

**PEMENUHAN KELAIKLAUTAN KAPAL BERDASARKAN PASAL 117**

**AYAT (1) UNDANG-UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2008 TENTANG**

**PELAYARAN**

**(STUDI DI PELABUHAN CANGKARMAN MADURA)**

**SKRIPSI**

**OLEH :**

**PUTRI INTAN SYAFITRI**

**220202110090**



**PROGRAM STUDI HUKUM EKONOMI SYARIAH**

**FAKULTAS SYARIAH**

**UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM**

**MALANG**

**2025**

**PEMENUHAN KELAIKLAUTAN KAPAL BERDASARKAN PASAL 117**

**AYAT (1) UNDANG-UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2008 TENTANG**

**PELAYARAN**

**(STUDI DI PELABUHAN CANGKARMAN MADURA)**

**SKRIPSI**

**OLEH :**

**PUTRI INTAN SYAFITRI**

**220202110090**



**PROGRAM STUDI HUKUM EKONOMI SYARIAH**

**FAKULTAS SYARIAH**

**UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM**

**MALANG**

**2025**

## **PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI**

Demi Allah SWT,

Dengan kesadaran dan rasa tanggung jawab terhadap pengembangan keilmuan, penulis menyatakan bahwa skripsi dengan judul penelitian:

### **PEMENUHAN KELAIKLAUTAN KAPAL BERDASARKAN PASAL 117**

#### **AYAT (1) UNDANG-UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2008 TENTANG**

#### **PELAYARAN**

#### **(STUDI DI PELABUHAN CANGKARMAN MADURA)**

Benar-benar merupakan karya ilmiah yang disusun sendiri bukan duplikat atau memindah data milik orang lain, kecuali yang disebutkan refrensinya secara benar.

Jika di kemudian hari terbukti disusun orang lain ada penjiplakan, duplikasi atau memindah data orang lain baik secara sebagian atau keseluruhan, maka skripsi dan gelar yang saya peroleh karenanya batal demi hukum.

Malang, 17 November 2025

Penulis



Putri Intan Syafitri

NIM. 220202110090

## **HALAMAN PERSETUJUAN**

Setelah membaca dan mengoreksi skripsi saudari:

Nama : Putri Intan Syafitri

NIM : 220202110090

Program Studi : Hukum Ekonomi Syariah

Fakultas : Syariah

Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang dengan judul:

### **PEMENUHAN KELAIKLAUTAN KAPAL BERDASARKAN PASAL 117**

### **AYAT (1) UNDANG-UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2008 TENTANG**

#### **PELAYARAN**

#### **(STUDI DI PELABUHAN CANGKARMAN MADURA)**

Maka pembimbing menyatakan bahwa skripsi tersebut telah memenuhi syarat-syarat ilmiah untuk diajukan dan diuji Majelis Dewan Pengui.

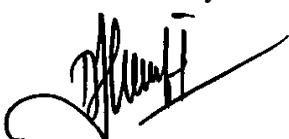
Malang, 17 November 2025

Mengetahui,

Ketua Jurusan

Dosen Pembimbing

Hukum Ekonomi Syariah



Dwi Hidayatul Firdaus, M.Si

NIP. 198212252015031002



Dwi Fidhayanti, S.H.I., M.H.

NIP. 199103132019032036

## BUKTI KONSULTASI

Nama : Putri Intan Syafitri  
NIM : 220202110090  
Program Studi : Hukum Ekonomi Syariah  
Pembimbing : Dwi Fidhayanti, S.HI., M.H.  
Judul Skripsi : **Pemenuhan Kelaiklautan Kapal Berdasarkan Pasal 117 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Studi Di Pelabuhan Cangkarman Madura).**

