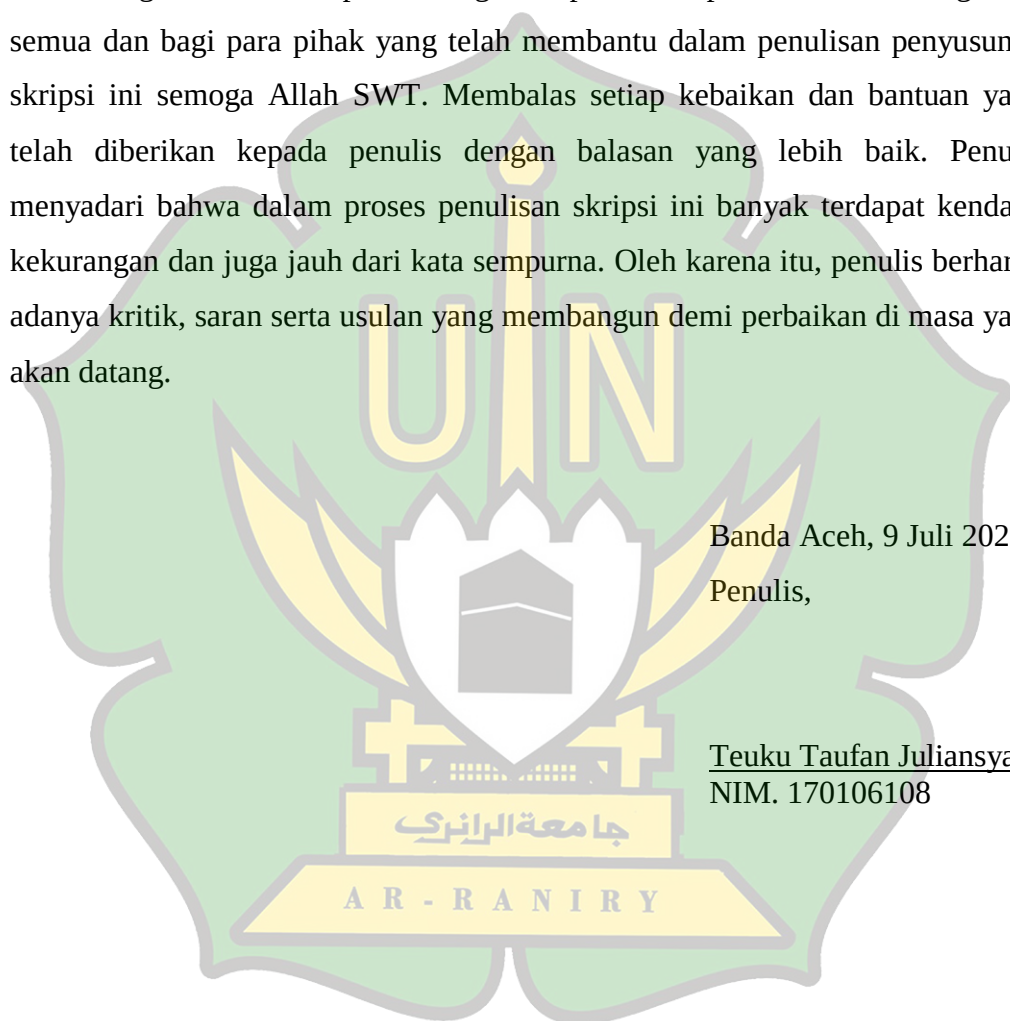
9. Terimakasih juga kepada kepada semua pihak yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini yang tidak dapat disebutkan satu per satu.

Dengan besar harapan semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi kita semua dan bagi para pihak yang telah membantu dalam penulisan penyusunan skripsi ini semoga Allah SWT. Membalas setiap kebaikan dan bantuan yang telah diberikan kepada penulis dengan balasan yang lebih baik. Penulis menyadari bahwa dalam proses penulisan skripsi ini banyak terdapat kendala, kekurangan dan juga jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu, penulis berharap adanya kritik, saran serta usulan yang membangun demi perbaikan di masa yang akan datang.

Banda Aceh, 9 Juli 2021

Penulis,

Teuku Taufan Juliansyah
NIM. 170106108



PEDOMAN TRANSLITERASI

Keputusan Bersama Menteri Agama dan Menteri P dan K
Nomor: 158 Tahun 1987 – Nomor: 0543b/U/1987

1. Konsonan

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

Di bawah ini daftar huruf Arab itu dan transliterasinya dengan huruf Latin.

Huruf Arab	Nama	Huruf Latin	Nama	Huruf Arab	Nama	Huruf Latin	Nama
ا	Alīf	tidak dilambangkan	tidak dilambangkan	ط	ṭā'	ṭ	te (dengan titik di bawah)
ب	Bā'	B	Be	ظ	ẓa	ẓ	zet (dengan titik di bawah)
ت	Tā'	T	Te	ع	'ain	'	koma terbalik (di atas)
ث	Śa'	Ś	es (dengan titik di atas)	غ	Gain	g	Ge
ج	Jīm	J	je	ف	Fā'	f	Ef
ح	Hā'	ḥ	ha (dengan titik di bawah)	ق	Qāf	q	Ki
خ	Khā'	Kh	ka dan ha	ك	Kāf	k	Ka
د	Dāl	D	De	ل	Lām	l	El

ذ	Žal	Ž	zet (dengan titik di atas)	م	Mūm	m	Em
ر	Rā'	R	Er	ن	Nūn	n	En
ز	Zai	Z	Zet	و	Wau	w	We
س	Sīn	S	Es	ه	Hā'	h	Ha
ش	Syīn	Sy	es dan ye	ء	Hamzah	'	Apostrof
ص	Ṣād	Ṣ	es (dengan titik di bawah)	ي	Yā'	y	Ye
ض	Ḍad	Ḍ	de (dengan titik di bawah)				

2. Vokal

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

1) Vokal tunggal

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

Tanda	Nama	Huruf Latin	Nama
◌َ	<i>fathah</i>	A	A
◌ِ	<i>Kasrah</i>	I	I
◌ُ	<i>ḍammah</i>	U	U

2) Vokal rangkap

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

Tanda	Nama huruf	Gabungan huruf	Nama
اِي...	<i>fathah</i> dan <i>yā'</i>	Ai	a dan i
و...	<i>fathah</i> dan <i>wāu</i>	Au	a dan u

Contoh:

كَتَبَ	-kataba
فَعَلَ	-fa'ala
ذَكَرَ	-żukira
يَذْهَبُ	-yażhabu
سَأَلَ	-su'ila
كَيْفَ	-kaifa
هَؤُلَ	-haula

3. Maddah

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

Harakat dan Huruf	Nama	Huruf dan Tanda	Nama
اِ...اَ...	<i>fathah</i> dan <i>alif</i> atau <i>yā'</i>	Ā	a dan garis di atas
يِ...	<i>kasrah</i> dan <i>yā'</i>	ī	i dan garis di atas
وُ...	<i>ḍammah</i> dan <i>wāu</i>	Ū	u dan garis di atas

Contoh:

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

4. Tā' marbūṭah

Transliterasi untuk *tā' marbūṭah* ada dua:

1. *Tā' marbūṭah* hidup
tā' marbūṭah yang hidup atau mendapat harakat *fathah*, *kasrah*, dan *dammah*, transliterasinya adalah 't'.
2. *Tā' marbūṭah* mati
tā' marbūṭah yang mati atau mendapat harakat yang sukun, transliterasinya adalah 'h'.
3. Kalau dengan kata yang terakhir adalah *tā' marbūṭah* itu ditransliterasikan dengan ha (h).

Contoh:

رَوْضَةُ الْأَطْفَالِ	- <i>raud ah al-atfāl</i> - <i>raud atul atfāl</i>
الْمَدِينَةُ الْمُنَوَّرَةُ	- <i>al-Madīnah al-Munawwarah</i> - <i>AL-Madīnatul-Munawwarah</i>
طَلْحَةُ	- <i>ṭalḥah</i>

5. Syaddah (Tasydīd)

Syaddah atau *tasydīd* yang dalam tulisan Arab dilambangkan dengan sebuah tanda, tanda Syaddah atau *tasydīd*, dalam transliterasi ini tanda syaddah tersebut dilambangkan dengan huruf, yaitu huruf yang sama dengan huruf yang diberi tanda syaddah itu.

Contoh:

رَبَّنَا	- <i>rabbanā</i>
نَزَّلَ	- <i>nazzala</i>
الْبِرِّ	- <i>al-birr</i>
الْحَجِّ	- <i>al-ḥajj</i>
نُعَمِّ	- <i>nu ‘ ima</i>

6. Kata sandang

Kata sandang dalam sistem tulisan Arab dilambangkan dengan huruf, yaitu (ال), namun dalam transliterasi ini kata sandang itu dibedakan atas kata sandang yang diikuti oleh huruf *syamsiyyah* dan kata sandang yang diikuti huruf *qamariyyah*.

1) Kata sandang yang diikuti oleh huruf *syamsiyyah*

Kata sandang yang diikuti oleh huruf *syamsiyyah* ditransliterasikan sesuai dengan bunyinya, yaitu huruf /l/ diganti dengan huruf yang sama dengan huruf yang langsung mengikuti kata sandang itu.

2) Kata sandang yang diikuti oleh huruf *qamariyyah*

Kata sandang yang diikuti oleh huruf *qamariyyah* ditransliterasikan sesuai aturan yang digariskan di depan dan sesuai dengan bunyinya. Baik diikuti huruf *syamsiyyah* maupun huruf *qamariyyah*, kata sandang ditulis terpisah dari kata yang mengikuti dan dihubungkan dengan tanda sempang.

Contoh:

الرَّجُلُ	- <i>ar-rajulu</i>
السَّيِّدَةُ	- <i>as-sayyidatu</i>
الشَّمْسُ	- <i>asy-syamsu</i>
القَلَمُ	- <i>al-qalamu</i>
البَدِيعُ	- <i>al-badī‘u</i>
الْخَلَالُ	- <i>al-jalālu</i>

7. Hamzah

Dinyatakan di depan bahwa hamzah ditransliterasikan dengan apostrof. Namun, itu hanya berlaku bagi hamzah yang terletak di tengah dan di akhir kata. Bila hamzah itu terletak di awal kata tidak dilambangkan, karena dalam tulisan Arab berupa *alif*.

Contoh:

تَأْخُذُونَ	-ta' khuzūna
النَّوْءُ	-an-nau'
شَيْئٍ	-syai'un
إِنَّ	-inna
أَمْرٌ	-umirtu
أَكَلٌ	-akala

8. Penulisan kata

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

Contoh:

وَإِنَّ اللَّهَ لَهُ خَيْرُ الرَّازِقِينَ	-Wa inna Allāh lahuwa khair ar-rāziqīn
فَأَوْفُوا الْكَيْلَ الْمِيزَانَ	-Fa auf al-kaila wa al-mīzān
إِبْرَاهِيمَ الْخَلِيلِ	-Ibrāhīm al-Khalīl
بِسْمِ اللَّهِ مَجْرَاهَا وَمُرْسَاهَا	-Bismillāhi majrahā wa mursāh
وَلِلَّهِ عَلَى النَّاسِ حِجُّ الْبَيْتِ	-Walillāhi 'ala an-nāsi ḥijju al-baiti
مَنْ اسْتَطَاعَ إِلَيْهِ سَبِيلًا	-manistaṭā'a ilaihi sabīlā

9. Huruf Kapital

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

Contoh:

وَمَا مُحَمَّدٌ إِلَّا رَسُولٌ -*Wa mā Muhammadun illā rasul*
إِنَّ أَوَّلَ بَيْتٍ وُضِعَ لِلنَّاسِ -*Inna awwala baitin wuḍ i 'a linnāsi*
لَلَّذِي بُنِيَ مَبَا رَكَّةً -*lallaẓī bibakkata mubārakkan*
شَهْرَ رَمَضَانَ الَّذِي أُنْزِلَ فِيهِ الْقُرْآنُ -*Syahru Ramaḍān al-laẓi unzila fīh al-Qur'ānu*

وَلَقَدْ رَآهُ بِأَلْفِ الْمِائَةِ -*Wa laqad ra'āhu bil-ufuq al-mubīn*

الْحَمْدُ لِلَّهِ رَبِّ الْعَالَمِينَ -*Alhamdu lillāhi rabbi al-'ālamīn*

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

Contoh:

نَصْرُ مِنَ اللَّهِ وَفَتْحٌ قَرِيبٌ -*Nasrun minallāhi wa fathun qarīb*
لِللَّهِ الْأَمْرُ جَمِيعًا -*Lillāhi alOamru jamī'an*

وَاللَّهُ بِكُلِّ شَيْءٍ عَلِيمٌ -*Wallāha bikulli syai'in 'alīm*

10. Tajwid

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

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: Şamad Ibn Sulaimān.

2. Nama Negara dan kota ditulis menurut ejaan Bahasa Indonesia, seperti Mesir, bukan Misr; Beirut, bukan Bayrūt; dan sebagainya.
3. Kata-kata yang sudah dipakai (serapan) dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia tidak ditransliterasikan. Contoh: Tasauf, bukan Tasawuf

DAFTAR GAMBAR

- Gambar 1 : Dermaga TPI Lampulo Proses Pengangkutan Penumpang Menuju Pelabuhan Lampuyang Kecamatan *Pulo Aceh* Kabupaten Aceh Besar
- Gambar 2 : Titik Pengangkutan Penumpang di PPI Ulee Lheue
- Gambar 3 : Proses Penurunan Penumpang di PPI Ulee Lheue.
- Gambar 4 : Wawancara Bersama Dengan Said dan Pemilik Boat
- Gambar 5 : Wawancara Bersama Dengan Syahbandar Perikanan
- Gambar 6 : Wawancara Bersama Dengan Syahbandar Perhubungan
- Gambar 7 : Wawancara Bersama Dengan Nasir pemilik Boat Di Dermaga Lampulo
- Gambar 8 : Wawancara Bersama Dengan Penumpang Boat



DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 : Surat Keterangan Bimbingan
- Lampiran 2 : Surat Izin Melakukan Penelitian dari Dekan Fakultas Syari'ah
Dan Hukum UIN Ar-Raniry Banda Aceh
- Lampiran 3 : Surat Telah Melakukan Penelitian di Syahbandar Perhubungan
- Lampiran 4 : Surat Telah Melakukan Penelitian di Syahbandar Perikanan
- Lampiran 5 : Surat Telah Melakukan Pengambilan Data Pada Badan Pusat
Statistik Kota Banda Aceh.



DAFTAR ISI

LEMBARAN JUDUL	i
PENGESAHAN PEMBIMBING	ii
PERNYATAAN KEASLIAN KARYA TULIS	iii
ABSTRAK.....	v
KATA PENGANTAR	vi
PEDOMAN TRANSLITERASI.....	ix
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
DAFTAR ISI.....	xv
 BAB SATU PENDAHULUAN.....	 1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah	9
C. Tujuan Penelitian.....	9
D. Kajian Pustaka.....	10
E. Penjelasan Istilah.....	11
F. Metode Penelitian.....	13
1. Pendekatan Penelitian	13
2. Jenis Penelitian.....	13
3. Sumber Data.....	13
4. Teknik Pengumpulan Data	14
5. Analisis Data	15
G. Sistematika Pembahasan	15
 BAB DUA PENGERTIAN, KONSEP KELAIKLAUTAN, DAN	
DASAR HUKUM TRANSPORTASI ANGKUTAN	
PENYEBERANGAN LAUT	15
A. Pengertian dan Dasar Hukum Transportasi Angkutan	
Penyeberangan Laut	15
B. Fungsi dan Tujuan Transportasi Angkutan	
Penyeberangan Laut	23
C. Konsep Kelaiklautan	28
D. Izin Kelayakan Transportasi Angkutan	
Penyeberangan Laut	33
1. Pengertian Izin dan Izin Kelayakan.....	33
2. Dasar Hukum dan Syarat-syarat Izin Kelayakan	38
3. Pihak Yang Berhak Mengajukan Dan Mengatur Izin	
Kelayakan Menurut Undang-Undang Nomor 17	
Tahun 2008 Tentang Pelayaran	43
4. Bentuk-Bentuk Sanksi Penegakan Hukum Terhadap	
Pelanggar Izin Kelayakan.....	46

E. Tinjauan Tentang Transportasi Penyeberangan Laut Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran	48
BAB TIGA IZIN KELAYAKAN TRANSPORTASI ANGKUTAN PENYEBERANGAN LAUT BAGI PENUMPANG MENURUT UNDANG-UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN DI DERMAGA TPI LAMPULO	51
A. Gambaran Umum Keadaan Geografis Wilayah TPI Lampulo	51
B. Kelayakan Izin Transportasi Laut Antar Pulau Di Pulo Aceh Menurut Ketentuan Standar pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.....	54
C. Analisis.....	60
BAB EMPAT PENUTUP	64
A. Kesimpulan.....	64
B. Saran.....	65
DAFTAR PUSTAKA	67
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	83



BAB SATU

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Transportasi merupakan elemen terpenting dalam pembangunan suatu Negara, dan transportasi merupakan salah satu penopang pembangunan ekonomi, pengembangan masyarakat dan pertumbuhan industri.¹ Dengan adanya sarana transportasi, kehidupan manusia menjadi lebih baik, dan aktivitas manusia sehari-hari menjadi lebih mudah. Angkutan penyeberangan laut, angkutan umum, dan angkutan lainnya tidak bisa diselesaikan. Moda transportasi ini dapat mengangkut ribuan orang dan barang, sehingga memudahkan manusia dalam mengangkut barang dari satu tempat ke tempat lain, begitu pula sebaliknya, dapat mengangkut penumpang dari satu tempat ke tempat lain dengan transportasi laut.²

Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada penyelenggaraannya yang mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan Negara serta semakin meningkat kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas manusia dan barang didalam Negeri maupun diluar Negeri. Transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi, namun belum berkembang dalam upaya peningkatan dan pemerataan serta hasil akhirnya.³ Pada dasarnya transportasi menjadi kebutuhan bagi setiap kalangan warga Negara, baik untuk melakukan kegiatan perdagangan, penyeberangan maupun kegiatan perjalanan jarak jauh maupun jarak dekat. Pada masa sekarang ini banyak pilihan yang ditawarkan oleh pemerintah kepada warga Negeranya, untuk melakukan perjalanan menuju tempat tujuannya, agar dapat

¹ Siti Fatimah, *Pengantar Transportasi*, myriad publishe, ponorogo, 2019, hlm. 1.

² M. Yamin Jinca, *Transportasi laut Indonesia analisis sistem dan studi kasus*, brilian internasional, Surabaya, 2011, hlm. 11.

³ Tjakranegara soegiejatna, *hukum pengangkutan barang dan penumpang*, rineka cipta, bandung, 1995, hlm 24.

mempermudah perpindahan dengan waktu yang sangat singkat. Perjalanan yang ditempuh dengan waktu yang singkat hanya dapat ditempuh dengan menggunakan pesawat udara, yang hanya ditumpangi oleh kalangan ekonomi menengah ke atas, yang mampu menikmati perjalanan menggunakan jalur udara, dan tidak semua kalangan masyarakat *Pulo Aceh* yang mampu menggunakan transportasi jalur udara tersebut, karena belum adanya upaya dalam membangun sarana dan prasarana transportasi.⁴

Transportasi angkutan penyeberangan laut memiliki peranan penting untuk masyarakat, dan laut menyimpan banyak kekayaan, sumber daya alam dan hasil tangkapan laut yang berlimpah.⁵ Dengan Anugerah yang diberikan oleh Allah SWT, manusia dapat mencari rezeki dan menyeberangi lautan yang begitu luas dengan menggunakan kapal-kapal, dan Allah SWT berfirman didalam Al-Qur'an Surat Al-Jasyah Ayat 12, yaitu :

اللَّهُ الَّذِي سَخَّرَ لَكُمُ الْبَحْرَ لِتَجْرِيَ الْفُلُكُ فِيهِ بِأَمْرِهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ (١٢)

Artinya :

*“Allah-lah yang menundukkan lautan untukmu supaya kapal-kapal dapat berlayar padanya dengan seizin-Nya dan supaya kamu dapat mencari karunia -Nya dan mudah-mudahan kamu bersyukur.”*⁶

Dengan Rahmat Allah SWT kapal-kapal dan/atau boat dapat berlayar dengan lancar sebagai alat transportasi penyeberangan laut bagi manusia dan sebagainya. Dari penjelasan pada ayat tersebut bahwa transportasi angkutan penyeberangan laut memberikan kemudahan bagi penumpang dalam mengakses ke suatu tempat lain maupun antar pulau.

⁴Ismayanti, *pengantar pariwisata*, Grasindo, Jakarta, 2005, hlm. 23

⁵Sukanto, *Pengelolaan Potensi Laut Indonesia Dalam Spirit Ekonomi Islam*, Vol.9 No.1, Desember 2017, hlm 38.