No.	Hari/Tanggal	Konsultasi	Tanda Tangan
1.	Senin, 04 Agustus 2025	Penyusunan Proposal	
2.	Selasa, 05 Agustus 2025	Revisi Proposal	
3.	Kamis, 07 Agustus 2025	ACC Proposal	
4.	Jumat, 12 September 2025	Penyusunan BAB 2	
5.	Jumat, 19 September 2025	Konsultasi BAB 2-3	
6.	Jumat, 26 September 2025	Konsultasi BAB 4 Rumusan Masalah 1	
7.	Jumat, 03 Oktober 2025	Konsultasi BAB 4 Rumusan Masalah 2	
8.	Jumat, 10 Oktober 2025	Penyusunan BAB 5	
9.	Jumat, 31 Oktober 2025	Penyempurnaan BAB 1-5	
10.	Senin, 17 November 2025	ACC Sidang	

Malang, 17 November 2025

Ketua Program Studi Hukum Ekonomi Syariah

Dwi Hidayatul Firdaus, M.Si

NIP. 198212252015031002

## **PENGESAHAN SKRIPSI**

Dewan penguji skripsi saudara Putri Intan Syafitri NIM. 220202110090,  
Mahasiswa Jurusan Hukum Ekonomi Syariah Fakultas Syariah Universitas Islam  
Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang dengan judul:

### **PEMENUHAN KELAIKLAUTAN KAPAL BERDASARKAN PASAL 117**

### **AYAT (1) UNDANG-UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2008 TENTANG**

#### **PELAYARAN**

#### **(STUDI DI PELABUHAN CANGKARMAN MADURA)**

Telah dinyatakan LULUS dalam sidang ujian skripsi yang dilaksanakan pada tanggal 05 Desember 2025.

Dengan Pengaji :

1. Hersila Astari Pitaloka, M.Pd.

(.....*Hersila*)

NIP. 199208112023212050

Ketua

2. Dwi Fidhayanti, S.HI., M.H.

(.....*Dwi*)

NIP. 199103132019032036

Sekretaris

3. Prof. Dr. Fakhruddin, M.HI.

(.....*Fakhruddin*)

NIP. 197408192000031002

Pengaji Utama

Malang, 15 Desember 2025



## MOTTO

عَنْ ابْنِ عُمَرَ، أَنَّ رَسُولَ اللَّهِ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ: رَأَى عَلَى عُمَرَ فَمِيقَاً أَبْيَضَ فَقَالَ:

(ثُوَبَكَ هَذَا غَسِيلٌ أَمْ جَدِيدٌ؟) قَالَ: لَا، بَلْ غَسِيلٌ

قَالَ: (الْبَسْنُ جَدِيدًا، وَعِشْنٌ حَمِيدًا، وَمُتْ شَهِيدًا)

Dari Ibnu Umar, bahwa Rasulullah SAW. melihat Umar memakai pakaian putih lalu beliau bersabda padanya: “*Pakaianmu ini lama atau baru?*” (Umar menjawab) “*Sudah lama.*” Beliau bersabda : “*Pakailah yang baru, hiduplah terpuji, dan matinya dalam keadaan syahid.*

**(HR. Ibnu Majah, Ahmad, dan At-Thabrani)**

“*Hidup itu seperti mengendarai sepeda. Untuk menjaga keseimbangan, kamu harus terus bergerak.*”

**(Albert Einstein)**

“*Hidup bukan hanya tentang pasrah, tapi bagaimana cara untuk ikhlas disetiap langkah.*”

## KATA PENGANTAR

*Bismillahirrahmanirrahiim*

Syukur Alhamdulillah atas kehadirat Allah SWT atas segala nikmat dan karunianya yang tak dapat terhitung hingga hari ini. Sholawat serta salam semoga selalu tercurah limpahkan kepada junjungan Nabi Muhammad SAW beserta sahabat dan keluaga-Nya yang telah melimpahkan rahmat, taufiq serta hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Skripsi ini.

Ucapan terima kasih penulis sampaikan kepada semua pihak yang telah membantu penulis sehingga penelitian skripsi dengan judul “**Pemenuhan Kelaiklautan Kapal Berdasarkan Pasal 117 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Studi Di Pelabuhan Cangkarman Madura)**”. Ini dapat terselesaikan sebagaimana mestinya. Semoga keberkahan, kebahagiaan, dan rasa syukur selalu menyertai kita semua. Pada kesempatan ini penulis menyampaikan banyak terima kasih yang sangat mendalam khususnya kepada :

- 1) Prof. Dr. Hj. Ilfi Nur Diana, M.Si., Selaku Rektor Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
- 2) Prof. Dr. Hj. Umi Sumbulah M.Ag. Selaku Dekan Fakultas Syariah dan Hukum Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.

- 3) Dwi Hidayatul Firdaus, M.Si. Selaku Ketua Program Studi Hukum Ekonomi Syariah, Fakultas Syariah, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
- 4) Dwi Fidhayanti, S.HI., M.H. Selaku Sekretaris Program Studi Hukum Ekonomi Syariah, Fakultas Syariah, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang Sekaligus Dosen Pembimbing yang selalu sabar dan meluangkan waktu untuk membimbing penulis dalam menyelesaikan penulisan Skripsi ini
- 5) Suud Fuadi, S.HI., M.EI. Selaku Dosen Wali selama menempuh kuliah di Program Studi Hukum Ekonomi Syariah, Fakultas Syariah, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
- 6) Segenap Dewan Pengaji Skripsi yang telah memberi arahan dan masukan dalam penulisan skripsi ini
- 7) Segenap Dosen Hukum Ekonomi Syariah Fakultas Syariah atas didikan dan bimbingannya selama kuliah di Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang
- 8) Orang tua yang sangat dibanggakan dan dihormati Abah Supriyanto, Ummi Saswiyani, yang senantiasa selalu mengiringi do'a yang tiada henti, semangat dan pengorbanan yang tulus untuk mensukseskan anaknya agar tersusun dengan baik skripsi ini untuk mendapatkan gelar S.H.

- 9) Segenap Keluarga Besar penulis yang selalu memberikan dukungan yang tiada henti kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini
- 10) Serta Teman-teman seperjuangan Hukum Ekonomi Syariah yang tidak bisa disebutkan satu persatu yang turut membantu dan memberikan dukungan moril kepada penulis dalam penyelesaian skripsi ini.

Meskipun dalam penyusunan penelitian Skripsi ini telah diselesaikan secara maksimal dan sebaik mungkin namun pasti terdapat ketidaksempurnaan yang membutuhkan kritik dan saran yang bersifat membangun senantiasa peneliti tunggu dan terima dengan penuh apresiasi. Penulis berharap semoga apa yang telah diperoleh selama kuliah di program studi Hukum Ekonomi Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang menjadi ilmu yang manfaat dan barokah. Akhir kata dari ucapan terimakasih yang sangat mendalam ini peneliti berharap semoga skripsi ini dapat memberi manfaat kepada penyusun dan kepada seluruh pembaca.

Malang, 17 November 2025

Peneliti



**Putri Intan Syafitri**  
**220202110090**

## PEDOMAN TRANSLITERASI

Dalam penulisan karya ilmiah, penggunaan istilah asing kerap tidak terhindarkan. Secara umum sesuai Pedoman Umum Ejaan Bahasa Indonesia kata asing ditulis (dicetak) miring. Dalam konteks Bahasa Arab, terdapat pedoman transliterasi khusus yang berlaku internasional. Berikut ini disajikan tabel pedoman transliterasi sebagai acuan penulisan karya ilmiah.

Transliterasi Arab-Indonesia Fakultas Syariah UIN Maulana Malik Ibrahim Malang adalah berpedoman pada model Library of Congress (LC) Amerika Serikat sebagai berikut:

Arab	Indonesia	Arab	Indonesia
أ	`	ط	ṭ
ب	B	ظ	ẓ
ت	T	ع	‘
ث	Th	غ	gh
ج	J	ف	f
ح	H	ق	q
خ	Kh	ك	k
د	D	ل	l
ذ	Dh	م	m
ر	R	ن	n
ز	Z	و	w
س	S	هـ	h
ش	Sh	ءـ	‘
ص	Ş	يـ	y
ضـ	D		