⁶Q.S Al-Jasyah Ayat 12

Berbicara tentang transportasi Angkutan Penyeberangan laut di daerah *pulo* Aceh yang masih belum tersentuh oleh tangan pemerintah dalam upaya membangun sarana dan prasarana transportasi yang lebih baik, tidak membuat masyarakat putus harapan meskipun dengan berlangsungnya kehidupan yang dijalani oleh warga, mereka tetap memiliki banyak cara yang dilakukan dalam upaya melaksanakan kegiatan mereka, agar mempermudah jalan kegiatan yang dilaksanakan oleh warga yaitu dengan menggunakan transportasi jalur laut seperti angkutan perairan. Angkutan perairan ini terdiri dari 3 (tiga) jenis angkutan. Sesuai dengan yang disebutkan oleh Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran atau disebut juga dengan Undang-Undang pelayaran, pada pasal 6 disebutkan jenis angkutan diperairan yaitu angkutan laut, angkutan sungai, Danau dan angkutan penyeberangan. Perlu diketahui juga kontribusi transportasi laut menjadi sangat penting karena nilai ekonominya yang digunakan sangat minim, bila dibandingkan dengan transportasi lainnya yaitu darat maupun transportasi udara.

Transportasi angkutan penyeberangan laut memiliki jenis dan fungsinya masing-masing. Dalam hal itu angkutan penyeberangan memiliki kegiatan transportasi angkutan laut dalam Negeri yang dijalankan oleh badan usaha dengan menggunakan kapal yang terdapat bendera Indonesia yang memenuhi syarat *kelaiklautan* kapal serta diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia. Hal ini sesuai dengan isi pasal 21 ayat (1) Undang-Undang pelayaran yang berbunyi :

“Kegiatan angkutan penyeberangan di dalam Negeri dilakukan oleh badan usaha dengan menggunakan kapal berbendera indonesia yang memenuhi persyaratan *kelaiklautan* kapal serta diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan indonesia”,⁷

⁷ Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Pasal 21 Ayat (1).

Dan fungsinya diatur dalam pasal 22 ayat (1) Undang-Undang Pelayaran yang berbunyi :

“Angkutan penyeberangan merupakan angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan atau jaringan kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan muatannya”.⁸

Sebagai suatu jenis moda transportasi angkutan penyeberangan laut dalam suatu sistem transportasi, transportasi angkutan penyeberangan laut memiliki karakter yang khas yang berbeda dengan moda angkutan lainnya.⁹ Angkutan penyeberangan laut biasanya memiliki rute yang tidak teratur dan jadwal yang tidak teratur, walaupun pada tingkat yang lebih berkembang terdapat juga angkutan dengan rute tetap dan jadwal yang teratur atau tidak teratur. Transportasi laut sangat penting dan alternatif terbaik dalam rantai perdagangan dunia. Diperlukan keamanan, kenyamanan, dan keselamatan, navigasi (mengarahkan gerak kapal dari satu titik ke titik lainnya dengan aman dan lancar serta menghindari bahaya dan/atau rintangan pelayaran) merupakan salah satu faktor penting yang harus dipenuhi agar kapal dapat beroperasi secara normal. Tujuan lainnya bukan hanya untuk faktor keselamatan dan keamanan saja, akan tetapi memberikan prioritas bagi pengembangan moda transportasi laut sebagai bagian dari sistem transportasi nasional dan yang terintegrasi.¹⁰

Terkait izin kelayakan untuk istilah yang tepat angkutan penyeberangan laut tersebut sangat berpengaruh dalam operasional transportasi dalam menghubungkan antar pulau, oleh karena itu agar keselamatan dan keamanan kelayakan transportasi terjamin dengan pasti diperlukan transportasi angkutan penyeberangan laut yang memenuhi standar izin kelayakan. Dalam aturan

⁸ Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Pasal 22 Ayat (1).

⁹ Muhammad Amin Mangara, *Pencegahan Pencemaran Laut*, CV. Sah Media, Makassar, 2015, hlm, 8

¹⁰ Ansel alaman, *memandu fungsi tol laut dan darat (menggugah keadilan distributif komutatif)*, publica institute, Jakarta, 2018, hlm. 189.

kelayakan kapal harus melakukan pemeriksaan fisik kapal yang kelayakan keselamatan dan keamanan kapal dinyatakan dengan layak untuk menetapkan surat izin berlayar. Kapal yang tidak memiliki persyaratan maka tidak diizinkan untuk berlayar dikarenakan dapat mengancam nyawa penumpang dan juga memberikan dampak resiko yang sangat besar bagi keluarga penumpang. Hal ini tertuang dalam pasal 126 ayat 1 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Pengeluaran Surat izin berlayar dapat diberikan kepada transportasi angkutan penyeberangan laut yang memenuhi syarat, setelah perusahaan pelayaran yang menangani kapal ataupun yang memiliki kapal melakukan serangkaian mekanisme pengurusan yang meliputi pengajuan permohonan pengeluaran SIB.¹¹ Pengecekan kapal sangat penting, agar kapal yang digunakan sesuai dengan apa yang telah ditetapkan. Dengan demikian jika pemeriksaan tersebut tidak sesuai dengan apa yang telah ditetapkan, maka transportasi angkutan penyeberangan laut yang ingin beroperasi atau ingin mengangkut penumpang tidak bisa berlayar sepenuhnya. Karena setiap kapal yang ingin berlayar harus memiliki izin berlayar terlebih dahulu agar bisa beroperasi, tetapi jika tidak diizinkan, maka kapal yang tidak memiliki izin berarti tidak memenuhi syarat kelayakan yang telah ditentukan oleh penanggungjawab.

Keselamatan dan keamanan bagi penumpang dalam menaiki angkutan penyeberangan laut juga telah diatur sebagai persyaratan dalam pasal 1 angka 32 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran bahwa :

”Keselamatan dan keamanan pelayaran adalah keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, pelabuhan, dan lingkungan maritim”.¹²

¹¹ Herman Budi Sasono, *Manajemen Pelabuhan dan Realisasi Ekspor Impor*, CV. Andi Offset, Yogyakarta, 2012, hlm. 41.

¹² Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Pasal 1 Angka 32.

Dan keselamatan bagi kapal dan awak kapal serta manajemen keselamatan dan manajemen keamanan juga disebutkan di pasal 1 angka 33 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran bahwa :

“*Kelaiklautan* kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pengawakan, pencegahan, pemuatan, kesejahteraan awak kapal, dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar diperairan tertentu.”

Pada faktanya yang terjadi dilapangan tidak sesuai dengan apa yang diharapkan dan diatur oleh Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, karena masih adanya penyalahgunaan angkutan penyeberangan di Dermaga TPI Lampulo Kec. Kuta Alam, Banda Aceh menuju *Pulo Aceh* Kabupaten Aceh Besar dari segi transportasi angkutan penyeberangan penumpang laut.

Hal ini tidak sesuai dengan kelayakannya dan peruntukannya, dikarenakan pada Dermaga TPI Lampulo Kec. Kuta Alam, Banda Aceh banyak masyarakat masih tidak paham akan peraturan yang telah diatur tersebut, sehingga saat masyarakat melakukan aktifitas dalam melakukan penyeberangan menuju *Pulo Aceh* Kabupaten Aceh Besar masih menggunakan transportasi angkutan penyeberangan laut berupa boat kayu atau semi kapal nelayan untuk mengangkut penumpang, dan hal tersebut telah melanggar aturan yang telah diatur oleh Undang-Undang, sedangkan boat di Dermaga TPI Lampulo Kec. Kuta Alam, Banda Aceh digunakan dalam kehidupan sehari-hari untuk mengangkut barang dan juga ikan dengan tujuan dari Dermaga TPI Lampulo Kec. Kuta Alam, Banda Aceh menuju pelabuhan Lampuyang *Pulo Aceh* Kabupaten Aceh Besar begitu juga sebaliknya.

Jika di lihat secara realitas tingkat kecelakaan angkutan penyeberangan laut di Indonesia saat ini masih cukup tinggi. Hal ini di sebabkan karena kurangnya tingkat kelayakan transportasi angkutan penyeberangan laut yang digunakan dan faktor manusia yang sering sekali mengabaikan standar

keselamatan dan keamanan yang ada.¹³ Sehingga resiko yang dihadapi begitu besar untuk penumpang, dalam sosialisasi kesadaran keselamatan dan keamanan dalam transportasi angkutan penyeberangan laut sangat minim, adanya yang berkaitan dengan kelalaian terhadap pengguna transportasi angkutan penyeberangan laut, padahal kerugian terbesar dirasakan teramat besar khususnya bagi para korban. Namun dengan demikian sistem keselamatan dan keamanan menjadi faktor penting yang harus diperhatikan dan sebagai dasar untuk tolak ukur bagi pengambilan keputusan dan menentukan kelayakan dalam pelayaran, baik dilihat dari prasarana seperti sistem navigasi maupun sumber daya manusia yang dilihat di dalamnya dan keselamatan yang menyangkut nyawa manusia, juga barang angkut yang ada pada gilirannya berdampak pada lingkungan lautan.¹⁴

Akan tetapi pada faktanya, di Kota Banda Aceh pada pelabuhan Ulee Lheue, terdapat transportasi angkutan penyeberangan laut berupa kapal yang mengangkut penumpang ke *Pulo Aceh* dengan menggunakan kapal (KMP Papuyu), yang mana kapal tersebut hanya berlabuh kepelabuhan Lamteng dan tidak ada yang berlabuh kepelabuhan Lampuyang *Pulo Aceh* Kabupaten Aceh besar, dikarenakan akses masuk kepelabuhan lampuyang di *Pulo Aceh* sulit, meskipun demikian kapal (KMP Papuyu) telah memiliki izin kelayakan berlayar menuju *Pulo Aceh*, akan tetapi hanya mengakses kepelabuhan Lamteng dan kapal tersebut tidak berlabuh kepelabuhan Lampuyang, jadi banyaknya petugas yang berkerja dipelabuhan Ulee Lheue Kota Banda Aceh menyarankan untuk menggunakan transportasi angkutan penyeberangan laut berupa boat kayu nelayan yang terdapat di Dermaga TPI Lampulo Kec. Kuta Alam, Banda Aceh, hal ini dikarenakan kapal (KMP Papuyu) tidak mengakses kepelabuhan

¹³ Aryono D. Pusponerogo, Achmad Sujudi, *Kegawatdaruratan dan Bencana*, PT. Rayanna Komunikasiindo, Jakarta Timur, 2016, hlm. 63

¹⁴https://www.academia.edu/32033286/KESELAMATAN_TRANSPORTASI_LAUT_KAJIAN_HUKUM_INTERNASIONAL_TERKAIT_KESELAMATAN

Lampuyang, maka dari itu banyaknya masyarakat yang menggunakan angkutan penyeberangan transportasi laut berupa boat kayu dari pelabuhan Lampuyang *pulo* Aceh Kabupaten Aceh Besar ke pelabuhan Lampulo Kec. Kuta Alam, Banda Aceh.¹⁵

Fakta selanjutnya di Dermaga TPI Lampulo Kec. Kuta Alam, Banda Aceh, telah terjadi kegiatan pengangkutan penumpang dengan menggunakan transportasi angkutan penyeberangan laut berupa boat kayu nelayan, dimana boat tersebut hanya diperuntukan untuk mengambil ikan bukan untuk mengangkut penumpang, salah seorang penjual tiket mengatakan bahwa, keberangkatan dari pelabuhan Lampuyang *Pulo* Aceh Kabupaten Aceh Besar pukul 10.00 WIB dan dari Dermaga TPI Lampulo Kec. Kuta Alam, Banda Aceh pukul 14.00 WIB. Kegiatan tersebut dilakukan setiap hari kecuali dihari jum'at dan pernyataan lain juga disebutkan bahwa penumpang yang di angkut dari pelabuhan Lampuyang Kabupaten Aceh Besar ke Dermaga TPI Lampulo Kec. Kuta Alam, Banda Aceh berjumlah 80 (delapan puluh) orang penumpang, hal ini telah melewati kapasitas penumpang dikarenakan boat nelayan yang tidak seberapa besar tersebut mengangkut penumpang dengan begitu banyaknya penumpang, dan tidak hanya penumpang saja yang diangkut melainkan sepeda motor, kerbau, sapi, hewan lainnya dan juga drom minyakpun diangkut dalam boat nelayan tersebut. Dilihat dari kelayakannya, transportasi angkutan penyeberangan laut tersebut tidak memiliki perlengkapan alat kenavigasian, keamanan maupun keselamatan yang dapat menyelamatkan penumpang. Hal ini berdampak tidak baik bagi keselamatan dan keamanan nyawa penumpang karena transportasi angkutan penyeberangan laut tersebut tidak memiliki kelayakan dan standarlisasi yang sesuai, sehingga seharusnya transportasi

¹⁵ Wawancara dengan bapak Eka Darma sebagai betugas DISHUB dipelabuhan Ulee Lheue Kota Banda Aceh, Senin 18 januari 2021, Pukul 10.15 WIB.

angkutan penyeberangan laut berupa boat kayu nelayan hanya diperuntukan untuk menangkap ikan bukan untuk mengangkut penumpang.¹⁶

Di wilayah angkutan transportasi laut menjadi faktor utama untuk menentukan bagaimana penanganan masalah standarisasi di Dermaga TPI Lampulo Kec. Kuta Alam, Banda Aceh penghubung ke *Pulo Aceh* Kabupaten Aceh Besar tepatnya pada pelabuhan Lampuyang. Berdasarkan latar belakang di atas Penulis merasa sangat tertarik untuk meneliti mengenai transportasi angkutan penyeberangan laut dari Dermaga TPI Lampulo Kec. Kuta Alam, Banda Aceh menuju *Pulo Aceh* sebagai salah satu Kecamatan di Kabupaten Aceh Besar. Untuk itu penulis menentukan judul **“Izin Kelayakan Angkutan Penyeberangan Laut Bagi Penumpang Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Studi Kasus di Dermaga TPI Lampulo Kec. Kuta Alam, Banda Aceh)”**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang diatas tersebut yang menjadi permasalahan dalam penelitian ini adalah.

1. Bagaimana kelayakan izin transportasi laut antar pulau di *Pulo Aceh* menurut ketentuan standar pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran?
2. Bagaimana tinjauan hukum terhadap oprasional Dermaga TPI Lampulo menjadi Dermaga penyeberangan angkutan penyeberangan laut?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan masalah yang telah dipaparkan, maka tujuan dilakukannya penelitian untuk:

¹⁶Wawancara dengan penjual tiket di pelabuhan lampulo Kec. Kuta Alam, Banda Aceh, Senin 18 januari 2021, Pukul 15.00 WIB.

1. Untuk mengetahui Apakah kelayakan izin transportasi laut antar pulau di *Pulo Aceh* sudah terpenuhi sebagaimana ketentuan standarlisasi dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
2. Untuk mengetahui Bagaimana tinjauan hukum terhadap oprasional Dermaga TPI Lampulo menjadi Dermaga penyeberangan angkutan penyeberangan laut.

D. Kajian Pustaka

Berikut ini adalah beberapa penelitian yang telah dilakukan terdahulu yang memiliki kesamaan dan keterkaitannya dengan judul penelitian yang dilakukan oleh penulis, yaitu:

Skripsi yang berjudul tentang *Efektivitas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Terhadap Keselamatan Penumpang Transportasi laut (Studi Pada PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Singkil)*. Hasil karya Kurratul Akyun mahasiswa Fakultas Hukum , Universitas Sumatra Utara Tahun 2019, dalam Skripsi ini, penulis membahas mengenai penyelenggaraan pengangkutan penumpang dalam angkutan laut, lalu membahas tentang bentuk perlindungan hukum terhadap pengguna jasa transportasi laut serta efektivitas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 terhadap keselamatan penumpang transportasi laut pada PT ASDP Ferry Singkil.

Skripsi yang berjudul - tentang *Analisa Kepuasan Pelayanan dan Kelayakan Angkutan Kapal Laut (Studi Kasus Pelabuhan Lembar, Lombok Barat Pelabuhan Padangbai, Bali)*. Hasil karya Imam Teguh Putra mahasiswa Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Mataram Tahun 2020, dalam skripsi ini, penulis membahas mengenai seberapa besar tingkat kepuasan pengguna jasa terhadap pelayanan kapal dan membahas tentang penilaian terhadap pelayanan penyelenggaraan kapal.

Dari beberapa hasil karya ilmiah yang dikemukakan oleh peneliti diatas, maka diperoleh kenyataan bahwa belum ada yang melakukan penelitian tentang judul yang sama dengan penelitian yaitu mengenai **“Izin Kelayakan Transportasi Angkutan Penyeberangan Laut Bagi Penumpang Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Studi Kasus di Dermaga TPI Lampulo Kec. Kuta Alam, Banda Aceh)”**. Penelitian ini akan lebih fokus terhadap masalah kelayakan izin transportasi laut antar pulau untuk masyarakat *Pulo Aceh*, serta angkutan penyeberangan laut sekarang telah memenuhi standarisasi dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

E. Penjelasan Istilah

1. Izin adalah persetujuan dari pihak yang berwenang berdasarkan Undang-Undang atau peraturan pemerintah dalam keadaan tertentu, atau dapat dipahami bahwa suatu pihak tidak dapat melakukan sesuatu kecuali jika diizinkan oleh orang yang memiliki kewenangan atas izin tersebut.¹⁷ Dengan adanya sebuah izin maka segala bentuk badan usahapun dapat berjalan dengan baik tanpa harus khawatir akan izin, tanpa hal tersebut maka apapun badan usaha yang dibentuk akan menjadi ilegal dikarenakan tidak mengikuti peraturan perundang-undangan yang telah diatur oleh Negara. Kelayakan merupakan kajian yang mendalam yang bertujuan untuk menghasilkan gambaran apakah suatu gagasan layak atau tidak, sehingga gagasan kelayakan tersebut dapat dijalankan sesuai dengan kewenangan yang ditentukan dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku.¹⁸ Dengan adanya ide tersebut segala hal yang

¹⁷ Y. Sri Pudyatmoko, *Perizinan Problem dan Upaya Pembenahan*, Grasindo, Jakarta, 2009, hlm. 7

¹⁸ Ahmad subagyo, *Studi Kelayakan*, PT Elex Media Komputindo, Jakarta, 2008, hlm 6.

dibentuk akan menghasilkan sebuah hasil untuk kepentingan bersama dan segala yang dibentuk akan dinilai layak atau tidak.

2. Transportasi angkutan penyeberangan laut merupakan alat penghubung dan transportasi antar pulau laut, dan alat transportasi dari satu daerah ke daerah lain.¹⁹ Sehingga angkutan penyeberangan laut menjadi salah satu sarana untuk menyeberangi lautan tanpa mengeluarkan dana yang besar, sehingga setiap kalangan mana saja dapat mengakses angkutan laut tersebut.
3. Penumpang merupakan setiap orang yang diangkut atau penumpang yang di angkut atas dasar persetujuan dari perusahaan ataupun badan yang menyelenggarakan angkutan tersebut (perkapalan, penerbangan dan lainnya).²⁰ Dengan adanya penumpang akses dipelabuhan menjadi aktif dan selalu beroperasi dan dapat mempermudah penumpang untuk berpindah dari satu daerah ke daerah lain menggunakan jalur manapun mau itu laut, udara dan darat.
4. Dermaga suatu bangunan yang digunakan untuk merapat dan menambatkan kapal yang akan melakukan muat barang dan naik turunnya penumpang yang merupakan suatu struktur yang dibuat di laut yang menghubungkan bagian darat dan terdiri dari bangunan yang terbuat dari balok.²¹

¹⁹ Muhammad Amin Mangara, *Pencegahan Pencemaran Laut*, CV. Sah Media, Makassar, 2015 hlm. 2.

²⁰ Pepen pendi, *Sukses Menjadi Pramugari*, CV Budi Utama, Yogyakarta, 2012, hlm. 321.

²¹ Jembris Sagisolo, Dkk *Analisis Tingkat Pelayanan Dermaga Pelabuhan Serong*, Vol.2 No 1, Januari 2014. hlm, 48.

F. Metode Penelitian

Metode penelitian merupakan tata cara bagaimana melakukan penelitian.²² Diperlukan adanya metode penelitian guna untuk menganalisis permasalahan yang akan diteliti, dan metode penelitian yang digunakan sebagai berikut:

1. Pendekatan Penelitian

Penelitian menggunakan pendekatan Yuridis empiris, penelitian ini berfungsi untuk dapat melihat hukum dalam artinya serta melihat bagaimana kerjanya hukum di suatu lingkungan masyarakat. Penelitian ini akan digunakan dalam menemukan Izin Kelayakan Transportasi Angkutan Penyeberangan Laut Bagi Penumpang Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Studi Kasus Di Dermaga TPI Lampulo Kec. Kuta Alam, Banda Aceh).

2. Jenis Penelitian

Penelitian menggunakan jenis penelitian Yuridis Empiris, yang merupakan penelitian dengan cara melakukan penelitian langsung di lapangan.²³

3. Sumber Data

Dalam penelitian Yuridis empiris ini sumber data dibedakan menjadi tiga yaitu:

a. Data Primer

Data Primer adalah data yang didapatkan peneliti secara langsung dengan cara melakukan wawancara dilapangan mengenai hal yang bersangkutan.

²²Joenaedi Efendi, Jhonny Ibrahim, *Metode Penelitian Hukum Normatif Dan Empiris*, Prenadamedia Group, Depok, 2018, hlm 2.