Untuk menunjukkan bunyi hidup panjang (madd), maka caranya dengan menuliskan coretan horisontal di atas huruf, seperti ā, ī dan ū. (ا،ي،و). Bunyi hidup dobel Arab ditransliterasikan dengan menggabung dua huruf “ay” dan “aw” seperti layyinah, lawwāmah. Kata yang berakhiran tā’ marbūtah dan berfungsi sebagai sifat atau muḍāf ilayh ditransliterasikan dengan “ah”, sedangkan yang berfungsi sebagai muḍāf ditransliterasikan dengan “at”.

## DAFTAR ISI

<b>PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI .....</b>	<b>i</b>
<b>HALAMAN PERSETUJUAN .....</b>	<b>ii</b>
<b>BUKTI KONSULTASI.....</b>	<b>iii</b>
<b>PENGESAHAN SKRIPSI.....</b>	<b>iv</b>
<b>MOTTO .....</b>	<b>v</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>vi</b>
<b>PEDOMAN TRANSLITERASI .....</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>xi</b>
<b>ABSTRAK .....</b>	<b>xiii</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang.....	1
B. Batasan Masalah .....	7
C. Rumusan Masalah.....	8
D. Tujuan Penelitian .....	8
E. Manfaat Penelitian.....	8
F. Definisi Operasional.....	9
G. Sistematika Penulisan .....	11
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....</b>	<b>14</b>
A. Penelitian Terdahulu .....	14
B. Kerangka Konsep.....	31
1. Kelaiklautan Kapal .....	31
2. Aspek Hukum Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran .....	38
3. Teori Kesadaran Hukum .....	41

<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>	<b>48</b>
A. Jenis Penelitian.....	48
B. Pendekatan Penelitian .....	48
C. Lokasi Penelitian .....	50
D. Jenis dan Sumber Data.....	50
E. Metode Pengumpulan Data.....	51
F. Metode Analisis Data .....	52
G. Metode Pengelolaan Data .....	54
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....</b>	<b>57</b>
A. Gambaran Umum Pelabuhan Cangkarman Madura .....	57
B. Pemenuhan Kelaiklautan Kapal Berdasarkan Pasal 117 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Studi di Pelabuhan Cangkarman Madura .....	63
C. Hambatan dalam Pemenuhan Kelaikautan Kapal Di Pelabuhan Cangkarman Madura .....	90
<b>BAB V PENUTUP.....</b>	<b>102</b>
A. KESIMPULAN.....	102
B. SARAN.....	103
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>105</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>	<b>119</b>
<b>DAFTAR RIWAYAT HIDUP .....</b>	<b>132</b>

## **ABSTRAK**

**Putri Intan Syafitri, 220202110090, Pemenuhan Kelaiklautan Kapal Berdasarkan Pasal 117 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Studi Di Pelabuhan Cangkarman Madura), Skripsi Hukum Ekonomi Syariah, Fakultas Syariah, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim, Malang, 2025.**

---

Kata Kunci : Kelaiklautan, Alat Keselamatan, Pelabuhan Cangkarman.

Penelitian ini dilatarbelakangi oleh masih banyaknya kapal rakyat di Pelabuhan Cangkarman yang belum memenuhi standar kelaiklautan kapal sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Ketidakpatuhan tersebut terutama terlihat pada aspek kelengkapan alat keselamatan dan pemeliharaan kapal. Kondisi ini tidak hanya berpotensi mengancam keselamatan penumpang dan awak kapal, tetapi juga mencerminkan rendahnya kesadaran hukum para pelaku pelayaran.