²³ Nurul Qamar dan DKK, *Metodelogi Penelitian Hukum (Legal Research Methods)*, CV. Social Politic Genius (SIGn), Makasar, 2017, hlm 8.

b. Data Sekunder

Data Sekunder adalah data yang bersumber dari penelitian kepustakaan, data yang mencakup ialah dokumen resmi, buku-buku, hasil penelitian yang berwujud laporan dan sebagainya.²⁴

c. Data Tersier

Adalah bahan yang berisikan penjelasan atau informasi tentang bahan hukum primer dan sekunder.²⁵

4. Teknik Pengumpulan Data

a. Observasi

Metode ini merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan seorang peneliti melalui pengamatan langsung terhadap objek penelitian untuk diamati.²⁶

b. Wawancara

Metode ini merupakan bentuk kegiatan yang dilakukan dengan Tanya jawab bersama narasumber yang bertujuan untuk memperoleh suatu informasi atau data.²⁷

c. Dokumentasi

Metode ini merupakan metode yang mengamati benda mati bukan benda hidup. Metode ini tidak begitu sulit dalam artian apabila ada kekeliruan sumber, maka datanya masih tetap, dan tidak berubah.²⁸

²⁴ <http://www.kanalinfo.web.id/pengertian-data-primer-dan-data-sekunder>, diakses pada tanggal 7 desember 2020, pukul 20.21 WIB.

²⁵ Amiruddin, Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, PT. Raja Grafindo Persada, Depok, 2014, hlm 30.

²⁶ Pupu Saeful Rahmat, *Penelitian Kualitatif, Equilibrium*, Vol.5, Nomor 9, Januari-Juni 2009, hlm 7.

²⁷ Erwan Juhara, Eriyandi Budiman, Rita Yohayati, *Cendekia Berbahasa*, PT Setia Purna Inves, Jakarta Selatan, 2005, hlm 96.

²⁸ Sandu Siyoto, *Dasar Metodologi Penelitian*, Leterasi Media Publishing, Yogyakarta, Juni 2015, hlm 77-78.

5. Analisis Data

Berdasarkan pada rumusan masalah dan pembahasan pada rumusan masalah maka dapat disimpulkan bahwa teknik analisis data yang penulis gunakan disini ialah pendekatan kualitatif yang dimana pendekata ini menguraikan segala data yang diperoleh dalam bentuk kalimat dan bukan dalam bentuk angka statistik.

G. Sistematika Pembahasan

Penulisan ini dibuat dalam bentuk karya ilmiah dengan sistematika pembahasan, penulis menjabarkan penulisan karya ilmiah kedalam 4 bab yang terdiri dari:

Bab satu pendahuluan meliputi Latar Belakang Masalah, Rumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Kajian Pustaka, Penjelasan Istilah, Metode Penelitian, dan Sistematika Pembahasan.

Bab dua, disini berisikan kajian pustaka yang merupakan landasan teori tentang kegiatan angkutan penyeberangan laut.

Bab tiga, disini membahas tentang penjelasan serta paparan dari hasil penelitian Izin Kelayakan Angkutan Penyeberangan Laut Bagi Penumpang Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Studi Kasus di Dermaga TPI Lampulo Kec. Kuta Alam, Banda Aceh)

Bab empat, berisikan kesimpulan yang merangkum dari semua hasil penelitian dan saran merupakan bentuk dari pada solusi untuk memperbaiki atau memperhatikan suatu hal menjadi sebuah pandangan hukum.

BAB DUA

PENGERTIAN, KONSEP KELAIKLAUTAN, DAN DASAR HUKUM TRANSPORTASI ANGKUTAN PENYEBERANGAN LAUT

A. Pengertian dan Dasar Hukum Transportasi Angkutan Penyeberangan Laut

Dalam kegiatan sehari-hari, transportasi merupakan produk jasa yang dibutuhkan untuk mengangkut manusia atau barang dari suatu wilayah/lokasi.²⁹ Pengangkutan lebih menekankan pada aspek hukum, sedangkan transportasi lebih menekankan pada kegiatan ekonomi, tetapi keduanya memiliki arti yang sama yaitu kegiatan pemindahan yang dilakukan dengan sarana transportasi. Secara etimologis, transportasi berasal dari bahasa latin yaitu *transportare*, *trans* artinya menyeberang atau di seberang; *portare* artinya membawa. Oleh karena itu, transportasi berarti mengangkut atau membawa sesuatu ke seberang atau dari satu tempat ke tempat lain. Artinya transportasi adalah jasa yang diberikan untuk membantu orang atau barang berpindah dari satu tempat ke tempat lain dan dapat diartikan sebagai usaha dan kegiatan penyeberangan atau pengangkutan barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain.³⁰

Keberadaan kegiatan transportasi juga tidak terlepas dari kegiatan sehari-hari atau kehidupan manusia. Dari era kehidupan manusia yang paling sederhana (tradisional) hingga taraf hidup manusia modern, aktivitas transportasi selalu mendukung. Bahwa, salah satu mengukur untuk menentukan kemajuan suatu kehidupan sosial dan peradaban adalah kemajuan dan perkembangan kegiatan informasi dan teknologi yang digunakan masyarakat dalam kegiatan pengangkutan. Istilah "Pengangkutan" berasal dari kata

²⁹ Ahmad, Dkk, *Layanan Angkutan Penumpang Transportasi Laut Di Masa Pandemi*, Vol.2, No.2, Februari 2021.

³⁰ Rustian Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi: Karakteristik, Teori Dan Kebijakan*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2003, hlm, 14.

”angkut” yang berarti ”mengangkut dan membawa”, sedangkan istilah ”pengangkutan” dapat diartikan sebagai ”pembawaan barang-barang atau orang-orang (penumpang)”.

Menurut H.M.N Purwosutjipto menyatakan bahwa “pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan”.³¹ Yang dimaksud pengangkutan sebagai suatu proses adalah serangkaian tindakan mulai dari pemuatan hingga pengangkutan, kemudian dibawa ke tempat yang telah ditentukan, kemudian diturunkan di tempat tujuan.³² Sedangkan pengertian lain bahwa angkutan niaga adalah rangkaian kegiatan atau peristiwa yang memindahkan penumpang dan/atau barang dari lokasi pemuatan menuju tempat penurunan dan/atau pembongkaran penumpang. Rangkaian kegiatan pemindahan tersebut meliputi :

- 1) Dalam arti luas, terdiri dari:
 - a. Memuat penumpang dan/atau barang ke dalam alat pengangkut.
 - b. Membawa penumpang dan/atau barang ke tempat tujuan.
 - c. Menurunkan penumpang atau membongkar barang-barang di tempat tujuan.
- 2) Dalam arti sempit, meliputi kegiatan membawa penumpang dan/atau barang dari stasiun/terminal/pelabuhan/bandar udara tempat tujuan.

Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim, pengangkut berjanji untuk mengangkut barang dan/atau orang dengan aman dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pengirim berjanji

³¹Purwosutjipto, HMN. *Pengertian Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia 3: Hukum Pengangkutan*, Penerbit Djambatan, Jakarta, 2003, hlm 5.

³² Lestari Ningrum, *Usaha Perjalanan Wisata dalam Perspektif Hukum Bisnis*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2004, hlm. 134.

untuk membayar angkutan tersebut.³³ Definisi ini hampir sama dengan definisi sebelumnya, namun sedikit berbeda yaitu menekankan pada aspek fungsional kegiatan transportasi yaitu memindahkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain, dengan tujuan untuk meningkatkan kegunaan atau nilai, pergerakan tempat, baik benda maupun orang, melalui pergerakan ini mutlak diperlukan untuk mewujudkan dan meningkatkan pendapatan dan efisiensi.³⁴

Pada prinsipnya hukum transportasi laut memiliki landasan Hukum sebagai peraturan yang mengatur tentang transportasi angkutan penyeberangan laut, dasar hukum tersebut diatur di dalam:

- a. Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 2001 Tentang kepelabuhan

Dalam pasal 1 angka 2 dikatakan bahwa :

“Kepelabuhan meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan berlayar, tempat perpindahan intra dan/atau antar moda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah.”

Dengan adanya kepelabuhan membuat kapal-kapal dari dalam negeri yang mengangkut penumpang dalam penyeberangan menjadi lebih baik sehingga pelabuhan juga merupakan titik simpul dari mata rantai sistem transportasi serta merupakan pintu gerbang khususnya bagi transportasi angkutan penyeberangan laut.³⁵

- b. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2001 Tentang Penyelenggaraan dan Penguasaan Angkutan Laut.

Dalam keputusan ini yang dimaksud pasal 1 angka 1 yang bahwa:

³³ *Ibid.* hlm. 135

³⁴ Sution Usman Adji, Dkk, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, PT Rineka Cipta, Jakarta, 1991, hlm 1.

³⁵ H.A Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1993, hlm 91.

“Angkutan Laut adalah setiap kegiatan angkutan dengan menggunakan kapal untuk mengangkut penumpang, barang dan atau hewan dalam satu perjalanan atau lebih dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut.”

Dalam setiap mengangkut penumpang perusahaan angkutan laut harus menyiapkan semua kelaikan dalam kapal dikarenakan yang menyelenggarakan pengangkutan penumpang, barang dan hewan dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain adalah perusahaan angkutan penyeberangan laut.³⁶

c. Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan

Pada peraturan ini dikatakan dalam pasal 1 angka 1 bahwa :

“Perkapalan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pemenuhan persyaratan *kelaiklautan* kapal dan segala faktor yang mempengaruhinya, sejak kapal dirancang-bangun sampai dengan kapal tidak digunakan lagi.”

Kapal merupakan hal yang utama dalam pengangkutan penumpang untuk melakukan penyeberangan dilaut, tanpa adanya kapal maka tidak adanya penyeberangan laut, dan kapal yang ada harus memiliki *kelaiklautan* kapal agar layak dalam mengangkut penumpang.

d. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Pasal 1 angka 33 disebutkan bahwa :

“*Kelaiklautan* kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dan kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.”

³⁶ Sution Usman Adji, dkk, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Rineka Cipta, 1991, Jakarta, hlm 8

Terkait dengan *kelaiklautan* kapal ini, merupakan dasar atau persyaratan dalam mengoprasikan kapal saat melakukan pengangkutan penyeberangan, tanpa adanya *kelaiklautan* sebuah kapal tidak bisa berlayar.³⁷

e. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010
Tentang Angkutan Di Perairan

Dalam Peraturan Pemerintah ini yang dimaksud dengan pasal 1 angka 1 bahwa :

“Angkutan di Perairan, Angkutan Laut Khusus, Angkutan Laut Pelayaran-Rakyat, Pelayaran-Perintis, Kapal, Kapal Asing, Trayek, Agen Umum, Usaha Jasa Terkait, Pelabuhan, Pelabuhan Utama, Pelabuhan Pengumpul, Pelabuhan Pengumpan, Terminal Khusus, Badan Usaha, dan Setiap Orang adalah sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849).”

Angkutan perairan diamanatkan sebagai pelaksanaan dari Undang-Undang berkewajiban untuk melakukan pembinaan dan pemberdayaan terhadap angkutan penyeberangan laut pelayaran-rakyat dan yang lainnya, guna membantu sistem transportasi nasional, terutama untuk daerah yang pedalaman, terpencil dan terisolir.³⁸

Dalam Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran yang diundangkan, terdapat banyak landasan atau asas sebagai dasar diundangkannya Undang-Undang. Asas hukum merupakan peraturan pelaksanaan, Mertokusumo mengemukakan bahwa asas-asas hukum bukanlah Undang-Undang yang bersifat khusus, melainkan gagasan-gagasan dasar yang bersifat umum dan abstrak, atau terkandung dalam latar belakang ketentuan-ketentuan khusus yang terkandung di dalam dan di balik Undang-Undang dan putusan-putusan

³⁷ Surahman, *Kelaiklautan Kapal Sebagai Syarat Penertiban Persetujuan Berlayar Di Kantor Syahbandar Dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Pontianak*, Vol3, No3 , 2015.

³⁸ Syafrika K.A, *Pemberdayaan Pelayaran Rakyat Dilihat Dari Karakteristiknya*, No.5, Jakarta, 2018.

ajudikasi (proses penyelesaian sengketa informasi publik antara para pihak yang diputus oleh Komisi Informasi yang putusannya memiliki kekuatan setara dengan putusan pengadilan) sebagai hukum positif. Dan dapat diketemukan dengan mencari sifat-sifat atau ciri-ciri yang umum dalam peraturan konkrit tersebut.³⁹

Di dalam hukum transportasi angkutan penyeberangan laut juga terdapat asas-asas hukum. Asas hukum pengangkutan merupakan landasan filosofis yang diklasifikasikan menjadi dua, yaitu asas hukum publik dan asas hukum perdata. Berikut uraian kedua asas hukum pengangkutan tersebut.

a. Asas yang Bersifat Publik

Asas yang bersifat publik merupakan landasan hukum pengangkutan yang berlaku dan berguna bagi semua pihak, yaitu pihak-pihak dalam pengangkutan, pihak ketiga yang berkepentingan dengan pengangkutan, dan pihak pemerintah (penguasa). Asas bersifat publik terdiri atas:⁴⁰

- 1) Asas Manfaat Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap pengangkutan harus dapat memberikan nilai guna yang sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat, dan pengembangan peri kehidupan yang berkesinambungan bagi warga Negara.
- 2) Asas Usaha Bersama dan Kekeluargaan Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap penyelenggaraan usaha pengangkutan dilaksanakan untuk mencapai cita-cita dan aspirasi bangsa yang dalam kegiatannya dapat dilakukan oleh seluruh lapisan masyarakat dan dijiwai semangat kekeluargaan.
- 3) Asas Adil dan Merata Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan harus dapat memberikan

³⁹ Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum (Suatu Pengantar)*, Yogyakarta: Liberty, 2003, hlm 34.

⁴⁰ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, (Bandung, PT. Citra Aditya Bakti, 2008), hlm. 12.

pelayanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat, dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat.

- 4) Asas Keseimbangan Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan harus dengan keseimbangan yang serasi antara sarana dan prasarana, antara kepentingan pengguna dan penyedia jasa, antara kepentingan individu dan masyarakat, serta antara kepentingan nasional dan internasional.
- 5) Asas Kepentingan Umum Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan harus lebih mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat luas.
- 6) Asas Keterpaduan Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu, saling menunjang, dan saling mengisi, baik intra (mengikat di dalam) maupun antar pengangkutan.
- 7) Asas Tegaknya Hukum Makna dari asas ini yaitu bahwa pemerintah wajib menegakkan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan kepada setiap warga Negara Indonesia agar selalu sadar dan taat pada hukum dalam penyelenggaraan pengangkutan.
- 8) Asas Percaya Diri Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan harus berlandaskan pada kepercayaan akan kemampuan dan kekuatan sendiri serta bersendikan kepribadian bangsa.
- 9) Asas Keselamatan Penumpang Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan penumpang harus disertai dengan asuransi kecelakaan dan/atau asuransi kerugian lainnya. Asuransi kecelakaan termasuk dalam lingkup asuransi sosial yang bersifat wajib. Keselamatan penumpang tidak hanya diserahkan pada perlindungan asuransi, tetapi juga penyelenggara

perusahaan pengangkutan harus berupaya menyediakan dan memelihara alat pengangkut yang memenuhi standar keselamatan sesuai dengan ketentuan Undang-Undang dan konvensi internasional. Tanpa adanya asas ini penumpang menjadi tidak merasa aman sehingga diperlukannya asas keselamatan penumpang.

b. Asas yang Bersifat Perdata

Asas yang bersifat perdata merupakan landasan hukum pengangkutan yang hanya berlaku dan berguna bagi kedua pihak dalam pengangkutan niaga, yaitu pengangkut dan penumpang atau pengirim barang. Asas bersifat perdata terdiri atas:⁴¹

- 1) Asas konsensual yaitu, perjanjian pengangkutan yang dibuat tidak perlu dalam bentuk tertulis, hal ini sudah cukup dengan kesepakatan oleh pihak-pihak. Akan tetapi dari perjanjiannya ini harus dinyatakan bahwa perjanjian yang sudah disepakati didukung dan dibuktikan dengan dokumen pengangkutan.
- 2) Asas koordinatif yaitu, pihak-pihak pengangkutan memiliki kedudukan yang sejajar, tidak ada pihak yang mengatasi maupun pihak yang membawahi. Meskipun pengangkut menyediakan jasa dan melaksanakan perintah penumpang ataupun pengirim barang, pengangkut bukanlah bawahan penumpang ini adalah suatu bentuk pemberian kuasa.
- 3) Asas campuran yaitu, pengangkutan merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian yang pertama pemberian kuasa, kedua penyimpanan barang dan yang ketiga melakukan pekerjaan dari pengirim kepada pengangkut, dari ketiga jenis perjanjian ini berlaku pada pengangkutan, kecuali ketentuan lain dalam perjanjian pengangkutan.

⁴¹ *Ibid*, hlm. 14.

- 4) Asas pembuktian dengan dokumen yaitu, pengangkut selalu dibuktikan dengan adanya dokumen pengangkutan jika tidak ada dokumen tersebut maka tidak adanya perjanjian, kecuali jika kebiasaan yang berlaku umum, misalnya angkutan dalam kota yang hanya menempuh jarak dekat hal ini biasanya tidak ada tiket maupun dokumen.

B. Fungsi dan Tujuan Transportasi Angkutan Penyeberangan Laut

Fungsi transportasi angkutan penyeberangan laut adalah untuk memindahkan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain untuk meningkatkan ketersediaan dan nilai. Jelas di sini bahwa peningkatan ketersediaan dan nilai adalah tujuan transportasi angkutan penyeberangan laut yang berarti jika utilitas dan nilai tempat baru tidak meningkat, maka transportasi tidak perlu dilakukan karena ini adalah perilaku yang merugikan pedagang. Fungsi transportasi angkutan penyeberangan laut ini tidak hanya cocok untuk perdagangan, tetapi juga untuk pemerintahan, politik, masyarakat, pendidikan, pertahanan dan keamanan Negara.⁴² Pengangkutan pada pokoknya berfungsi membawa barang-barang yang dirasakan kurang sempurna bagi pemenuhan kebutuhan di tempat lain dimana barang tersebut menjadi lebih berguna dan bermanfaat. Mengenai orang, dengan adanya pengangkutan maka orang akan berpindah dari satu tempat yang dituju dengan waktu yang relatif singkat.

Adapun tujuan transportasi angkutan penyeberangan laut diselenggarakan dengan tujuan untuk membantu memindahkan barang atau manusia dari satu tempat ke tempat lain secara efektif dan efisien. Dikatakan efektif karena perpindahan barang atau orang tersebut dapat dilakukan sekaligus atau dalam jumlah yang banyak sedangkan dikatakan efisien karena dengan

⁴² H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Jakarta, Djambatan, 2003, hlm 2.

menggunakan pengangkutan penyeberangan atau perpindahan itu menjadi relatif singkat atau cepat dalam ukuran jarak dan waktu tempuh dari tempat awal ke tempat tujuan.

Diharapkan calon dan pengusaha pengangkutan mempunyai kesadaran dalam memperjuangkan berlakunya asas-asas dalam pengangkutan ini, sehingga dunia usaha pengangkutan nasional di Indonesia dapat berjalan baik, seimbang antara pengusaha, masyarakat, dan pemerintah, serta saling menguntungkan, masyarakat memberikan penghasilan bagi pengusaha, pengusaha memberikan fasilitas yang aman dan lancar, dan pemerintah mendapatkan penghasilan dari pajak pengusaha.⁴³

1. Jenis-jenis Sarana dan Prasarana Transportasi Angkutan Penyeberangan Laut

Berdasarkan Pasal 6 UU No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, angkutan di perairan terdiri atas: Angkutan Laut, Angkutan Sungai dan Danau, dan Angkutan Penyeberangan.⁴⁴

a. Angkutan Laut

Angkutan laut adalah kegiatan angkutan yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan laut. Karena angkutan laut ini merupakan perusahaan angkutan laut yang melayani pelayaran nusantara, pelayaran local, pelayaran rakyat, dan pelayaran samudera, dengan layanan ini menjadikan angkutan laut sebagai perpindahan dari satu wilayah ke wilayah lainnya dengan membawa penumpang ataupun barang dalam proses penyeberangan.

b. Angkutan Sungai dan Danau

Angkutan sungai, danau dan penyeberangan merupakan istilah yang terdiri dari dua aspek yaitu Angkutan Sungai Dan Danau (ASD). Istilah

⁴³ *Ibid.* hlm 4

⁴⁴ Sri Rejeki Hartono, *Pengangkutan dan Hukum Pengangkutan Darat*, Semarang: Universitas Diponegoro, 1980, hlm. 8.

ASD ini merujuk pada sebuah jenis moda atau jenis angkutan dimana suatu sistem transportasi terdiri dari 5 macam yaitu moda angkutan darat (jalan raya), moda angkutan udara, moda angkutan kereta api, moda angkutan pipa (yang mungkin belum dikenal luas), moda angkutan laut dan moda ASD dan Penyebrangan. Angkutan air darat atau *inland water transport* adalah istilah lain dari angkutan sungai dan danau (ASD). Moda transportasi ini sudah lama dikenal umat manusia, bahkan dianggap tradisional. Manusia telah menggunakan sungai untuk perjalanan jarak jauh sebelum mereka menggunakan transportasi darat dengan kuda dan sapi. Di Indonesia, sungai ini merupakan daerah yang paling populer, sehingga banyak pemukiman, ekonomi, budaya, dan pusat kota besar terletak di tepi sungai. Angkutan air pedalaman adalah istilah yang diserap dari bahasa Inggris yaitu *inland waterways* atau bahasa Perancis yaitu *Navigation d'Interieure* atau *navigable voies* dengan arti yang sama, yaitu kegiatan pelayaran atau pengangkutan yang terjadi di perairan yang terletak di wilayah daratan, seperti sungai, danau dan kanal angkutan penyeberangan.

c. Angkutan penyeberangan

Angkutan penyeberangan adalah angkutan sebagai jembatan bergerak yang menghubungkan jaringan jalan dan/atau jaringan kereta api yang terputus oleh air. Dalam bahasa Inggris, moda ini disebut transportasi feri. Persimpangan Merak-Bakauheni dan Palembang-Bangka adalah beberapa contoh yang terkenal. Selain di atas, masih ada jenis angkutan laut lainnya menurut Pasal 7 UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pelayaran Dalam Negeri, Pelayaran Luar Negeri, Pelayaran Khusus dan Pelayaran Rakyat, Angkutan Laut Dalam Negeri. Usaha pengangkutan penyeberangan merupakan usaha di bidang angkutan yang diselenggarakan untuk umum pada lintas penyeberangan dengan memungut bayaran dengan menggunakan kapal yang memiliki

spesifikasin yang sesuai dengan kondisi teknis dan oprasional prasarana, saran dan perairan. Lintas penyeberangan adalah satu alur perairan di laut, selat, teluk, sungai dan danau yang ditetapkan sebagai lintas penyeberangan.⁴⁵

Sarana transportasi angkutan penyeberangan laut merupakan sarana transportasi utama untuk berpindah dari satu lokasi atau pindah ke lokasi lain. Fasilitas transportasi angkutan penyeberangan laut meliputi kapal, feri, sampan, kapal motor, kapal pesiar, kapal barang/kargo, kapal tangker, dan kapal peti kemas.

a. Kapal

Kapal dan/atau Boat merupakan salah satu jenis alat transportasi jarak pendek yang biasa digunakan untuk membuat barang-barang kebutuhan sehari-hari dan menjadi kendaran bagi nelayan untuk menangkap ikan

b. Feri

Feri merupakan jenis transportasi laut yang memiliki ciri-ciri dua pintu utama yaitu depan dan belakang yang memudahkan untuk tidak melakukan *maneuver* (gerakan yang tangkas dan cepat) ketika hendak berlabuh dan memuat kendaraan roda dua maupun kendaraan roda empat.

c. Sampan

Sampan merupakan alat transportasi jarak dekat dan biasa dipergunakan untuk menyeberangi danau dan sungai. Sampan memiliki ukuran yang kecil.

⁴⁵ Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum (Suatu Pengantar)*, Yogyakarta: Liberty, 2003, hlm. 34.

d. Kapal Motor

Kapal motor merupakan kapal penumpang berkapasitas sedang, biasanya melayani penyeberangan jarak jauh antar pulau, karena menempuh jarak yang cukup jauh dan memakan waktu berhari-hari maka di kapal motor tersedia fasilitas-fasilitas pendukung seperti kamar tidur, restoran, dan retail.

e. Kapal Pesiar

Kapal pesiar merupakan transportasi laut jarak jauh, kapal pesiar merupakan kapal jenis mewah dan diperuntukkan hanya untuk berwisata ke berbagai belahan lautan, kapal pesiar dilengkapi fasilitas yang mewah dan lengkap.

f. Kapal Kargo

Kapal kargo merupakan pengangkut khusus barang, kapal kargo memiliki ukuran yang besar namun memiliki ukuran lebih kecil dari pada kapal jenis peti kemas.

g. Kapal Tangker

Kapal tangker merupakan salah satu alat transportasi laut yang biasa digunakan untuk mengangkut bahan bakar mentah atau bahan bakar siap guna.

h. Kapal Peti Kemas

Kapal peti kemas merupakan jenis kapal besar dengan daya tampung besar dan hanya khusus mengangkut peti kemas.

Adapun Prasarana pelabuhan adalah fasilitas yang terletak di ujung laut, sungai, atau danau, yang digunakan untuk menerima kapal dan mengangkut kargo dan penumpang ke dalamnya. Pelabuhan biasanya memiliki peralatan yang dirancang khusus untuk bongkar muat kapal yang berlabuh. *Crane* dan gudang berpendingin juga disediakan oleh manajemen terkait dan individu

swasta. Sering pula disekitarnya dibangun fasilitas penunjang seperti pengalengan dan pemrosesan barang.

Kata pelabuhan digunakan untuk menangani pelabuhan kapal. Pelabuhan perikanan adalah pelabuhan yang digunakan untuk berlabuh boat penangkap ikan serta sebagai pusat distribusi dan pasar ikan. Klasifikasi pelabuhan perikanan ada 3 yaitu Pelabuhan Perikanan Pantai, Pelabuhan Perikanan Nusantara, dan Pelabuhan Perikanan Samudra. Di bawah ini hal-hal yang penting agar pelabuhan dapat berfungsi:

- a. Adanya kanal-kanal laut yang cukup dalam (minimum 12 meter).
- b. Perlindungan dari angin, ombak, dan petir.
- c. Akses ke transportasi penghubung seperti kereta api dan truk.

Galangan kapal adalah sebuah tempat yang dirancang untuk memperbaiki dan membuat kapal. Kapal-kapal ini dapat berupa *yacht*, armada militer, *cruise line*, kapal barang atau penumpang.⁴⁶

C. Konsep Kelaiklautan

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran *kelaiklautan* kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan.⁴⁷ *Kelaiklautan* adalah keamanan... pelayaran 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, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.⁴⁸

a. Keselamatan Kapal

Keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, pemesian, dan pelistrikan,

⁴⁶ Siti Fatimah, *Pengantar Transportasi*, myriad publishe, ponorogo, 2019, hlm. 54

⁴⁷ HMN, Purwosujipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia (Hukum Pelayaran Laut Dan Perairan Darat)*, Jakarta, Djambatan, 1993, Jilid 5 (b), hlm 40-45

⁴⁸ Pasal 1 angka 33 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran

stabilitas, tata susunan serta kapal. Persyaratan keselamatan kapal diatur berdasarkan SOLAS 19745:

- 1) Bagi pelaut yang telah di izinkan dapat diberikan buku pelaut;
- 2) Buku pelaut adalah identitas bagi pelaut dan berlaku sebagai dokumen perjalanan bagi pelaut yang akan naik kapal di luar negeri atau menuju indonesia setelah turun dari kapal di luar negeri. Buku pelaut seperti nama, tempat, dan tanggal lahir, kebangsaan ijazah yang dimiliki serta pengalaman
- 3) Persyaratan untuk bekerja di kapal:
 - a) Berumur sekurang-kurangnya 18 tahun;
 - b) Sehat jasmani dan rohani berdasarkan hasil pemeriksaan dari rumah sakit yang ditunjuk pemerintah;
 - c) Memiliki sertifikat keahlian pelaut dan/atau sertifikat;
 - d) Keterampilan pelaut; dan
 - e) Sijil (buku yang berisi daftar awak kapal yang bekerja di atas kapal sesuai dengan jabatannya dan tanggal naik turunnya yang disahkan oleh Syahbandar)

b. Pencegahan Pencemaran

Pencegahan pencemaran dari kapal diatur berdasarkan Konvensi Internasional untuk pencegahan pencemaran dari kapal (MARPOL 73/78). MARPOL 73/78 terdiri dari 6 lampiran (Annex):

- 1) Annex I : Peraturan pencegahan pencemaran oleh minyak.
- 2) Annex II : Peraturan pengawasan pencemaran oleh zat cair beracun yang diangkut dalam bentuk cair.
- 3) Annex III : Peraturan pencegahan pencemaran oleh barang bahaya yang diangkut dalam kemasan.
- 4) Annex IV : Peraturan pencegahan oleh kotoran (sewage) dari kapal.

- 5) Annex V : Peraturan pencegahan pencemaran oleh sampah dari kapal.
- 6) Annex VI : Peraturan pencegahan pencemaran udara dari cerobong kapal.

c. Pengawakan

Kapal harus diawaki dengan awak kapal yang cukup, cakap dan memiliki sertifikat yang diharuskan serta sehat jasmani dan rohani sesuai pemeriksaan dari rumah sakit yang ditunjuk pemerintah. Setiap awak kapal harus familiar dengan tugas-tugasnya di kapal dan menguasai peralatan yang ada di kapal serta dapat berkoordinasi dengan baik dalam menanggulangi keadaan darurat. Jumlah awak kapal minimum sesuai dengan *safe manning certificate* dan susunan perwiranya sesuai ketentuan pemerintah.

d. Pemuatan

Susunan pemuatan harus diperhatikan baik yang menyangkut stabilitas kapal maupun yang menyangkut masalah keselamatan. Muatan tidak boleh mengganggu pemandangan dari anjungan serta tidak mengganggu operasi alat-alat penolong dan pemadam kebakaran. Stabilitas kapal harus baik dan selamat untuk berlayar. Batas benaman (isi kotoran) tidak boleh melebihi garis *Plimsoll* (sebuah tanda pada lambung kapal untuk membatasi draft maksimum sebuah kapal demi keamanan dan keselamatan kapal) sesuai daerah dan musim. Penentuan letak *Plimsoll Mark* didasarkan perhitungan sesuai *Lord Line Convention* 1996 dimana sertifikatnya harus ada di kapal.

e. Kesejahteraan dan kesehatan awak kapal

Persediaan pemakanan harus mencukupi selama pelayaran baik untuk awak kapal maupun penumpang. Jumlah kamar mandi serta persediaan air tawar harus cukup untuk awak kapal dan penumpang,

ketentuan mengenai persyaratan diatur dalam peraturan pemerintah Nomor 7 tahun 2000 dan Konvensi ILO 147.

f. Status Hukum Kapal

Kapal harus mempunyai surat tanda kebangsaan yang masih berlaku sesuai ukuran kapal.

Standar kelaikan/kelayakan merupakan aspek yang pasti karena bahaya laut dapat saja terjadi secara tidak terduga, oleh karena itu sangat penting mengedepankan kelayakan boat sebelum berlayar, yang dimaksud dengan kelengkapan boat adalah segala benda yang “bukan suatu bagian dari pada boat” itu sendiri, namun diperuntukan untuk selamanya dipakai tetap dengan boat. Kata “bukan suatu bagian dari pada boat” diatas menunjukkan bahwa perlengkapan ini merupakan jenis prasarana pengangkutan melalui laut. Karena yang dimaksud dengan bagian boat adalah bagian-bagian dari boat yang apabila bagian itu dipisah maka akan menyebabkan boat itu menjadi rusak. Perlengkapan kapal yaitu bendera, jangkar, kompas, sekoci, dan pelampung.

Setiap boat harus memenuhi persyaratan *kelaiklautan* kapal yang dibuktikan dengan adanya sertifikat. Secara internasional *kelaiklautan* kapal diatur pada *Code International Safety Management* (ISM Code). ISM Code dimaksudkan untuk memastikan keselamatan di laut, mencegah cedera manusia atau hilangnya nyawa, dan menghindari kerusakan lingkungan, khususnya lingkungan laut, dan properti. Kode ini menjadi acuan setiap Negara dalam mengatur upaya pencegahan dini kecelakaan pelayaran, atas kesepakatan Negara peserta maka kode ini telah menjadi bagian dari Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS) 1974, dan memiliki akibat hukum bagi setiap Negara. Hal ini ditujukan untuk mewujudkan suatu standar Internasional untuk pengelolaan yang aman dalam pengoperasian boat maupun kapal- kapal yang lain serta pencegahan polusi laut, sehingga setiap boat harus memiliki berbagai sertifikat dan alat-alat keselamatan yang harus diperiksa setiap tahun

untuk mengetahui bahwa kondisi dari alat keselamatan tersebut tetap baik. Bagian-bagian lain yang harus diperiksa *steering gear controls*, bagian luar lambung boat (badan kapal yang membuat kapal menyediakan daya apung) bagian struktur boat, sistem bongkar muat dan pipa bahan bakar. Disamping itu semua kapal dan/atau boat dapat diperiksa sewaktu-waktu oleh Badan yang berwenang selama sertifikat tersebut masih berlaku untuk menjamin bahwa boat dan peralatannya tetap dalam kondisi yang baik dan dapat digunakan dengan aman.⁴⁹

Kondisi boat harus memenuhi persyaratan material, konstruksi bangunan permesinan, dan pelistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan radio/elektronika kapal dan dibuktikan dengan sertifikat, tentunya hal ini setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian. Boat yang kondisinya prima, dan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan, serta dinyatakan laik laut, akan lebih aman menyeberangkan orang dan barang, sebaliknya boat yang diragukan kondisinya cenderung menemui hambatan saat dalam pelayaran. Jika boat mengalami kerusakan saat di perjalanan akan memerlukan biaya tambahan seperti biaya eksploitasi yang disebabkan terjadinya delay (penundaan). Tentu bukan hal yang mudah untuk mempertahankan kondisi boat yang memenuhi persyaratan dan keselamatan, pencegahan pencemaran laut, pengawasan pemuatan, kesehatan, dan kesejahteraan Anak Buah Kapal (ABK), karena ini semua memerlukan modal yang cukup besar. Disamping itu, usaha-usaha bisnis pelayaran ini juga memerlukan kerjasama dan bantuan penuh dari pihak galangan kapal, sedangkan kondisi galangan kapal saat ini juga dihadapkan pada kelesuan. Oleh karena itu, sentuhan tangan pemerintah beserta perangkat kebijakannya sangat diharapkan, terutama aspek permodalan dan penciptaan

⁴⁹ Hari Utomo, “Siapa yang bertanggung jawab menurut hukum dalam kecelakaan kapal (*Legally Responsible Parties in Ship Accident*)”, vol. 14 No.01- Maret 2017, hlm 62.

iklim usaha yang kondusif, sehingga para pengusaha pelayaran dan perkapalan dapat melaksanakan rehabilitasi, *replacement* maupun perluasan armada kapal.⁵⁰

D. Izin Kelayakan Transportasi Angkutan Penyeberangan Laut

1. Pengertian Izin dan Izin Kelayakan

Pengertian secara umum izin adalah suatu persetujuan dari pengusaha berdasarkan Undang-Undang atau peraturan pemerintahan pada keadaan tertentu yang dapat menyimpang dari beberapa ketentuan larangan perundang-undangan. Perizinan adalah pemberian legalitas kepada seseorang atau pelaku usaha atau kegiatan tertentu, baik dalam bentuk izin maupun tanda daftar usaha. Izin ialah salah satu instrument yang paling banyak digunakan dalam hukum administrasi, untuk mengemudikan tingkah laku para warga.⁵¹ Selain itu izin juga dapat di artikan sebagai dispensasi atau pelepasan atau pembebasan dari suatu larangan. Terdapat juga pengertian izin dalam arti sempit maupun luas:

- a. izin dalam arti luas yaitu semua yang menimbulkan akibat kurang lebih sama, yakni bahwa dalam bentuk tertentu diberi perkenaan untuk melakukan sesuatu yang mesti dilarang. Pada hal yang menyangkut kepentingan umum yaitu suatu persetujuan dari penguasa berdasarkan Undang-Undang atau peraturan pemerintah dalam keadaan tertentu yang dibenturkan kepada ketentuan-ketentuan menyimpang dari larangan.
- b. izin dalam arti sempit yaitu suatu tindakan dilarang, terkecuali diperkenalkan, dengan tujuan agar ketentuan-ketentuan yang bersangkutan dengan perkenaan dapat dengan teliti diberikan batas-batas tertentu bagi tiap kasus.

⁵⁰ Danny Faturrahman, dkk, *Analisis Keselamatan Transportasi Penyeberangan Laut Dan Antisipasi Terhadap Kecelakaan Kapal Di Merak-Bukauheni*, hlm 18-19, diakses pada 6 juni 2021

⁵¹ Philipus M. Hadjon, *Pengantar Hukum Perizinan*, Yuridika, Surabaya, 1993, hlm 2.

Pengertian izin didalam kamus istilah hukum bahwa izin dijelaskan sebagai suatu perkenaan/izin dari pemerintah berdasarkan Undang-Undang atau peraturan pemerintah yang disyaratkan untuk perbuatan yang pada umumnya memerlukan pengawasan khusus, tetapi yang pada umumnya tidaklah dianggap sebagai hal-hal yang sama sekali tidak dikehendaki.⁵² Menurut Sjahran Basah, izin adalah suatu perbuatan hukum administrasi Negara sebagai suatu yang menerapkan peraturan dalam hal konkrit yang bersumber pada persyaratan dan prosedur sebagaimana hal yang telah ditetapkan oleh peraturan perundang-undangan.

Izin yang diberikan oleh penguasa sangat berpengaruh terhadap kegiatan masyarakat dikarenakan izin tersebut memperoleh seseorang untuk melakukan tindakan-tindakan tertentu yang sebenarnya dilarang. Dalam kepentingan umum mengharuskan adanya pengawasan terhadap tindakan yang dilakukan. Sistem perizinan membentuk suatu tatanan agar pada setiap kegiatan yang dilakukan dapat diatur sesuai dengan Undang-Undang dimana setiap tindakan tidak dianggap tercela, namun dapat dilakukan pengawasan. Pada umumnya sistem izin terdiri dari:

- a. Larangan.
- b. Kewajiban.
- c. Persetujuan yang merupakan dasar izin.
- d. Ketentuan-ketentuan yang berhubungan dengan izin.

Beberapa pengertian izin selain pengertian yang telah dijelaskan pada pembahasan sebelumnya, menurut para ahli:

Marbun dan Mahfud mendefinisikan izin adalah apabila pembuat peraturan secara umum, tidak melarang suatu perbuatan asal saja dilakukan sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang berlaku, perbuatan administrasi

⁵² Ridwan HR, *Hukum Administrasi Negara*, UII Press, Yogyakarta, 2003, hlm 158

Negara yang memperkenankan perbuatan tersebut bersifat izin.⁵³ Lutfi Efendi memberikan pengertian bahwa izin adalah suatu persetujuan dari penguasa berdasarkan Undang-Undang atau peraturan pemerintah untuk dalam keadaan tertentu menyimpang dari ketentuan-ketentuan larangan perundangan. Izin dapat juga diartikan sebagai dispensasi atau pelepasan/pembebasan dari suatu larangan.⁵⁴

Izin sesuai yang dipaparkan oleh prinsip pengertian izin adalah biasanya dikeluarkan sehubungan dengan suatu perbuatan yang pada hakekatnya terus dilarang, tetapi hal yang dilarang menjadi objek dari perbuatan tersebut dapat dilakukan asal saja dibawah pengawasan alat-alat perlengkapan Administrasi Negara. Vander Pot mengemukakan bahwa izin adalah tindakan perbuatan peraturan yang secara umum tidak bisa dibenarkan, akan tetapi memperkenankannya dengan memenuhi prosedur cara yang telah ditentukan untuk masing-masing hal konkrit, dalam pengertian sederhana proses pemberian izin dapat diberikan ialah suatu kumpulan kegiatan yang didalamnya memeriksa suatu obyek izin dengan kriteria yang secara substantive, sangat bergantung kepada pihak yang mempunyai kepentingan atas obyek tersebut.⁵⁵

Pada Pasal 219 ayat (1) UU Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran bahwa Setiap kapal yang berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar. Lebih lanjut dalam ketentuan Pasal 1 angka 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 Tahun 2014 Tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar diatur, bahwa Surat Persetujuan Berlayar (SPB) adalah dokumen Negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar. Dengan demikian,

⁵³ Marbun, Mahfud, *Pokok-pokok Hukum Administrasi Negara*, liberty, Yogyakarta, 1987, hlm, 27

⁵⁴ Luhtfi Efendi, *Pokok-pokok Hukum Administrasi Negara*, Bayumedia Sakti Group, Malang, 2004, hlm 30.

⁵⁵ N.M. dan J.M.J.M. ten berge, *Pengantar Hukum Perizinan*, Yuridika 1993, hlm 17

dapat diketahui bahwa Syahbandar diberikan wewenang untuk mengeluarkan SPB.

Ketentuan tersebut menunjukkan bahwa keberadaan SPB adalah merupakan suatu tindakan pemerintah, karena menimbulkan hak dan kewajiban bagi para pihak yang bertanggungjawab diatas kapal. Dimana, suatu kapal tidak dapat meninggalkan pelabuhan dan berlayar, jika tidak memiliki SPB yang dikeluarkan oleh Syahbandar, serta merupakan tindakan pemerintah di bidang hukum publik karena dikeluarkan oleh Syahbandar berdasarkan wewenang yang diberikan oleh Pasal 1 angka 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 Tahun 2014. Selain itu, dapat juga diketahui bahwa SPB merupakan tindakan pemerintah yang bersegi satu karena dikeluarkan oleh pemerintah atau pejabat Negara (Syahbandar) yang memiliki kekuasaan berdasarkan kehendak sepihak dari badan atau pejabat pemerintah atau pejabat Negara yang memiliki wewenang pemerintahan, dan bentuknya adalah "*beschikking*" berupa izin.