Rumusan masalah dalam penelitian ini diarahkan untuk mengetahui sejauh mana pemenuhan kelaiklautan kapal di Pelabuhan Cangkarman, serta mengidentifikasi faktor yang menjadi penghambat implementasi Undang-Undang Pelayaran. Selain itu, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis hubungan antara tingkat kesadaran hukum awak kapal dengan efektivitas pemenuhan kelaiklautan kapal sehingga dapat memberikan gambaran komprehensif mengenai kondisi keselamatan pelayaran di pelabuhan cangkarman.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian hukum empiris dengan pendekatan yuridis sosiologis. Data diperoleh melalui wawancara dengan awak kapal, pemilik kapal, dan pihak Kesyahbandaran serta Otoritas Pelabuhan (KSOP), kemudian dianalisis secara deskriptif kualitatif dengan menggunakan teori kesadaran hukum Soerjono Soekanto yang meliputi empat unsur: pengetahuan hukum, pemahaman hukum, sikap hukum, dan perilaku hukum.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pemenuhan kelaiklautan kapal di Pelabuhan Cangkarman masih belum optimal dan tingkat kesadaran hukum awak kapal belum mencapai standar yang ditetapkan. Awak kapal umumnya mengetahui adanya ketentuan hukum tentang kelaiklautan, namun belum memahami dan menerapkannya secara konsisten. Hambatan dalam pemenuhan kelaiklautan kapal di Pelabuhan Cangkarman diklasifikasikan dari tiga aspek yaitu hambatan teknis, hambatan administratif dan hambatan kultural.

## **ABSTRACT**

**Putri Intan Syafitri, 220202110090, Fulfillment of Ship Seaworthiness Based on Article 117 Paragraph (1) of Law Number 17 of 2008 on Shipping (A Study at Cangkarman Port, Madura), Undergraduate Thesis in Sharia Economic Law, Faculty of Sharia, State Islamic University of Maulana Malik Ibrahim, Malang, 2025.**

---

Keywords: Seaworthiness, Safety Equipment, Cangkarman Port.

This research is motivated by the fact that many traditional vessels at Cangkarman Port still do not meet the standards of ship seaworthiness as stipulated in Law Number 17 of 2008 concerning Shipping. Non-compliance is particularly evident in the aspects of safety equipment completeness and vessel maintenance. This condition not only poses potential threats to the safety of passengers and crew but also reflects the low level of legal awareness among maritime actors.

The formulation of the problems in this study is directed at determining the extent to which seaworthiness requirements are fulfilled at Cangkarman Port and identifying the factors that hinder the implementation of the Shipping Law. In addition, this study aims to analyze the relationship between the legal awareness level of the ship's crew and the effectiveness of seaworthiness compliance, thereby providing a comprehensive overview of the safety conditions of shipping activities at Cangkarman Port.

This research uses an empirical legal method with a socio-legal approach. Data were obtained through interviews with ship crews, vessel owners, and officers from the Harbormaster and Port Authority (KSOP). The data were analyzed descriptively using Soerjono Soekanto's theory of legal awareness, which consists of four elements: legal knowledge, legal understanding, legal attitude, and legal behavior.

The research findings indicate that the fulfillment of ship seaworthiness at Cangkarman Port is still not optimal, and the level of legal awareness among the crew has not yet met the established standards. The crew generally knows that there are legal provisions regarding seaworthiness, but they do not fully understand or consistently implement them. The obstacles to fulfilling ship seaworthiness at Cangkarman Port are classified into three aspects, namely technical obstacles, administrative obstacles, and cultural obstacles.

## المستخلص

فتري إنتان شافطري، 220202110090، \*الامتثال لصلاحية السفن للإبحار استناداً إلى المادة 117 الفقرة (1) من القانون رقم 17 لسنة 2008 بشأن الملاحة البحرية (دراسة في ميناء جانكارمان - مدورا)\*، رسالة بكالوريوس في قانون الاقتصاد الشعري، كلية الشريعة، الجامعة الإسلامية الحكومية مولانا مالك إبراهيم، مالانغ، 2025م

الكلمات المفتاحية: صلاحية الإبحار، معدات السلامة، ميناء جانكارمان

يستند هذا البحث إلى وجود عدد كبير من السفن التقليدية في ميناء كانغكرمان التي لا تزال غير مستوفية لمعايير صلاحية السفن للإبحار كما هو منصوص عليه في القانون رقم 17 لسنة 2008 بشأن الملاحة. وتظهر هذه المخالفات بشكل خاص في جانب استكمال معدات السلامة وصيانة السفن. ولا يقتصر هذا الوضع على كونه بشكل خطراً محتملاً على سلامة الركاب وأفراد الطاقم، بل يعكس أيضاً انخفاض مستوى الوعي القانوني لدى العاملين في مجال الملاحة.