Menurut Philipus Hadjon bahwa izin ialah salah satu instrumen yang paling banyak digunakan dalam hukum administrasi, untuk mengendalikan perilaku atau tingkah laku masyarakat. Hal tersebut menunjukkan bahwa izin merupakan instrument yuridis yang digunakan oleh pemerintah untuk mengontrol perilaku masyarakat. Perizinan dapat berbentuk pendaftaran, rekomendasi sertifikat, penentuan kuota dan izin untuk melaksanakan suatu usaha yang biasanya harus dimiliki atau diperoleh suatu organisasi perusahaan atau seseorang sebelum yang bersangkutan dapat melakukan suatu kegiatan atau tindakan yang dilakukan dan menimbulkan hak dan kewajiban bagi si pemohon.

Terkait dengan hal tersebut Pasal 5 ayat (2) UU Pelayaran mengatur bahwa pemerintah bertanggung jawab dalam penyelenggaraan pelayaran, yang kemudian diwujudkan dengan adanya fungsi pengaturan, pengendalian dan pengawasan. Dalam ayat (3) UU Pelayaran menetapkan bahwa

pengaturan meliputi penetapan kebijakan umum dan teknis, antara lain penentuan norma, standar, pedoman, kriteria, perencanaan, dan prosedur termasuk persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perizinan. Sementara itu, ayat (4) menetapkan bahwa pengendalian sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b meliputi pemberian arahan, bimbingan, pelatihan, perizinan, sertifikasi, serta bantuan teknis di bidang pembangunan dan pengoperasian. Dengan demikian, perizinan merupakan salah satu tindakan pengendalian pemerintah di bidang pelayaran yang salah satu bentuknya adalah melalui SPB.

Pasal 213 UU Pelayaran menetapkan bahwa ayat (1) Pemilik, Operator Kapal, atau Nakhoda wajib memberitahukan kedatangan kapalnya di pelabuhan kepada Syahbandar. Ayat (2) Setiap kapal yang memasuki pelabuhan wajib menyerahkan surat, dokumen, dan warta kapal kepada Syahbandar seketika pada saat kapal tiba di pelabuhan untuk dilakukan pemeriksaan. Serta ayat (3) yang menetapkan bahwa setelah dilakukan pemeriksaan, dokumen, dan warta kapal disimpan oleh Syahbandar untuk diserahkan kembali bersamaan dengan diterbitkannya Surat Persetujuan Berlayar.

Dengan demikian, SPB sebagai tindakan pemerintahan dalam bentuk perizinan bagi kapal sebagai syarat agar bisa meninggalkan pelabuhan dan berlayar, atau dengan kata lain bahwa suatu kapal dilarang meninggalkan pelabuhan bila tidak memiliki SPB. Menurut Pasal 9 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 Tahun 2014 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) bahwa berdasarkan permohonan pemilik kapal atau operator kapal, Syahbandar melakukan pemeriksaan kelengkapan dan validitas dari surat dan dokumen kapal. Sementara itu, pada ayat (2) diatur bahwa dalam hal Syahbandar mendapat laporan dan/atau mengetahui bahwa kapal yang akan berlayar tidak memenuhi persyaratan *kelaiklautan* dan keamanan kapal, Syahbandar berwenang melakukan pemeriksaan kapal.

Pada Pasal 11 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 Tahun 2014 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) bahwa Pencabutan Surat Persetujuan Berlayar dapat dilakukan oleh Syahbandar, dalam hal:

- a. Kapal tidak berlayar meninggalkan pelabuhan, melebihi 24 (dua puluh empat) jam dari batas waktu penerbitan; dan/atau
- b. perintah tertulis dari Pengadilan.

Berdasarkan uraian tersebut dapat diketahui bahwa kapal di pelabuhan sampai dengan diterbitkannya SPB berkaitan dengan pengawasan. Menurut Bohari,⁵⁶ bahwa pengawasan sebagai salah satu unsur pokok penegakan hukum administrasi, sebagai sebagai suatu kegiatan untuk memperoleh kepastian apakah suatu pelaksanaan pekerjaan/kegiatan itu dilakukan sesuai dengan rencana, aturan-aturan dan tujuan yang telah ditetapkan.

2. Dasar Hukum dan Syarat-syarat Izin Kelayakan

Dasar hukum izin kelayakan ada didalam Pasal 219 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, diatur bahwa setiap kapal yang berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar. Sesuai Pasal 42 ayat (3) Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perikanan, diatur Setiap kapal dan/atau boat perikanan yang akan berlayar melakukan penangkapan ikan dan/atau pengangkutan ikan dari pelabuhan perikanan wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh syahbandar di pelabuhan perikanan.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 82 Tahun 2014 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar. Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 3 Tahun 2013 tentang Kesyahbandaran di Pelabuhan Perikanan. Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar adalah suatu kegiatan pengawasan yang dilakukan oleh Syahbandar terhadap boat yang

⁵⁶ Bohari, *Pengawasan Keuangan Negara*, Rajawali Press, Jakarta, 1992, hlm 4.

akan berlayar berdasarkan surat pernyataan Nakhoda. Surat Persetujuan Berlayar adalah dokumen Negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar. Surat Pernyataan Nakhoda (*Master Sailing Declaration*) adalah surat pernyataan yang dibuat oleh Nakhoda yang menerangkan bahwa boat, muatan, dan awak kapalnya telah memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim untuk berlayar ke pelabuhan tujuan. Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.

Syahbandar di Pelabuhan Perikanan adalah Syahbandar yang ditempatkan secara khusus di pelabuhan perikanan untuk pengurusan administratif dan menjalankan fungsi menjaga keselamatan pelayaran. Setiap boat yang berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang diterbitkan oleh Syahbandar Perhubungan, atau Syahbandar di pelabuhan perikanan untuk mendapatkan Surat Persetujaun Berlayar, setiap boat harus memenuhi persyaratan *kelaiklautan* kapal serta kewajiban lainnya. Untuk boat perikanan, Surat Persetujuan Berlayar diterbitkan oleh Syahbandar di pelabuhan perikanan. Kewajiban memiliki Surat Persetujuan Berlayar dikecualikan bagi Kapal perang, dan/atau, Kapal Negara/kapal pemerintah sepanjang tidak dipergunakan untuk kegiatan niaga. Kepala Kantor Kesyahbandaran Utama, Kepala Syahbandar di pelabuhan perikanan adalah pejabat/petugas yang berwenang menangani kesyahbandaran di pelabuhan perikanan yang diangkat oleh Menteri.

Surat Persetujaun Berlayar berlaku 24 (dua puluh empat) jam dari waktu diterbitkan dan hanya dapat digunakan untuk 1 (satu) kali pelayaran. Syahbandar di dalam menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar dapat menunjuk Pejabat dan/atau Petugas yang memiliki kompetensi di bidang

kesyahbandaran. Dalam hal kapal perikanan berlayar dari pelabuhan yang lokasinya di luar pelabuhan perikanan atau belum ada Syahbandar di Pelabuhan Perikanan, Surat Persetujuan Berlayar diterbitkan oleh Syahbandar setempat setelah mendapatkan Surat Laik Operasi dari Pengawas perikanan.

Dalam memperoleh Surat Persetujuan Berlayar, pemilik atau operator boat mengajukan permohonan secara tertulis kepada Syahbandar. Permohonan Surat Persetujuan Berlayar dilengkapi dengan Surat pernyataan Nakhoda. Bukti-bukti pemenuhan kewajiban kapal lainnya sesuai dengan peruntukannya. Untuk boat perikanan wajib dilengkapi surat laik operasi dari pengawas perikanan Berdasarkan permohonan Syahbandar melakukan pemeriksaan kelengkapan dan validitas dari surat dan dokumen boat.

Dalam hal Syahbandar mendapat laporan dan/atau mengetahui bahwa boat yang akan berlayar tidak memenuhi persyaratan *kelaiklautan* dan keamanan boat, Syahbandar berwenang melakukan pemeriksaan boat. Berdasarkan hasil pemeriksaan, Syahbandar menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar. Dalam hal ini syahbandar dapat menunda keberangkatan boat untuk berlayar karena tidak memenuhi persyaratan *kelaiklautan* dan keamanan boat atau pertimbangan cuaca. Pencabutan Surat Persetujuan Berlayar dapat dilakukan oleh Syahbandar dalam hal boat tidak berlayar meninggalkan pelabuhan, melebihi 24 (dua puluh empat) jam dari batas waktu penerbitan, dan/atau Perintah tertulis dari pengadilan. Pembebasan Surat Persetujuan Berlayar berlaku bagi kapal-kapal dan/atau boat dalam keadaan yang untuk sementara berlayar keluar pelabuhan dengan tujuan memberikan bantuan pertolongan kepada boat yang dalam bahaya, dan/atau boat yang menyinggahi pelabuhan karena keadaan darurat.⁵⁷

Angkutan penyeberangan laut yang mempunyai karakteristik pengangkutan secara nasional dan menjangkau seluruh wilayah melalui

⁵⁷ <https://dishub.kukarkab.go.id/detailpost/surat-persetujuan-berlayar-port-clearance>

perairan perlu dikembangkan potensinya sebagai penghubung antar wilayah, baik nasional maupun internasional termasuk lintas batas, karena digunakan sebagai sarana untuk menunjang, mendorong dan menggerakkan pembangunan nasional dalam upaya meningkatkan kesejahteraan rakyat serta menjadi perekat Negara kesatuan Republik Indonesia.⁵⁸ Mengingat pentingnya angkutan penyeberangan laut, maka diperlukan hukum untuk mengatur sistem keselamatan pengangkutan laut. Saat ini, pengangkutan laut diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Dalam hal keselamatan penumpang diatur dalam Pasal 40 ayat (1) yang menyebutkan bahwa perusahaan angkutan di perairan bertanggungjawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang.

Berdasarkan uraian tersebut, jelas bahwa pengangkutan laut, penumpang berhak mendapatkan perlindungan hukum dari perusahaan pengangkutan. Adapun saat ini, Transportasi angkutan penyeberangan laut masih tetap menjadi pilihan sebagian masyarakat selain menggunakan transportasi darat dan udara. Penggunaan perjalanan melalui kapal laut oleh masyarakat sangat efektif untuk mengantarkan penumpang sampai ke tujuan. Dengan demikian, pengangkutan boat laut sering kali menimbulkan suatu permasalahan, diantaranya masih terdapat banyak pelanggaran terhadap ketentuan dalam Pasal 61 ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Perairan yang mewajibkan setiap kapal dan/atau boat yang melayani angkutan penyeberangan wajib memenuhi persyaratan :

- a. Persyaratan teknis *kelaiklautan* dan persyaratan pelayanan minimal angkutan penyeberangan;
- b. Memiliki spesifikasi teknis sesuai dengan fasilitas pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan atau terminal penyeberangan pada lintas yang dilayani.

⁵⁸ Rediks Purba, *Angkutan Muatan Laut*, Bharata Karya Aksara, Jakarta, 1990, hlm 14

- c. Memiliki dan/atau mempekerjakan awak kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi yang diperlukan oleh kapal penyeberangan.
- d. Memiliki fasilitas bagi kebutuhan awak kapal maupun penumpang kendaraan beserta muatannya.
- e. Mencantumkan identitas perusahaan dan nama kapal.
- f. Mencantumkan informasi atau petunjuk yang diperlukan dengan menggunakan bahasa Indonesia dan bahasa Inggris.⁵⁹

Berdasarkan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menetapkan bahwa boat 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, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu. Boat yang digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan penyeberangan laut harus memenuhi syarat keselamatan kapal yang ditetapkan ketentuannya dalam Pasal 124 yang berbunyi:⁶⁰

Ayat (1)

Setiap pengadaan, pembangunan, dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya serta pengoperasian kapal di perairan Indonesia harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal.

Ayat (2)

Persyaratan keselamatan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:

- a. Material.

⁵⁹ Nur Paikah, *Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan Penumpang Kapal Laut Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Di Indonesia*, Jurnal Al-Addalah, Vol 3, No 2, Juli 2018, hlm 119

⁶⁰ Pasal 124, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

- 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 boat termasuk perlengkapannya serta pengoperasian boat 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*.⁶¹

3. Pihak Yang Berhak Mengajukan Dan Mengatur Izin Kelayakan Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Dalam pasal 27 menjelaskan untuk melakukan kegiatan angkutan diperairan orang perseorangan Warga Negara Indonesia atau badan usaha wajib memiliki izin usaha.⁶²

Selanjutnya dalam pasal 28 UU No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran ayat (1) sampai dengan (6) menjelaskan:⁶³

Ayat (1)

Izin usaha angkutan laut diberikan oleh:

- a. Bupati/walikota yang bersangkutan bagi badan usaha yang berdomisili dalam wilayah kabupaten/kota dan beroperasi pada lintas pelabuhan dalam wilayah kabupaten/kota.

⁶¹*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*).

⁶²Pasal 27, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

⁶³Pasal 28, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

- b. Gubernur provinsi yang bersangkutan bagi badan usaha yang berdomisili dalam wilayah provinsi dan beroperasi pada lintas pelabuhan antarkabupaten/kota dalam wilayah provinsi; atau
- c. Menteri bagi badan usaha yang melakukan kegiatan pada lintas pelabuhan antar provinsi dan internasional.

Ayat (2)

Izin usaha angkutan laut pelayaran-rakyat diberikan oleh:

- a. Bupati/walikota yang bersangkutan bagi orang perseorangan warga Negara Indonesia atau badan usaha yang berdomisili dalam wilayah kabupaten/kota dan beroperasi pada lintas pelabuhan dalam wilayah kabupaten/kota; atau
- b. Gubernur yang bersangkutan bagi orang perseorangan warga Negara Indonesia atau badan usaha yang berdomisili dan beroperasi pada lintas pelabuhan antar kabupaten/kota dalam wilayah provinsi, pelabuhan antar provinsi, dan pelabuhan internasional.

Ayat (3)

Izin usaha angkutan sungai dan danau diberikan oleh:

- a. Bupati/walikota sesuai dengan domisili orang perseorangan warga Negara Indonesia atau badan usaha; atau
- b. Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta untuk orang perseorangan warga Negara Indonesia atau badan usaha yang berdomisili di Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

Ayat (4)

Selain memiliki izin usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (3) untuk angkutan sungai dan danau kapal yang dioperasikan wajib memiliki izin trayek yang diberikan oleh:

- a. Bupati/walikota yang bersangkutan bagi kapal yang melayani trayek dalam wilayah kabupaten/kota;
- b. Gubernur provinsi yang bersangkutan bagi kapal yang melayani trayek antar kabupaten/kota dalam wilayah provinsi; atau
- c. Menteri bagi kapal yang melayani trayek antar provinsi dan/atau antar Negara.

Ayat (5)

Izin usaha angkutan penyeberangan diberikan oleh:

- a. Bupati/walikota sesuai dengan domisili badan usaha; atau
- b. Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta untuk badan usaha yang berdomisili di Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

Ayat (6)

Selain memiliki izin usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (5) untuk angkutan penyeberangan, kapal yang dioperasikan wajib memiliki persetujuan pengoperasian kapal yang diberikan oleh:

- a. Bupati/walikota yang bersangkutan bagi kapal yang melayani lintas pelabuhan dalam wilayah kabupaten/kota;
- b. Gubernur provinsi yang bersangkutan bagi kapal yang melayani lintas pelabuhan antar kabupaten/kota dalam provinsi; dan
- c. Menteri bagi kapal yang melayani lintas pelabuhan antar provinsi dan/atau antar Negara.

Pada pasal 28 ini juga menjadi dasar pihak siapa saja yang berhak memberikan izin kepada pemilik boat dan ini menjadi sebuah penentu bagi kapal-kapal untuk memiliki izin kelayakan.

Pengaturan izin kelayakan juga diatur dalam pasal 126 Undang-Undang nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran didalam ayat (1) sampai dengan (5) dikatakan.⁶⁴

Ayat (1)

Kapal yang dinyatakan memenuhi persyaratan keselamatan kapal diberi sertifikat keselamatan oleh menteri.

Ayat (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.

Ayat (3)

Keselamatan kapal ditentukan melalui pemeriksaan dan pengujian.

Ayat (4)

Terhadap kapal yang telah memperoleh sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan penilikan secara terus-menerus sampai kapal tidak digunakan lagi.

⁶⁴ Pasal 126, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Ayat (5)

Pemeriksaan dan pengujian serta penilikan sebagaimana dimaksud ayat (3) dan ayat (4) wajib dilakukan oleh pejabat pemerintah yang diberi wewenang dan memiliki kompetensi.

4. Bentuk-Bentuk Sanksi Penegakan Hukum Terhadap Pelanggar Izin Kelayakan

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (UUP) dibuat untuk mengakomodir seluruh kepentingan yang berkaitan dengan transportasi laut, dan berdasarkan penjelasan UUP dimaksudkan agar penyelenggaraan pelayaran sebagai sebuah sistem dapat memberikan manfaat yang sebesar-besarnya kepada seluruh rakyat, bangsa dan Negara, memupuk dan mengembangkan jiwa kebaharian dengan mengutamakan kepentingan umum dan kelestarian lingkungan, koordinasi antara pusat dan daerah serta pertahanan keamanan Negara. Di dalam UUP terdapat beberapa perbuatan melawan hukum yang tidak hanya memberikan sanksi perdata atau sanksi administratif melainkan terdapat juga sanksi pidana, sehingga dapat diperkirakan bahwa menurut pembuat Undang-Undang hanya sanksi pidanalah yang dapat secara efektif melindungi nilai sosial dasar yang dimaksud. Walaupun membuat ketentuan pidana didalamnya, namun UUP itu sendiri sebetulnya dapat dikategorikan perundang-undangan administrasi.

UUP yang memuat perbuatan-perbuatan yang dikenai sanksi pidana adalah perbuatan-perbuatan yang melanggar ketentuan yang tidak cukup ditertibkan hanya dengan menggunakan sanksi administratif atau sanksi perdata. Sanksi administratif atau sanksi perdata tidak cukup efektif untuk memberi efek dan mencegah orang lain untuk melakukan perbuatan yang sama. Tindak pidana yang dilakukan Nakhoda kapal dan/atau boat karena tidak memiliki SPB dikarenakan Nakhoda kebanyakan menyelundupkan barang-barang ilegal, penumpang gelap, atau menyadari bahwa kapalnya tidak laik laut, sehingga Nakhoda boat tidak mengurus SPB tersebut.

Ketentuan pidana dalam bidang pelayaran memberikan jaminan bagi terselenggaranya angkutan penyeberangan laut yang aman dan nyaman, sehingga ikut mendorong tumbuh berkembangnya pengangkutan laut yang pada akhirnya menunjang juga pertumbuhan ekonomi sehingga tidak menjadi penghambat penyelenggaraan pengangkutan penyeberangan laut atau pelayaran dalam rangka melayani mobilitas orang, barang dan jasa yang menghubungkan kegiatan ekonomi antar pulau dan hubungan Internasional.⁶⁵

Meskipun pengaturan mengenai Surat Persetujuan Berlayar sudah sedemikian ketat, tetap saja masih ada Nakhoda yang melanggar aturan. Mereka masih melakukan pelayaran tanpa memiliki dokumen SPB. Dalam praktiknya, dampak terhadap pelanggaran berlayar tanpa Surat Persetujuan Berlayar diantaranya berupa penahanan terhadap boat, pembekuan izin atau sertifikat, sehingga tidak dapat beroperasi dalam beberapa waktu yang telah ditentukan. Ketentuan pelayaran haruslah tunduk pada Undang-Undang Pelayaran. Tidak mengindahkan manajemen ataupun prosedur keselamatan seperti melayarkan boat yang tidak laik laut merupakan pelanggaran hukum. Seperti adanya Nakhoda yang melanggar prosedur keselamatan untuk penumpang maka akan berakibat hukum seperti yang ditegaskan dalam Pasal 302 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pasal 302 UU No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran menjelaskan:

Ayat (1)

Nakhoda yang melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 117 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp. 400.000.000,00 (empat ratus juta rupiah)

⁶⁵ <http://www.bappenas> diakses pada tanggal 7 Juni 2021, jam 22.40 WIB.

Ayat (2)

Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

Ayat (3)

Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kematian seseorang dan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp. 1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah)

Hal ini juga dinyatakan dalam UUP, yang mana Nakhoda yang berlayar tanpa memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar, telah melanggar Pasal 323 yang dapat dipidana penjara paling lama 5 (lima) tahun, dan denda paling banyak Rp. 600.000.000,00 (enam ratus juta rupiah).⁶⁶

E. Tinjauan Tentang Transportasi Penyeberangan Laut Menurut Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Transportasi penyeberangan laut adalah suatu sistem pemindahan manusia atau barang yang beroperasi dilaut dengan menggunakan alat sebagai kendaraan dengan bantuan tenaga manusia atau mesin. Dalam kegiatan sehari-hari kata pengangkutan sering diganti dengan kata "transportasi". Pengangkutan lebih menekankan pada aspek yuridis sedangkan transportasi lebih menekankan pada aspek kegiatan perekonomian, akan tetapi keduanya memiliki makna yang sama, yaitu sebagai kegiatan pemindahan dengan menggunakan alat angkut.⁶⁷

Secara etimologis, transportasi berasal dari bahasa latin, yaitu *transportare*, *trans* berarti seberangi atau sebelah lain dan *portare* berarti

⁶⁶Fakhrurrozi, *Tanggung Jawab Pidana Bagi Nakhoda Kapal Yang Berlayar Tanpa Surat Persetujuan Berlayar*, Vol 1, No, 03, Desember 2020, hlm 260.

⁶⁷<https://hukumtransportasi2015.wordpress.com/2015/05/08/sistematika-buku-ajar-hukum-pengangkutan-karya-melkianus-e-n-benu-s-h-m-hum-ongoing/>. Diakses tanggal 5 Juni 2021.

mengangkut atau membawa. Dengan demikian, transportasi berarti mengangkut atau membawa sesuatu ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lainnya. Hal ini berarti bahwa transportasi merupakan jasa yang diberikan, guna menolong orang atau barang untuk dibawa dari suatu tempat ke tempat lain lainnya. Sehingga transportasi dapat didefinisikan sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya.⁶⁸

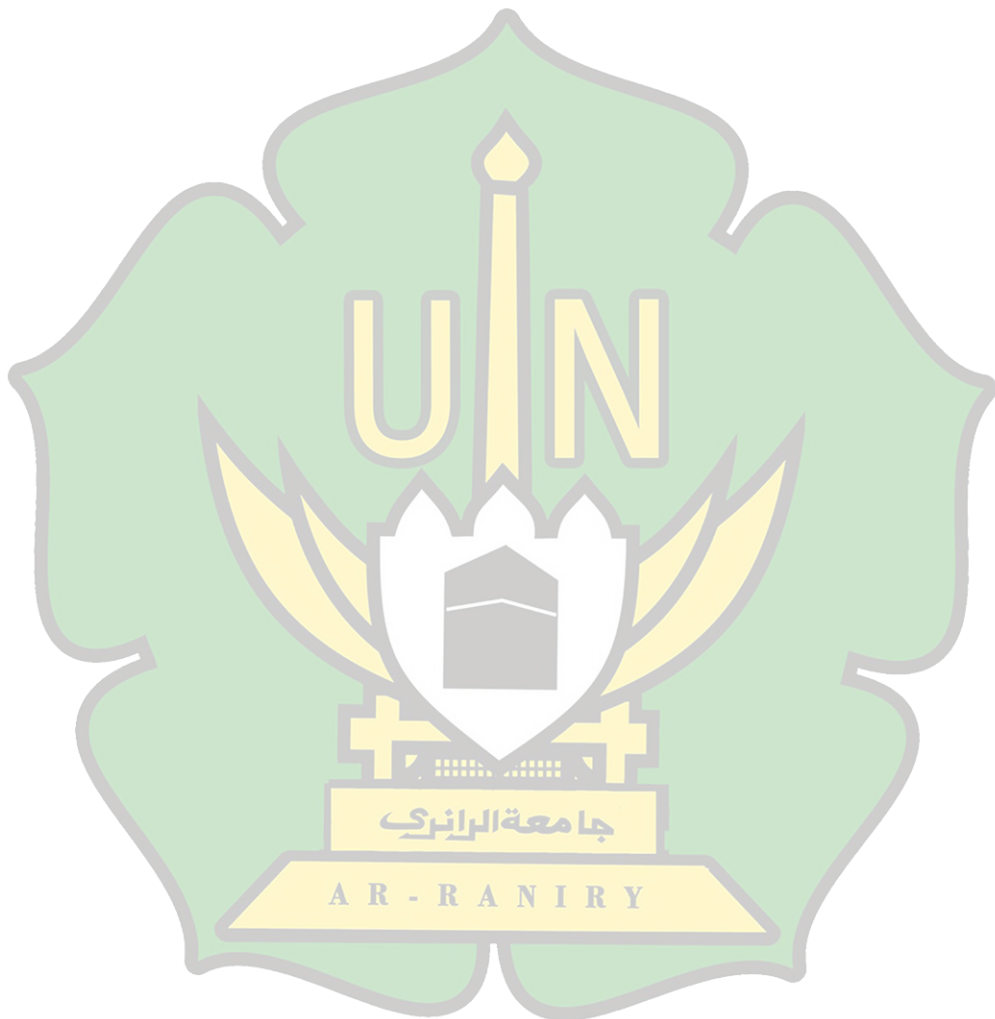
Keberadaan kegiatan pengangkutan juga tidak dapat dipisahkan dari kegiatan atau kehidupan manusia sehari-hari. Mulai dari zaman kehidupan manusia yang paling sederhana (tradisional) sampai kepada taraf kehidupan manusia yang modern senantiasa didukung oleh kegiatan pengangkutan. Bahkan salah satu dalam mengukur penentu kemajuan kehidupan dan peradaban suatu masyarakat adalah kemajuan dan perkembangan kegiatan informasi maupun teknologi yang dipergunakan masyarakat tersebut dalam kegiatan pengangkutan. Istilah "Pengangkutan" berasal dari kata "angkut" yang berarti "mengangkut dan membawa", sedangkan istilah "pengangkutan" dapat diartikan sebagai "pembawaan barang-barang atau orang-orang (penumpang)".

Dalam pasal 1 angka 3 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran menyebutkan bahwa angkutan di perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal.⁶⁹ Sedangkan untuk pengangkutan perairan didalam negeri dilakukan oleh perusahaan pengangkutan laut nasional berbendera Indonesia serta diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia. Penggunaan kapal berbendera Indonesia oleh perusahaan angkutan penyeberangan laut nasional tersebut dimaksudkan dalam rangka pelaksanaan asas *cabotage* (merupakan kebutuhan bagi perusahaan pelayaran dalam negeri untuk

⁶⁸ Rustian Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi: Karakteristik, Teori Dan Kebijakan*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2003, hlm, 14.

⁶⁹ Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

perkembangan sehingga perusahaan pelayaran dalam negeri tidak terus-menerus bergantung pada pihak asing) untuk melindungi kedaulatan (*sovereignty*), karena itu kapal-kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan/atau barang antar pulau atau pelabuhan di wilayah laut teritorial beserta perairan kepulauan dan perairan pedalaman.⁷⁰



⁷⁰ Wiwoho Soedjono, *Hukum Laut Khusus Tentang Pengangkutan Barang Di Indonesia*, Liberty, Yogyakarta, 1986, hlm. 79

BAB TIGA

IZIN KELAYAKAN TRANSPORTASI ANGKUTAN PENYEBERANGAN LAUT BAGI PENUMPANG MENURUT UNDANG-UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN DI DERMAGA TPI LAMPULO

A. Gambaran Umum Keadaan Geografis Wilayah TPI Lampulo

1. Letak Geografis dan Luas wilayah

Letak Geografis Kota Banda Aceh terletak antara 05°16' 15" - 05°36' 16" lintang utara dan 95° 16'15" - 95°22'35" bujur timur. Kota Banda Aceh memiliki batas-batas seperti di Utara yaitu, Selat malaka, bagian Selatan yaitu Kabupaten Aceh Besar, bagian Barat merupakan Samudera Hindia dan bagian Timur merupakan Kabupaten Aceh Besar. Secara administratif wilayah Kota Banda Aceh meliputi 9 Kecamatan dan 90 Gampong dengan luas wilayah keseluruhan ± 61,36 km².

Gampong Lampulo merupakan Gampong yang terletak yang terletak di Kecamatan Kuta Alam dengan luas wilayah 154,5 Ha, posisi Geografis 5,576336 N dan 95,323058 E, untuk wilayah TPI (Tempat Pelelangan Ikan) Lampulo Kec. Kuta Alam, Banda Aceh, tempat ini merupakan jalur pengangkutan penyeberangan bagi penumpang yang ingin menyeberang ke *Pulo* Aceh Kecamatan Lampuyang Kabupaten Aceh Besar dan di Dermaga TPI Lampulo merupakan tempat pengangkutan atau bongkar muat ikan. Letak Dermaga TPI Lampulo Kec. Kuta Alam, Banda Aceh dengan Pelabuhan Perikanan Samudera (PPS) Lampulo hanya berkisar 3 KM (Kilo Meter) namun, PPS tersebut di peruntukan untuk mengangkut ikan dan menurunkan ikan bukan di peruntukan untuk mengangkut penumpang. Tidak ada tujuan lain, melainkan hanya mengangkut dan membongkar muat ikan di pelabuhan perikanan samudera tersebut. Berikut letak Dermaga TPI Lampulo Kecamatan Kuta Alam Kota Banda Aceh;



(Gambar 1 : Dermaga TPI Lampulo, Proses pengangkutan penumpang menuju pelabuhan Lampuyang Kecamatan *Pulo* Aceh Kabupaten Aceh Besar).

Dalam gambar diatas terlihat bagaimana kondisi Dermaga TPI Lampulo Kec. Kuta Alam, Banda Aceh, di tempat itulah aktifitas penyeberangan dilaksanakan dengan mengangkut penumpang, sepeda motor, drom minyak, ikan bahkan hewan darat juga termasuk dalam pengangkutan seperti kerbau. Dermaga TPI Lampulo Kec. Kuta Alam, Banda Aceh sudah berdiri di tahun 2001 sebelum di bangunnya tempat pelabuhan perikanan yang baru pada tahun 2005 pasca terjadinya bencana tsunami, Dermaga TPI Lampulo menjadi salah satu tempat pelelangan ikan yang dihasilkan dari laut aceh sehingga banyak warga Kota Banda Aceh yang menuju ketempat tersebut untuk membeli ikan pada tahun 2001, akan tetapi pada masa sekarang tempat pelelangan atau pembelian ikan diarahkan ketempat pelabuhan perikanan yang baru.

2. Sejarah Dermaga TPI Lampulo

Dermaga TPI Lampulo adalah tempat pertumbuhan ekonomi bagi masyarakat nelayan Kota Banda Aceh. Dermaga TPI (Tempat Pelelangan Ikan) Lampulo adalah wadah yang berada didaratan dan perairan dengan adanya batas-batas tertentu, sebagai wadah atau tempat diturunkannya ikan-ikan dan kegiatan kapal-kapal dan/atau boat ikan yang difasilitasi menjadi beberapa kelas sesuai dengan skala pelayanannya. Dermaga TPI (Tempat Pelelangan Ikan) Lampulo Kec. Kuta Alam, Banda Aceh merupakan dermaga yang sangat tua di Kota Banda Aceh, area dari kolamnya mencapai 81 hektar lebih, sedangkan bagian daratnya mencapai 52 hektar. Awal dari Dermaga TPI Lampulo Kota Banda Aceh ini merupakan UPT (Unit Pelaksanaan Teknis) pusat, pada tahun 2001 dalam mendukung Otonomi Daerah berdasarkan surat SEKJEN DKP Nomor B74/SJ-DKP/III/2001.⁷¹

Pada tahun 2004 Aceh mengalami bencana yang amat dahsyat yaitu terjadinya tsunami pada tanggal 26 desember yang membuat seluruh Kota Banda Aceh dihapus bersih oleh air tsunami termasuk di Dermaga TPI Lampulo, sehingga mengakibatkan kerusakan dan kehancuran. Setelah selesainya bencana tsunami, pada dermaga TPI Lampulo Kota Banda Aceh (dekat kuala) dilakukannya upaya perbaikan untuk dapat beroperasi sementara waktu. Pada tahun 2005-2008 direncanakannya pembuatan pelabuhan yang baru akan tetapi pembuatan pelabuhan yang baru ini tidak terlalu jauh lokasinya dari Dermaga TPI Lampulo yang lama, sehingga upaya pencairan dana dilakukan dari tahun 2005-2008 dalam memperbaiki pelabuhan yang baru dari sumber APBN (Anggaran Pendapatan Belanja Negara), BRR (Badan Rekonstruksi dan Rehabilitas), ADB (*Asian Development Bank*), CHF (*Confoederatio Helvetica Franc*), dan JICS (*Japan International Corporate System*). Sehingga pada akhirnya tanggal

⁷¹<https://ppsutaraja.id/sejarah-lampulo/> diakses pada tanggal 18 juli 2021, pukul 10.51 WIB.

14 maret 2011 Dermaga lama TPI Lampulo (dekat kuala) diserahkan menjadi UPTD (Unit Pelaksanaan Teknis daerah), dan pelabuhan baru diresmikan. Di tahun 2011-2014 dilanjutkannya kembali pembangunan pelabuhan perikanan untuk lebih baik yang bersumber dari dana APBN.⁷² Dermaga TPI Lampulo Kec. Kuta Alam, Banda Aceh bukan hanya menjadi tempat pelelangan ikan untuk sekarang akan tetapi, menjadi tempat pengangkutan penyeberangan penumpang.

B. Kelayakan Izin Transportasi Laut Antar Pulau Di *Pulo* Aceh Menurut Ketentuan Standar pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

izin kelayakan transportasi laut antar *Pulo* Aceh lebih tepatnya di Dermaga TPI Lampulo Kec. Kuta Alam, Banda Aceh menjadi sorotan mengenai kelayakan dan *kelaiklautan* dari pada boat, menurut ketentuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, menerapkan bahwa boat yang layak itu ialah yang memiliki izin dalam kelayakan serta memiliki *kelaiklautan* sebagaimana yang telah di atur dalam Undang-Undang. Dengan demikian paparan mengenai izin kelayakan sebagai berikut:

1. Izin Kelayakan Transportasi Angkutan Penyeberangan Laut

Izin kelayakan merupakan suatu syarat dibolehkannya sebuah kapal dan/atau boat untuk melakukan pergerakan dalam pengangkutan penumpang yang diberikan izin oleh pihak Syahbandar, akan tetapi jika tidak memiliki kelayakan maka pihak syahbandar akan menarik izin tersebut sehingga kapal dan/atau boat tidak bisa beroperasi. Berikut merupakan hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti mengenai izin kelayakan yang terdapat di Dermaga TPI Lampulo Kec. Kuta Alam, Banda Aceh:

⁷²<https://ppskutaraja.id/sejarah-lampulo/> diakses pada tanggal 18 juli 2021, pukul 10.51 WIB.

Berdasarkan hasil wawancara yang peneliti lakukan pada izin kelayakan terhadap pemilik boat nelayan yang mengangkut penumpang sebagai berikut:

“Boat ini sebenarnya bukan hanya mengangkut ikan saja, namun hal lain juga kami angkut disini seperti, penumpang yang ingin menyeberang, membawa hewan seperti sapi dan juga jiregen minyak untuk dibawa kepelabuhan Lampuyang, dan untuk kapal kami ini tidak memiliki dokumen maupun surat izin berlayar, jadi semua ini orang tolong, dan juga dalam mencari uang jika kami tidak menggabungkan semuanya maka akan sedikit penghasilan untuk kami bahkan kadang tidak cukup untuk mengisi bahan bakar boat ini”⁷³

Dari pengakuan pemilik boat diatas sudah sangat jelas bahwa boat nelayan yang mengangkut penumpang di Dermaga TPI Lampulo tidak memiliki izin untuk berlayar yang artinya izin kelayakannya belum terpenuhi. Adapun tidak hanya di Dermaga TPI Lampulo saja yang tidak memiliki izin kalayakan, akan tetapi di PPI (Pangkalan Pendaratan Ikan) Ulee Lheue juga demikian.

Berikut merupakan hasil wawancara peneliti terhadap pemilik boat yang berada di PPI Ulee Lheue atau bisa disebut dengan pelabuhan lama :

“Dikarenakan boat ini masih baru, maka untuk dokumen boat belum tersedia, dan untuk izin penyeberangan belum diberikan, namun memang untuk izin kelayakan bagi penumpang itu tidak tersedia pada boat ini, jadi meskipun demikian mau tidak mau kami mesti mengangkut penumpang juga kepelabuhan Lamteng, meskipun dipelabuhan Ulee Lheue sudah menyediakan kapal yang layak untuk ke pelabuhan Lamteng, disitu hanya sekali jalan saja dan terjadwa. Kapal tersebut termasuk kapal lambat karena jarak tempuh ke pelabuhan Lamteng memakan waktu 3 jam, berbeda dengan boat kami yang hanya memakan waktu kepelabuhan Lamteng selama 1,5 jam atau jika cuaca tidak baik kemungkinan memakan waktu hingga 2 jam. Jarak tempuh dari PPI Ulee Lheue sekitar 9,1 mil dan boat kami juga bisa kembali sewaktu-waktu jika ada penumpang yang menunggu dipelabuhan Lamteng, memang kami juga memiliki jadwal keberangkatan pukul 08.00 WIB pagi dari pelabuhan Lamteng menuju PPI Ulee Lheue ini dan pada pukul 14.00 WIB siang dari PPI Ulee Lheue ini ke pelabuhan Lamteng. Untuk tiket

⁷³Hasil wawancara dengan bapak M.Nasir, sebagai pemilik boat di Dermaga Lampulo Kec. Kuta Alam, Banda Aceh, Kamis 8 Juli 2021, Pukul 11.36 WIB.

keberangkatan kami tidak menggunakannya, akan tetapi kami melakukan proses pembayaran ketika penumpang sudah sampai tujuan. Untuk tarif kami kenakan Rp. 20.000 perorang, dan jasa angkut kendaraan sepeda motor Rp. 20.000. Pada saat proses menurunkan kendaraan sepeda motor dikenakan tarif Rp. 5.000 .”⁷⁴

Disini jelas yang dikatakan oleh pemilik boat bahwa memang untuk izin kelayakan boat ini belum bisa diizinkan, namun disini masih juga pemilik boat mengangkut penumpang dengan sengaja.

Tentu seperti biasanya banyak kapal-kapal yang mengangkut penumpang memiliki izin kelayakan, dan kapal-kapal tersebut memiliki tiket untuk penumpang, guna agar penumpang yang memiliki tiket menjadi salah satu bukti bahwa penumpang itu legal, tidak adanya penipuan, dan menjadi pencegahan adanya kelebihan penumpang yang tidak sesuai kapasitas. Namun berbeda dengan apa yang penulis temukan, hasil pengamatan dan juga wawancara yang penulis lakukan dengan seorang penumpang bernama Anis yang berada di Dermaga TPI Lampulo Kec. Kuta Alam, Banda Aceh, dalam boat nelayan tersebut, dia mengatakan bahwa :

“Di Dermaga TPI Lampulo ini tidak diperlukan pembelian tiket, penumpang bisa langsung menaiki boat ini dan untuk membawa sepeda motor pemilik boat memberikan tugas ini kepada jasa angkut motor seharga Rp. 20.000 dan untuk biaya perorang dikenakan Rp. 25.000, lalu proses pembayaran setelah penumpang sampai tujuan nanti, dan saat sepeda motor diturunkan dikenakan lagi biaya jasa angkut motor yang diturunkan seharga Rp.20.000 jadi semua total dalam sekali berangkat Rp. 65.000. Semua kegiatan tersebut berlangsung setiap hari kecuali hari Jum’at.”⁷⁵

Penulis juga mewawancarai pemilik boat mengenai tiket dan juga jarak tempuh sebagai berikut :

“Untuk pembelian tiket kami tidak menyediakan hal tersebut, proses pembayaran ketika penumpang sudah sampai tujuan berlabuh, untuk

⁷⁴Hasil wawancara dengan Muafad dan juga Said, sebagai pemilik boat di PPI Ulee Lheu, Kamis 8 juli 2021, pukul 12.56 WIB.

⁷⁵ Hasil wawancara dengan AN sebagai salah seorang penumpang di Dermaga Lampulo Kec. Kuta Alam, Banda Aceh, pada tanggal 15 juni 2021.

biaya perorang dikenakan dengan harga Rp 25.000 jika ingin menaikin sepeda motor ke boat kami menyediakan petugas buruh angkut, dengan dikenakan harga Rp 20.000 dan disaat menurunkan sepeda motor setelah sampai tujuannya dikenakan biaya seharga Rp 15.000. Untuk jarak tempuh dari Dermaga TPI Lampulo ini menuju Lampuyang itu kurang lebih 12,9 mil atau dengan kurun waktu 1,5 jam saat cuaca baik, akan tapi ketika cuaca buruk kemungkinan waktu yang ditempuh memakan waktu kurang lebih 2 jam untuk bisa sampai tujuan. Karena boat ini juga tidak memiliki kenavigasian seperti kapal-kapal yang sudah laik, jadi kami terkadang mengikuti arah angin saat berlayar.”⁷⁶

Hasil wawancara ini menghasilkan temuan bahwa diboat nelayan tersebut juga tidak tersedianya kenavigasian dan juga tidak menyediakan tiket karena itu bisa disebut juga dengan ilegal, karena boat tersebut hanya diperuntukan untuk mengangkut ikan-ikan.

Dari hasil wawancara yang dilakukan oleh penulis terhadap penumpang angkutan penyeberangan laut yang di angkut melalui Dermaga TPI Lampulo Kec. Kuta Alam, Banda Aceh merupakan seorang penumpang wanita yang menggunakan transportasi angkutan penyeberangan laut berupa boat nelayan yang bernama wulandari. Penulis mewawancarai penumpang mengenai kelayakan pada boat nelayan di Dermaga TPI Lampulo dikatakan bahwa:

“Selama didalam boat nelayan tersebut tidak tersedianya fasilitas berupa tempat duduk bagi penumpang, lalu penumpang yang yang lainnya duduk dibagian depan dengan bersender dipinggiran boat, dan ada juga yang duduk diatas pinggiran boat. Selain itu bukan hanya penumpang yang diangkut akan tetapi sepeda motor, dan juga drom-drom minyak juga ikut serta diangkut. Saat itu cuaca tidak mendukung sehingga para penumpang kehujanan dan barang-barang lainnya menjadi basah, hal ini membuat saya khawatir karena sebagai penumpang, saya berasumsi bahwa boat yang terbuat dari kayu tersebut tidak layak untuk dijadikan transportasi angkutan penyeberangan bagi penumpang, karena alat

⁷⁶Hasil wawancara dengan bapak M.Nasir, sebagai pemilik boat di Dermaga Lampulo Kecamatan Kuta Alam, Kamis 8 Juli 2021, Pukul 11.36 WIB.

keselamatan tidak tersedia dan nyaman bagi penumpang juga tidak didapatkan.”⁷⁷

Dari pernyataan penumpang itu sendiri bahwa memang benar alat keselamatan bahkan fasilitas boat tersebut tidak ada karena penulis juga (*observasi*) mengamati langsung ke bagian dalam boat, sehingga kelayakan dari pada boat berupa kayu tersebut tidak baik untuk diperuntukan bagi penumpang, wajar bila boat tersebut belum memenuhi izin kelayakan.