وتوجه صياغة مشكلات هذا البحث لمعرفة مدى تحقيق متطلبات صلاحية السفن للإبحار في ميناء كانغكرمان، وكذلك لتحديد العوامل التي تعيق تنفيذ قانون الملاحة. بالإضافة إلى ذلك، يهدف هذا البحث إلى تحليل العلاقة بين مستوى الوعي القانوني لدى طاقم السفينة وفعالية الالتزام بصلاحية السفن للإبحار، مما يسهم في تقديم صورة شاملة عن أوضاع السلامة الملاحية في ميناء كانغكرمان.

يهدف هذا البحث إلى دراسة كيفية تنفيذ متطلبات صلاحية السفن للإبحار في ميناء تشانكرمان، وتحديد العوائق التي تحول دون تطبيق أحكام المادة 117 الفقرة (1) من القانون رقم 17 لسنة ٢٠٠٨ ، بالإضافة إلى تحليل العلاقة بين مستوى الوعي القانوني لدى طاقم السفينة ومدى فعالية تنفيذ متطلبات صلاحية السفن للإبحار.

استخدمت هذه الدراسة المنهج القانوني الإمبريقي مع المنهج الاجتماعي القانوني، حيث تم جمع البيانات من خلال المقابلات مع طاقم السفن، وأصحابها، ومسؤولي مكتب الميناء والهيئة البحرية، وتم تحليل البيانات بطريقة وصفية باستخدام نظرية الوعي القانوني لسورجونو سوكانتو التي تتضمن أربعة عناصر: المعرفة القانونية، الفهم القانوني، الموقف القانوني، والسلوك القانوني.

تُظهر نتائج البحث أن استيفاء معايير صلاحية السفن للإبحار في ميناء كانغكرمان ما زال غير مُكتمل، وأن مستوى الوعي القانوني لدى طاقم السفينة لم يصل بعد إلى المعايير المطلوبة. ويعلم أفراد الطاقم بوجود أحكام قانونية تتعلق بصلاحية السفن للإبحار، إلا أنهم لا يفهمونها أو يطبقونها بشكل مستمر. كما تُصنّف العقبات التي تواجه استيفاء صلاحية السفن للإبحار في ميناء كانغكرمان إلى ثلاثة جوانب، وهي العقبات الفنية، والعقبات الإدارية، والعقبات الثقافية.

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang**

Indonesia merupakan suatu negara yang memiliki karakteristik berupa daratan dan lautan yang berkedaulatan diatur dalam Undang-Undang. Memiliki kepulauan yang berperan strategis dalam mengembangkan sektor pelayaran atau transportasi laut untuk mengembangkan kegiatan sosial, ekonomi dan logistik Negara antar pulau. Salah satu upaya untuk mewujudkan tujuan nasional berdasarkan Undang-Undang Dasar 1945 yaitu mewujudkan wawasan nusantara, memantapkan ketahanan nasional, serta menghubungkan pulau dengan pulau atau wilayah dengan wilayah dibutuhkan sistem transportasi atau angkutan yang baik.<sup>1</sup>

Dalam mengembangkan transportasi laut di Indonesia para awak kapal dituntut untuk mengoperasikan kapal dengan baik untuk menjamin keselamatan penumpang.<sup>2</sup> Pelayaran merupakan sarana transportasi yang mencakup transportasi air, keselamatan dan keamanan, pelabuhan, dan pengawasan wilayah perairan.<sup>3</sup> Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran juga mendefinisikan terkait dengan kelaiklautan kapal yaitu keadaan kapal memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal,

---

<sup>1</sup> Eksekusi Jurnal et al., “Penerapan Hukum Pidana Terhadap Tindak Pidana Dalam Pelayanan Angkutan Laut Di Pelabuhan Bolok Kupang Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Heryanto Amalo Wilayah Daratan Yang Luasnya Hampir Sama Dengan Luas Laut Dan Perairannya” 2, no. 2 (2024).