2. Ketentuan Standar Dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Setiap kegiatan kapal dan/atau boat semua itu memiliki aturan dan persyaratan sesuai dengan standar yang telah ditentukan, dalam menjalankan oprasional dilaut seperti ketentuan kapal yang laik dalam pasal 1 angka 33 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran yang berbunyi:

“*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 kapal dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.”⁷⁸

Dari Undang-Undang diatas dapat dipahami bahwa setiap kegiatan kapal dan/atau boat harus memiliki *kelaiklautan* atau pemenuhan syarat agar boat tersebut bisa dikatakan layak izin dan diperoleh dari kantor Syahbandar Perhubungan Kota.

Mengenai isi Undang-Undang diatas, pihak Syahbandar, Rusyadi selaku Koordinator KPLP (Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai) mengatakan bahwa:

⁷⁷Hasil wawancara dengan kakak WN sebagai salah seorang penumpang di Dermaga Lampulo. Pada tanggal 05 juli 2021.

⁷⁸Pasal 1 angka 33 Undang-undang Nommor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran.

“Jika memang sebuah kapal dan/atau boat ingin mengangkut penumpang, maka boat tersebut harus dibuatnya terlebih dulu sertifikat keselamatan, harus ada dokumen boat yang lengkap dan alat-alat kenavigasian seperti yang dicantumkan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Tujuan itu semua disediakan untuk kelaikkan bahwa boat tersebut laik berlayar dan layak izin. Akan tetapi, jika boat tersebut secara keseluruhannya tidak seperti kapal yang layak seperti body kapal yang terbuat dari besi, memiliki alat keselamatan dan keamanan lengkap dan layak diberikan izin maka, boat tersebut harus diubah rangkanya terlebih dahulu agar layak untuk mengangkut penumpang, jika tidak sesuai maka boat tersebut tidak laik untuk mengangkut penumpang, itu hanya layak untuk mengangkut ikan saja.”⁷⁹

Hasil penelitian yang penulis dapatkan yaitu bahwa dalam mendapatkan sebuah izin maka setiap pembangunan boat tersebut harus selalu disurvei untuk dilihat agar boat itu layak dan berhak mendapatkan izin atau tidak, semua ini dilihat melalui rancang bangun kapal dan/atau boat yang mana disahkan oleh Syahbandar perhubungan tergantung jenis tipe boat, setelah itu nanti bisa disahkan sesuai dengan ketentuan pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran.

Penjelasan diatas membuktikan bahwa yang dilakukan oleh pemilik kapal dan/atau boat merupakan tindak kejahatan, karena pemilik kapal dan/atau boat mengetahui bahwa boat yang dimilikinya tersebut tidak memiliki surat-surat dokumen kapal, sertifikat berlayar, surat izin berlayar dan laik laut kapal, tentu ini telah melanggar ketentuan dari Pasal 302 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang dikatakan bahwa :

Ayat (1)

Nakhoda yang melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 117 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara

⁷⁹Hasil wawancara dengan bapak Rusyadi, sebagai Koordinator KPLP, Kamis 8 juli 2021, pukul 15.02 WIB.

paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp. 400.000.000,00 (empat ratus juta rupiah)

Sehingga jika kapal dan/atau boat yang terdapat di Dermaga Lampulo Kecamatan Kuta Alam Banda Aceh tertangkap maka akan mendapatkan sanksi berupa penjara selama 3 (tiga) tahun atau membayar denda sebanyak Rp. 400.000.000,00 (empat ratus juta rupiah).

C. Analisis

Adanya kegiatan pengangkutan penumpang di Dermaga TPI Lampulo menjadi sebuah tolak ukur terhadap tinjauan hukum oprasional Dermaga TPI Lampulo Kec. Kuta Alam, Banda Aceh menjadikan dermaga pemberangkatan angkutan penyeberangan laut diwilayah Lampulo Kec. Kuta Alam, Banda Aceh. Sehingga penulis melakukan wawancara untuk mendapatkan hasil mengenai tinjauan hukum oprasional dermaga tersebut bersama bapak Subhan selaku petugas Syahbandar Perikanan diwilayah Lampulo, beliau mengatakan bahwa :

“Tidak adanya tinjauan hukum terhadap oprasional di Dermaga TPI Lampulo untuk mengangkut penumpang, akan tetapi untuk Pelabuhan Perikanan Samudera (PPS) disini hanya dibenarkan untuk mengangkut ikan saja, tidak untuk mengangkut penumpang. Dan untuk tinjauan mengenai pelabuhan perikanan sudah diatur dalam Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan pasal 1 angka 24 mengenai pelabuhan. Jika memang di Dermaga TPI Lampulo terjadi pengangkutan penumpang maka bukan kewenangan kami, untuk memberhentikan mereka, yang berhak dalam memberikan perintah penahanan atau pemberhentian terhadap boat yang menyalahgunakan dalam angkutan penyeberangan hanya perintah dari pengadilan. Kami hanya menghibau dan mengawasi kegiatan penurunan ikan dipelabuhan perikanan Lampulo ini.”⁸⁰

Penjelasan diatas bahwa Pelabuhan Perikanan Samudera Lampulo hanya dikhususkan untuk melakukan kegiatan penurunan ikan, sebagaimana yang sudah diatur dalam pasal 1 angka 24 Nomor 31 Tahun 2004 tentang

⁸⁰ Hasil wawancara dengan Subhan sebagai petugas Syahbandar Perikanan, Kamis 8 juli 2021, pukul 09,17 WIB

pelabuhan. Berbeda dengan di Dermaga TPI Lampulo Kec. Kuta Alam, Banda Aceh tidak ada tinjauan hukum mengenai pengangkutan penumpang bagi pengguna boat nelayan.

Penulis melakukan wawancara kembali ke kantor syahbandar perhubungan mengenai tinjauan hukum oprasioanal di Dermaga TPI Lampulo Kec. Kuta Alam, Banda Aceh dengan bapak Rusyadi, dan beliau mengatakan bahwa:

“Untuk tinjauan hukum bahwa di Dermaga TPI Lampulo sebagai tempat penyeberangan angkutan laut, itu sebenarnya tidak terdata dikarenakan Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan tidak mengatur bahwa pelabuhan tempat perikanan dijadikan untuk pengangkutan penumpang. Akan tetapi untuk tinjauan hukum penempatan atau peruntukan kapal, boat itu ada, dan setiap kapal itu sudah memiliki tempat posisinya masing-masing seperti kapal pengangkutan penumpang itu terdapat dipelabuhan Ulee Lheue. Untuk pengangkutan kontener dan barang-barang besar itu terdapat dipelabuhan Malahayati Krueng Raya, lalu pengangkutan perikanan itu terdapat dipelabuhan perikanan Lampulo, setiap wilayah sudah memiliki posisinya masing-masing, tidak ada aturan yang mengatur dalam satu boat itu dapat mengangkut ikan, penumpang maupun barang berat, dan tidak ada juga tinjauan hukum mengenai dermaga dijadikan tempat pemberangkatan angkutan penyeberangan laut, jika itu ada maka sudah melanggar ketentuan yang sudah diatur.”⁸¹

Berdasarkan pernyataan melalui wawancara oleh penulis dengan kedua responden tersebut diatas membuktikan bahwa tidak adanya tinjauan hukum bila Dermaga TPI Lampulo dapat melakukan pemberangkatan angkutan penyeberangan laut bagi penumpang, karena itu merupakan tindakan ilegal dan tinjauan hukum yang ada dilihat dari setiap wilayah-wilayahnya masing-masing sesuai dengan peraturan yang sudah diatur dan tiada tinjauan hukum mengenai sebuah boat bisa memuat ketiga hal seperti mengangkut

⁸¹Hasil wawancara dengan bapak rusyadi sebagai Koordinator KPLP, Kamis 8 Juli 2021, pukul 15.02 WIB.

penumpang bersamaan dengan ikan-ikan maupun barang besar yang sudah disebutkan sebelumnya di atas, karena tidak ada aturan tentang hal tersebut.

Pada pasal 1 angka 24 Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan disebutkan bahwa:

“Pelabuhan perikanan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan sistem bisnis perikanan yang dipergunakan sebagai tempat kapal perikanan bersandar, berlabuh, dan/atau bongkar muat ikan yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayanan dan kegiatan penunjang perikanan”⁸²

Dalam penjelasan diatas bahwa pelabuhan perikanan merupakan pelabuhan yang dipergunakan untuk bongkar muat ikan dan mengangkut ikan bukan untuk mengangkut penumpang, karena setiap wilayah sudah diatur peruntukannya seperti di pelabuhan perikanan samudera Lampulo diperuntukan untuk mengangkut ikan-ikan.

Hasil yang penulis dapatkan bersama bapak Subhan saat melakukan wawancara merupakan :

”Dan untuk Standar Oprasional Pelaksanaan (SOP) di Dermaga TPI Lampulo tidak terdata dikarenakan ditempat tersebut bukan bagian wilayah pelabuhan perikanan Lampulo, jadi untuk hal pertanggung jawaban disana bukan dari pihak kami (Syahbandar Perikanan), karena untuk wilayah perikanan disini hanya dibatasi dari depan kantor Dinas Kelautan Dan Perikanan sampai dengan PPS (Pelabuhan Perikanan Samudera).”⁸³

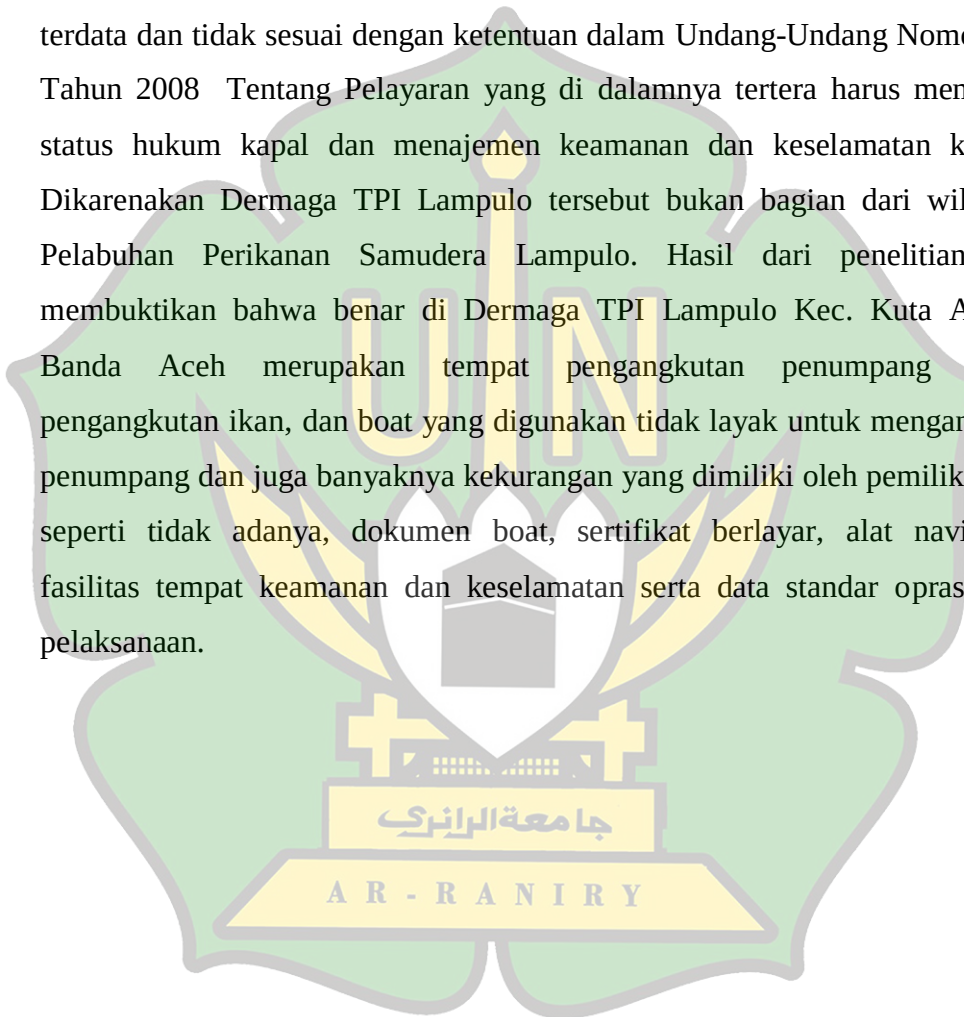
Berdasarkan tempat pelabuhan atau dermaga seharusnya memiliki Standar Oprasioanal prosedur (SOP) atau pelaksanaannya masing-masing karena itu merupakan bentuk dari pada tugas yang dijalankan oleh penanggungjawab atas keamanan, kenyamanan dan keselamatan bagi penumpang, peningkatan pelayanan pelabuhan penyeberangan menjadi sangat mendesak sesuai dengan perkembangan Otonomi Daerah, uang

⁸²Pasal 1 angka 24 Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Periknann

⁸³Hasil wawancara dengan Subhan sebagai petugas Syahbandar Perikanan, Kamis 8 juli 2021, pukul 09,17 WIB

ditandai dengan semangat pemekaran wilayah yang disertai pesatnya pembangunan infrastruktur wilayah terutama jalan raya. Standar Operasional Prosedur disusun sebagai acuan bagi pelabuhan penyeberangan sesuai dengan dari pada pemangku kepentingan.

Dari hasil wawancara diatas untuk SOP di Dermaga TPI Lampulo tidak terdata dan tidak sesuai dengan ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang di dalamnya tertera harus memiliki status hukum kapal dan manajemen keamanan dan keselamatan kapal. Dikarenakan Dermaga TPI Lampulo tersebut bukan bagian dari wilayah Pelabuhan Perikanan Samudera Lampulo. Hasil dari penelitian ini membuktikan bahwa benar di Dermaga TPI Lampulo Kec. Kuta Alam, Banda Aceh merupakan tempat pengangkutan penumpang serta pengangkutan ikan, dan boat yang digunakan tidak layak untuk mengangkut penumpang dan juga banyaknya kekurangan yang dimiliki oleh pemilik boat seperti tidak adanya, dokumen boat, sertifikat berlayar, alat navigasi, fasilitas tempat keamanan dan keselamatan serta data standar operasional pelaksanaan.



BAB EMPAT PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil pembahasan yang telah penulis paparkan diatas, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. kelayakan izin transportasi laut antar pulau di *Pulo Aceh* menurut ketentuan standar pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran tidak layak, karena adanya sebuah boat nelayan di Dermaga TPI Lampulo Kec. Kuta Alam, Banda Aceh yang tidak memiliki dokumen kapal, tidak memiliki sertifikat kapal, tidak memiliki sertifikat perizinan atau surat izin berlayar yang diberikan oleh Syahbandar, juga tidak memiliki alat kenavigasian, tidak memiliki sertifikat keselamatan kapal untuk mengangkut penumpang dalam penyeberangan laut, jelas yang dilakukan oleh pemilik boat sudah melawan hukum atau melawan ketentuan-ketentuan yang telah diatur sesuai dengan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran yang mana kapal harus memiliki *kelaiklautan* atau kelayakan izin transportasi angkutan penyeberangan laut, namun itu tidak sesuai dengan yang terjadi dilapangan pada boat yang terletak di Dermaga TPI Lampulo Kec. Kuta Alam, Banda Aceh. Adapun sanksi yang akan didapatkan bagi pelanggar yaitu berupa penjara selama 3 (tiga) tahun atau denda sebanyak Rp.400.000.000,00 (empat ratus juta rupiah) yang terdapat dalam pasal 302 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
2. Tinjauan Hukum Terhadap Oprasional Dermaga TPI Lampulo Menjadi Dermaga pengangkutan Angkutan Penyeberangan Laut tidak sesuai dengan aturan yang dimaksud oleh Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang di sebutkan tentang *kelaiklautan* kapal

yang harus memiliki status hukum kapal dan manajemen kapal, adapun yang mengatur tentang tinjauan hukum terhadap pelabuhan hanya terdapat di Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 2001 Tentang kepelabuhan, akan tetapi untuk Dermaga TPI Lampulo Kec. Kuta Alam, Banda Aceh bukan tempat penyeberangan penumpang, karena boat nelayan tersebut diperuntukan untuk mengangkut ikan yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 pasal 1 angka 9 Tentang Perikanan. Setiap pelabuhan-pelabuhan yang ada di wilayah-wilayah tertentu sudah memiliki tinjauan hukumnya atau kegiatannya masing-masing, dan dalam suatu tinjauan hukum suatu peraturan tidak dapat digabungkan.

B. Saran

Hasil uraian kesimpulan diatas, penulis menyampaikan saran sebagai berikut:

1. Diharapkan bagi setiap pemilik kapal maupun boat, untuk dapat mengikuti aturan yang sudah ditetapkan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, yang lebih pastinya mengenai *kelaiklautan* kapal yang mana pemilik kapal harus melengkapi dokumen-dokumen kapal, alat-alat kapal serta alat fasilitas keselamatan dan juga dikondisikan lagi mengenai peran kapal yang sebenarnya, guna untuk dengan adanya izin sesuai arahan dari pihak Syahbandar menjadi mendapatkan kelancaran akses berlayar yang baik dan menjaga keselamatan bagi para penumpang maupun keselamatan awak kapal dan juga laut.
2. Diharapkan kepada penumpang angkutan penyeberangan laut untuk lebih mengetahui mana tempat penyeberangan yang layak dan tidak layak. Sehingga penumpang angkutan penyeberangan laut juga dapat memberikan opini untuk pemerintah agar dapat menyediakan kapal-

kapal yang layak dan dapat mengakses ke semua pulau. Dan guna pelaporan terhadap kapal dan/atau boat yang tidak layak itu baik bagi keselamatan penumpang.

3. Di dalam Skripsi ini dapat ditemukan permasalahan yang baru yang dapat diangkat menjadi sebuah penelitian, diharapkan bagi pembaca khususnya mahasiswa/mahasiswi Fakultas Syari'ah dan Hukum terdapat beberapa permasalahan mengenai sanksi pidana bagi dermaga yang menyalahi oprasional fungsi dermaga dan bagi transportasi laut yang menyalahi ketentuan pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.



DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Adji Sution Usman, Dkk, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Jakarta, PT Rineka Cipta, 1991.
- Alaman Ansel, *memandu fungsi tol laut dan darat (menggugah keadilan distributif komutatif)*, Jakarta, publica institute, 2018.
- Amiruddin, Asikin Zainal, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Depok, PT. Raja Grafindo Persada, 2014.
- Bohari, *Pengawasan Keuangan Negara*, Jakarta, Rajawali Press, 1992.
- D. Pusponerogo Aryono, Sujudi Achmad, *Kegawatdaruratan dan Bencana*, Jakarta Timur, PT. Rayanna Komunikasi indo, 2016.
- Efendi Joenaedi, Ibrahim Jhonny, *Metode Penelitian Hukum Normatif Dan Empiris*, Depok, Prenadamedia Group, 2018.
- Efendi Luhtfi, *Pokok-pokok Hukum Administrasi Negara*, Malang, Bayumedia Sakti Group, 2004.
- Fatimah Siti, *Pengantar Transportasi*, ponorogo, myriad publishe, 2019.
- Faturrahman Danny, dkk, *Analisis Keselamatan Transportasi Penyeberangan Laut Dan Antisipasi Terhadap Kecelakaan Kapal Di Merak-Bukauheni*, diakses pada 6 juni 2021.
- Hartono Sri Rejeki, *Pengangkutan dan Hukum Pengangkutan Darat*, Semarang, Universitas Diponegoro, 1980.
- HR Ridwan, *Hukum Administrasi Negara*, Yokyakarta, UII Press, 2003.
- Ismayanti, *pengantar pariwisata*, Jakarta, Grasindo, 2005.
- Jhonny Ibrahim, Joenaedi Efendi, *Metode Penelitian Hukum Normatif Dan Empiris* , Depok, Prenadamedia Group, 2018.
- Jinca M. Yamin, *Transportasi laut Indonesia analisis sistem dan studi kasus*, Surabaya, brilian internasional, 2011.
- Juhara Erwan, Budiman Eriyandi, Yohayati Rita, *Cendekia Berbahasa*, Jakarta Selatan, PT Setia Purna Inves, 2005.

- Kamaluddin Rustian, *Ekonomi Transportasi: Karakteristik, Teori Dan Kebijakan*, Jakarta, Ghalia indonesia, 2003.
- M. Hadjon Philipus, *Pengantar Hukum Perizinan*, Surabaya, Yuridika, 1993.
- Mangara Muhammad Amin, *Pencegahan Pencemaran Laut*, Makassar, CV. Sah Media, 2015.
- Marbun, Mahfud, *Pokok-pokok Hukum Administrasi Negara*, Yogyakarta, liberty, 1987.
- Mertokusumo Sudikno, *Mengenal Hukum (Suatu Pengantar)*, Yogyakarta: Liberty, 2003.
- Muhammad Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung, PT. Citra Aditya Bakti, 2008.
- N.M. dan ten berge J.M.J.M., *Pengantar Hukum Perizinan*, Yuridika 1993.
- Ningrum Lestari, *Usaha Perjalanan Wisata dalam Perspektif Hukum Bisnis*, Bandung, Citra Aditya Bakti, 2004.
- Pendi Pepen, *Sukses Menjadi Pramugari*, Yogyakarta, CV Budi Utama, 2012.
- Pudyatmoko Y. Sri, *Perizinan Problem dan Upaya Pembenahan*, Jakarta, Grasindo, 2009.
- Purba Rediks, *Angkutan Muatan Laut*, Jakarta, Bharata Karya Aksara, 1990.
- Purwosujipto H.M.N., *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia (Hukum Pelayaran Laut Dan Perairan Darat)*, Jilid 5 (b), Jakarta, Djambatan, 1993.
- Purwosutjipto H.M.N., *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Jakarta, Djambatan, 2003.
- Purwosutjipto, HMN. *Pengertian Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia 3: Hukum Pengangkutan*, Jakarta, Penerbit Djambatan, 2003.
- Qamar Nurul dan DKK, *Metodelogi Penelitian Hukum (Legal Research Methods)*, Makasar, CV. Social Politic Genius (SIGn), 2017.
- Salim H.A Abbas, *Manajemen Transportasi*, Jakarta, Raja Grafindo Persada, 1993.

Sasono Herman Budi, *Manajemen Pelabuhan dan Realisasi Ekspor Impor*, Yogyakarta, CV. Andi Offset, 2012.

Siyoto Sandu, *Dasar Metodologi Penelitian*, Yogyakarta, Leterasi Media Publishing, Juni 2015,

Soedjono Wiwoho, *Hukum Laut Khusus Tentang Pengangkutan Barang Di Indonesia*, Yogyakarta : Liberty, 1986.

soegiejatna Tjakranegara, *hukum pengangkutan barang dan penumpang*, bandung, rineka cipta, 1995.

Subagyo Ahmad, *Studi Kelayakan*, Jakarta, PT Elex Media Komputindo, 2008.

B. Jurnal

Ahmad, Dkk, *Layanan Angkutan Penumpang Transportasi Laut Di Masa Pandemi*, Vol.2, No.2, Februari 2021.

Fakhrurrozi, *Tanggung Jawab Pidana Bagi Nakhoda Kapal Yang Berlayar Tanpa Surat Persetujuan Berlayar*, Vol 1, No, 03, Desember 2020.

Paikah Nur, *Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan Penumpang Kapal Laut Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Di Indonesia*, Jurnal Al-Addalah, Vol 3, No 2, Juli 2018.

Rahmat Pupu Saeful, *Penelitian Kualitatif*, *Equilibrium*, Vol.5, Nomor 9, Januari-Juni 2009.

Segisolo Jembris, *Dkk Analisis Tingkat Pelayanan Dermaga Pelabuhan Serong*, Vol.2 No 1, Januari 2014.

Sukanto, *Pengelolaan Potensi Laut Indonesia Dalam Spirit Ekonomi Islam*, Vol.9 No.1, Desember 2017.

Surahman, *Kelaiklautan Kapal Sebagai Syarat Penertiban Persetujuan Berlayar Di Kantor Syahbandar Dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Pontianak*, Vol3, No3 , 2015.

Syafrika K.A, *Pemberdayaan Pelayaran Rakyat Dilihat Dari Karakteristiknya*, No.5, Juni, 2018

Utomo Hari, *“Siapa yang bertanggung jawab menurut hukum dalam kecelakaan kapal (Legally Responsible Parties in Ship Accident)”*, vol. 14 No.01-Maret 2017.

C. Undang-Undang

Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
 pasal 1 angka 24 Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan
 pasal 1 angka 32 Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran
 pasal 1 angka 33 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran
 Pasal 124, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
 pasal 21 ayat (1) Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran
 pasal 22 ayat (1) Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran
 Pasal 27, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
 Pasal 28, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

D. Internet

<http://www.bappenas>, diakses pada tanggal 7 Juni 2021.

<http://www.kanalinfo.web.id/pengertian-data-primer-dan-data-sekunder>, diakses pada tanggal 7 Juni 2021.

<https://dishub.acehprov.go.id/aceh-transit/agar-pulo-aceh-semakin-mudah-dijangkau/>, diakses pada tanggal 7 Juni 2021.

<https://dishub.kukarkab.go.id/detailpost/surat-persetujuan-berlayar-port-clearance>, diakses pada 8 Juni 2021.

<https://hukumtransportasi2015.wordpress.com/2015/05/08/sistematika-buku-ajar-hukum-pengangkutan-karya-melkianus-e-n-benu-s-h-m-hum-ongoing/>, diakses tanggal 5 Juni 2021.

<https://ppskutaraja.id/sejarah-lampulo/> diakses pada tanggal 18 juli 2021, pukul 10.51 WIB.

https://www.academia.edu/32033286/KESELAMATAN_TRANSPORTASI_LAUT_KAJIAN_HUKUM_INTERNASIONAL_TERKAIT_KESELAMATAN, diakses pada tanggal 8 Juni 2021.

E.Wawancara

Anis sebagai salah seorang penumpang di Dermaga TPI Lampulo Kec. Kuta Alam, Banda Aceh, pada tanggal 15 juni 2021.

Eka Darma Sebagai Petugas DISHUB DIpelabuhan Ulee Lheue Kota Banda Aceh, Senin 18 Januari 2021.

M.Nasir, sebagai pemilik boat di Dermaga TPI Lampulo Kecamatan Kuta Alam, Kamis 8 Juli 2021.

Muafad dan juga Said, sebagai pemilik boat di PPI Ulee Lheue, kamis 8 juli 2021.

Rusyadi S.E, sebagai Koordinator KPLP, kamis 8 juli 2021.

Subhan, sebagai petugas Syahbandar Perikanan, kamis 8 juli 2021.

Wulan sebagai salah seorang penumpang di Dermaga TPI Lampulo Kec. Kuta Alam, Banda Aceh, Pada tanggal 05 juli 2021.



Lampiran 1 :Surat Keputusan Penetapan Pembimbing



KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY Banda Aceh
FAKULTAS SYARIAH DAN HUKUM
Jl. Syekh Abdur Rauf Kopelma Darussalam Banda Aceh
Telp./Fax. 0651-7557442 Email: fsh@ar-raniry.ac.id

SURAT KEPUTUSAN DEKAN FAKULTAS SYARIAH DAN HUKUM
UIN AR-RANIRY Banda Aceh
Nomor : 1247 /Un.08/FSH/PP.009/3/2021

TENTANG

PENETAPAN PEMBIMBING SKRIPSI MAHASISWA

- Menimbang : a. Bahwa untuk kelancaran bimbingan KKK Skripsi pada Fakultas Syariah dan Hukum, maka dipandang perlu menunjuk pembimbing KKK Skripsi tersebut;
- b. Bahwa yang namanya dalam Surat Keputusan ini dipandang mampu dan cakap serta memenuhi syarat untuk diangkat dalam jabatan sebagai pembimbing KKK 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 Operasional Pendidikan;
5. Peraturan Pemerintah Nomor 10 Tahun 2010 tentang Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi;
6. Peraturan Presiden 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;
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 : Menunjuk Saudara (i) :
- Pertama : a. Sitti Mawar, S.Ag., M.H. Sebagai Pembimbing I
- b. Muhammad Iqbal, M.M. Sebagai Pembimbing II
- untuk membimbing KKK Skripsi Mahasiswa (ii) :
- Nama : Teuku Taufan Juliansyah
- NIM : 170106108
- Prodi : Ilmu Hukum
- Judul : Pemenuhan Izin Kelayakan Angkutan Laut Bagi Penumpang Di Tinjau Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Studi Di Pelabuhan Lam Pulo Kota Banda Aceh)
- 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 2021;
- Keempat : Surat Keputusan ini mulai berlaku sejak tanggal dielakkan 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.



Ditandatangani di : Banda Aceh
Pada tanggal : 09 Maret 2021

AR - RANIRY

Tembusan :

1. Rektor UIN Ar-Raniry;
2. Ketua Prodi Ilmu Hukum;
3. Mahasiswa yang bersangkutan;
4. Arsip.

Lampiran 2 : Surat Izin Melakukan Penelitian dari Dekan Fakultas Syari'ah Dan Hukum UIN Ar-Raniry Banda Aceh

Document

<https://siakad.ar-raniry.ac.id/e-mahasiswa/akademik/penelitian/cetak>



KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY
FAKULTAS SYARI'AH DAN HUKUM

Jl. Syekh Abdur Rauf Kopelma Darussalam Banda Aceh
Telepon : 0651- 7557321, Email : uin@ar-raniry.ac.id

Nomor : 2744/Un.08/FSH.I/PP.00.9/06/2021
Lamp : -
Hal : Penelitian Ilmiah Mahasiswa

Kepada Yth,

1. KESBANGPOL BANDA ACEH
2. SYAHBANDAR BANDA ACEH

Assalamu'alaikum Wr.Wb.

Pimpinan Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Ar-Raniry dengan ini menerangkan bahwa:

Nama/NIM : TEUKU TAUFAN JULIANSYAH / 170106108
Semester/Jurusan : VIII / Ilmu Hukum
Alamat sekarang : Perum Cinta Kasih Blok 2F Nomor 21-23

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 **PEMENUHAN IZIN KELAYAKAN TRANSPORTASI ANGKUTAN LAUT BAGI PENUMPANG DI TINJAU MENURUT PASAL 1 ANGKA 33 UNDANG-UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN (Studi Di Dermaga Lam Pulo Banda Aceh)**

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

Banda Aceh, 15 Juni 2021

an. Dekan

Wakil Dekan Bidang Akademik dan Kelembagaan,



Dr. Jabbar, M.A.

Berlaku sampai : 15 Agustus
2021

Lampiran 3 :Surat Telah Melakukan Penelitian di Syahbandar Perhubungan



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

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

Telp/Fax: 0651-48555

Email: ksopmalahayati62@gmail.com

Nomor : UM.001/ 4/ II / KSOP.MHT-2021
Klasifikasi : -
Lampiran : -
Perihal : Kesiediaan Memberikan Data

Banda Aceh, 2 Juli 2021

Yth. Dekan Fakultas Syari'ah dan Hukum
Universitas Islam Negeri Ar-Raniry
Di
Banda Aceh

Berdasarkan surat Wakil Dekan Bidang Akademik dan Kelembagaan Fakultas Syari'ah dan Hukum Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Nomor: 2744/Un.08/FSH.I/PP.00.9/06/2021 Tanggal 15 Juni 2021 Perihal Penelitian Ilmiah Mahasiswa.

Terkait hal tersebut diatas, bahwasanya kami dari Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Malahayati telah memberikan data-data serta penjelasan yang dibutuhkan oleh saudara **Teuku Taufan Juliansyah/NIM. 170106108** untuk keperluan penyusunan Skripsi.

Demikian kami sampaikan atas perhatiannya kami ucapkan terima kasih.



Kepala Kantor Kesyahbandaran Dan
Otoritas Pelabuhan Kelas IV Malahayati

Faisal, S.Si.T
NIP. 19770823 200312 1 001

Lampiran 4 :Surat Telah Melakukan Penelitian di Syahbandar Perikanan



PEMERINTAH ACEH
DINAS KELAUTAN DAN PERIKANAN

Komplek Pelabuhan Perikanan Samudera (PPS) Kutaraja
Jln. Sisingamangaraja Ujung Telp. (0651) 22951 – 22836 – 23181-636466
Fax. 22951 Kode Pos. 23127 website dkp acehprov.go.id

BANDA ACEH

SURAT KETERANGAN
NOMOR : 800/1593 /1.3/2021

1. Sebagai tindak lanjut dari surat Dekan Fakultas Syari'ah dan Hukum Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh Nomor : 2744/Un.08/FSH.I/PP.00.9/06/2021 tanggal 15 Juni 2021 tentang Penelitian Ilmiah Mahasiswa, Kepala Dinas Kelautan dan Perikanan Aceh dengan ini menerangkan bahwa, Saudara :

Nama : **TEUKU TAUFAN JULIANSYAH**
NIM : 170106108
Semester/Jurusan : VIII / Ilmu Hukum
Pekerjaan : Mahasiswa Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Ar-Raniry
Alamat : Perum Cinta Kasih Blok 2F Nomor 21-23 Banda Aceh

Telah melaksanakan penelitian pada Dinas Kelautan dan Perikanan Aceh, dalam rangka penulisan Skripsi dengan judul *Pemenuhan Izin Kelayakan Transportasi Angkutan Laut bagi Penumpang ditinjau menurut Pasal 1 Angka 33 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Studi di Dermaga Lampulo Banda Aceh)*.

2. Demikian Surat Keterangan ini dibuat, untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Banda Aceh, 12. Juli 2021

Kepala Dinas Kelautan dan Perikanan Aceh



ALIMAN, S.Pi, M.Si

Pembina Tk. I

NIP. 19750210 200312 1 005

Lampiran 5 :*Surat Telah Melakukan Pengambilan Data Pada Badan Pusat Statistik Kota Banda*



**BADAN PUSAT STATISTIK
KOTA BANDA ACEH**

SURAT PERNYATAAN

No. B-090/BPS/11716/07/2021

Yang bertanda tangan di bawah ini, Kepala Badan Pusat Statistik Kota Banda Aceh, menyatakan bahwa :

Nama : Teuku Taufan Juliansyah
NIK : 1171072107970003
NIM : 170106108
Program : S1
Prodi : Ilmu Hukum Fakultas Syariah dan Hukum
Semester : VIII (delapan)
Perguruan Tinggi : Universitas Islam Negeri Ar Raniry, Banda Aceh
Alamat : Jl. Syekh Abdur Rauf, Kopelma Darussalam, Kec. Syiah Kuala,
Kota Banda Aceh, Provinsi Aceh
No. Surat Pengantar : 1398/Un.08/FSH.I/PP.00.9/03/2021
Tanggal Surat Pengantar : 24 Juni 2020

Menyatakan benar bahwa yang bersangkutan telah mengambil data pada institusi kami dalam rangka penelitiannya menyusun tesis yang bersangkutan. Adapun data yang diambil merupakan data jumlah kapal pada Pelabuhan Samudera Lampulo Kota Banda Aceh.

Demikian surat pernyataan ini dibuat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

جامعة الرانيري

AR - RANIRY

Banda Aceh, 6 Juli 2021,

Kepala Badan Pusat Statistik
Kota Banda Aceh



Ir. Anis Fadhli

NIP. 19650922 199401 1 001

PROTOKOL WAWANCARA

Judul Penelitian/Skripsi : Izin Kelayakan Transportasi Angkutan
Penyeberangan Laut Bagi Penumpang Menurut
Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang
Pelayaran (Studi Kasus di Dermaga TPI Lampulo
Kec. Kuta Alam, Banda Aceh)

Waktu Wawancara : Pukul 09.17 s/d Selesai

Hari/Tanggal : Kamis, 8 Juli 2021

Tempat : Syahbandar Perikanan, Syahbandar Perhubungan
Dermaga TPI Lampulo.

Pewawancara : Teuku Taufan Juliansyah

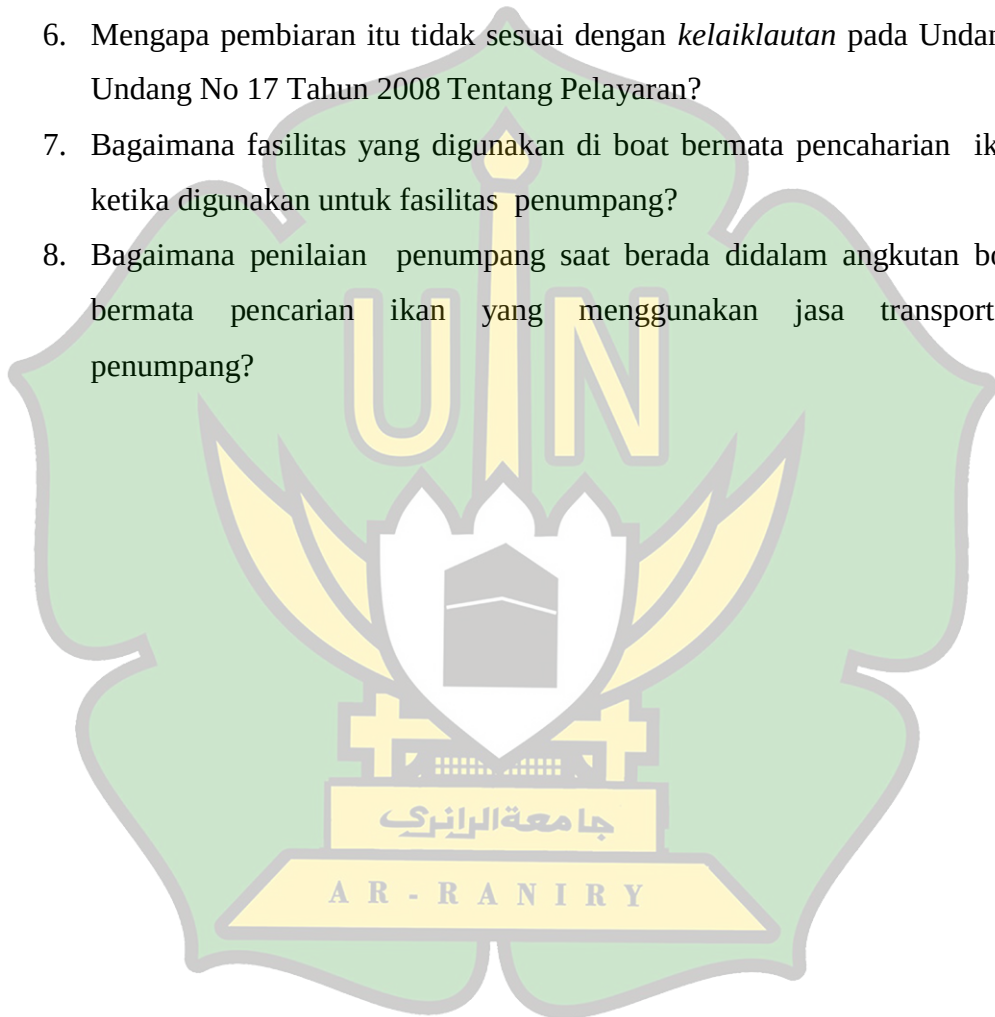
Jabatan : Petugas Syahbandar Perikanan, Koordinator KPLP,
Penumpang dan Pemilik boat.

Wawancara ini akan meneliti tentang “**Izin Kelayakan Transportasi Angkutan Penyeberangan Laut Bagi Penumpang Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Studi Kasus di Dermaga TPI Lampulo Kec. Kuta Alam, Banda Aceh)**” Tujuan dari wawancara ini untuk syarat penyusunan penelitian skripsi, berdasarkan data yang dikumpulkan dari lapangan, wawancara ini membutuhkan waktu selama setengah hari.

Daftar Pertanyaan:

1. Mengapa bisa terjadi pengangkutan illegal dikawasan di Dermaga TPI Lampulo pelabuhan tempat penyimpanan ikan?
2. Apakah boat atau semi kapal tersebut layak untuk pengangkutan penumpang ke *pulo breah* atau pulau nasi?
3. Dari segi mana dilihat tinjauan hukumnya bahwa Dermaga TPI Lampulo merupakan tempat pemberangkatan angkutan penyeberangan laut?

4. Mengapa bisa terjadinya pembiaran di Dermaga TPI Lampulo sebagai tempat angkutan penyeberangan penumpang ke pulau breuh atau ke *pulo nasi*?
5. Apakah pihak kantor syahbandar mengetahui bahwa kapal dan/atau boat tersebut digunakan untuk mengangkut penumpang?
6. Mengapa pembiaran itu tidak sesuai dengan *kelaiklautan* pada Undang-Undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran?
7. Bagaimana fasilitas yang digunakan di boat bermata pencaharian ikan ketika digunakan untuk fasilitas penumpang?
8. Bagaimana penilaian penumpang saat berada didalam angkutan boat bermata pencarian ikan yang menggunakan jasa transportasi penumpang?





Gambar 2 : Titik Pengangkutan Penumpang di PPI Ulee Lheue



Gambar 3 : Proses Penurunan Penumpang di PPI Ulee Lheue.



Gambar 4 : Wawancara bersama Bapak Said sebagai Pemilik Boat di PPI Ulee Lheue.



Gambar 5 : Wawancara bersama dengan Bapak Subhan sebagai petugas Syahbandar



Gambar 6 : Wawancara bersama Bapak Rusyadi sebagai Koordinator KPLP



Gambar 7 : Wawancara bersama Bapak M. Nasir sebagai Pemilik Boat di Dermaga Lampulo.



Gambar 8 : Wawancara bersama penumpang di Dermaga Lampulo.