<sup>2</sup> Robi Dwi Saputra et al., “Pemeliharaan Dan Penggunaan Alat- Alat Keselamatan,” *Majalah Ilmiah Bahari Jogja* 20, no. 1 (2022): 97–106, <https://doi.org/10.33489/mibj.v20i1.294>.

<sup>3</sup> A. A. ayu Diah Uthari Pramesti, I Ketut Kasta Arya Wijaya, and Desak Gde Arini, “Pengaturan Keselamatan Dan Keamanan Pelayaran Di Perairan Indonesia,” *Jurnal Preferensi Hukum* 2, no. 2 (2021): 382–87, <https://doi.org/10.22225/jph.2.2.3342.382-387>.

pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, serta status hukum kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

Kegiatan pelayaran di Indonesia telah diatur dalam Pasal 1 Ayat (1) Nomor 17 Tahun 2008 disebutkan bahwa Pelayaran adalah suatu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan, dan keamanan serta perlindungan lingkungan maritim.<sup>4</sup> Keselamatan kapal ditetapkan ketentuannya dalam Pasal 1 Angka 34 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran bahwa keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan permesinan dan kelistrikan stabilitas, tata susunan serta kelengkapan, termasuk perlengkapan alat penolong dan radio elektronik kapal.

Keselamatan pelayaran merupakan hal penting yang harus diperhitungkan karena menyangkut pengangkutan orang dan barang melintasi lautan dengan penuh ancaman bahaya.<sup>5</sup> Oleh karena itu, untuk menjamin keselamatan awak kapal dan penumpang diperlukannya alat-alat keselamatan sebagai penunjang untuk memperkecil resiko masalah kapal yang dapat terjadi.<sup>6</sup> Sehingga dalam pelayaran perlengkapan keselamatan menjadi hal yang sangat penting terutama alat-alat harus

---

<sup>4</sup> Mursidi Mursidi, “Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Keselamatan Pelayaran (Studi Pada KSOP Tanjung Emas Semarang),” *Jurnal Aplikasi Pelayaran Dan Kepelabuhanan* 14, no. 1 (2023): 94–106, <https://doi.org/10.30649/japk.v14i1.106>.

<sup>5</sup> A Hendrawan, “P Peningkatan Keselamatan Pelayaran Dengan Pembelajaran Organisasi Di Atas Kapal,” *Marine Science and Technology Journal* 3, no. 1 (2022): 6–11.

<sup>6</sup> Angie Kusuma Hati, Beni Agus Setiono, and Didik Purwiyanto, “Analisis Prosedur Pelaksanaan Annual Servis Alat-Alat Keselamatan Dan Alat Pemadam Kebakaran Di Atas Kapal Sesuai Standar SOLAS,” *Jurnal Aplikasi Pelayaran Dan Kepelabuhanan* 14, no. 1 (2023): 81–93, <https://doi.org/10.30649/japk.v14i1.105>.

dalam kondisi baik dan siap pakai ketika terjadi sesuatu yang tidak terduga untuk menyelamatkan awak kapal dan penumpang.<sup>7</sup>

Selaras dengan pernyataan Pasal tersebut bahwa keselamatan kapal merupakan suatu hal yang harus diusahakan melalui beberapa elemen, dengan terpenuhinya beberapa sarana prasarana tersebut maka akan meminimalisir terjadinya resiko kecelakaan kapal.<sup>8</sup> Pada umumnya terjadinya kecelakaan kapal disebabkan karena terdapat beberapa faktor diantaranya faktor manusia, faktor teknis, dan faktor alam.<sup>9</sup> Oleh karena itu, demi mencegah terjadinya kecelakaan perlu untuk meminimalkan penyebabnya terutama faktor manusia dan teknis.<sup>10</sup>

Pelabuhan Cangkarman merupakan salah satu pelabuhan yang berada di Indonesia terletak pada ujung Kabupaten Sumenep di Madura.<sup>11</sup> Pelabuhan ini tempat melakukan aktivitas penyebrangan masyarakat dan memuat barang melintasi lautan menuju suatu pulau yang disebut Gili Raja. Jumlah kapal yang beroperasi di Pelabuhan Cangkarman terdapat 11 kapal, namun Pelabuhan

---

<sup>7</sup> Achmad Ali Mashartanto, Fauziah Roselia, and Andrianus Deni Kristian, “Analisis Sistem Perawatan Safety Equipment Terhadap Keselamatan Crew Kapal Mt. Gas Natuna,” *Al Qalam: Jurnal Ilmiah Keagamaan Dan Kemasyarakatan* 17, no. 1 (2023): 78, <https://doi.org/10.35931/aq.v17i1.1785>.

<sup>8</sup> Albertus Mario Ari Setyawan, Aartje Tehupeiori, and Wiwik Sri Widiarty, “Implementasi P2T1 (Peraturan Pencegahan Tubrukan Di Laut) Guna Mencegah Terjadinya Kecelakaan Kapal Di Laut Dalam Rangka Mendukung Perekonomian Negara,” *Journal Syntax Idea* 5, no. 12 (2023): 2356–58, <https://doi.org/10.46799/syntax-idea.v5i12.2653>.

<sup>9</sup> Indriyani Editor et al., “Pemeliharaan Alat Keselamatan Kapal Liferaft Dan Alat Pemadam Api Ringan Kapal TB. Rizaluta Patra 3202 Oleh PT. Spectra Tirtasegara Line,” *Saintara : Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Maritim* 7, no. 2 (2023): 33–37, <https://doi.org/10.52475/saintara.v7i2.228>.

<sup>10</sup> Rikam Rahmad et al., “Pencegahan Risiko Kecelakaan Dan Kepatuhan Peraturan Keselamatan Kapal Pelayaran Internasional,” *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTRANSLOG)* 1, no. 1 (2024): 39, <https://doi.org/10.54324/j.mtl.v1i1.1244>.

<sup>11</sup> IDalamat, Pelabuhan Cangkarman-Sumenep Madura-Sumenep Jawa Timur, 8 April 2025, <https://share.google/6Eey1XrCDCEyTkvUZ>.

Cangkarman masih minim dalam penyediaan alat keselamatan kapal yang tururnya terdapat pada persyaratan kelaiklautan kapal.<sup>12</sup>

Hal-hal yang berkaitan dapat menyimpang dari ketentuan undang-undang yang telah menjamin bahwa awak kapal harus memperhatikan kelaiklautan kapal untuk menjamin keberlangsungan pelayaran yang aman. Hal ini tentu menjadi sorotan terutama terhadap keselamatan para awak kapal, penumpang dan barang yang diangkutnya.<sup>13</sup> Oleh karena itu, Pelabuhan Cangkarman memiliki perhatian lebih serius karena minimnya perlengkapan keselamatan kapal yang terdapat pada persyaratan kelailautan kapal seperti pelampung, alat pemadam kebakaran, dan lain sebagainya. Sehingga dengan adanya kelengkapan alat keselamatan yang disediakan oleh awak kapal akan meminimalisir terjadinya resiko kecelakaan dan akibat fatal yang tidak diinginkan.<sup>14</sup>

Pasal 1 angka 34 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyebutkan secara eksplisit bahwa keselamatan kapal merupakan keadaan kapal yang memenuhi berbagai persyaratan teknis termasuk perlengkapan alat penolong seperti pelampung, alat pemadam kebakaran dan perlengkapan elektronik kapal. Akan tetapi banyak kapal penyeberangan di Pelabuhan Cangkarman yang tidak memenuhi kelaiklautan kapal pada kelengkapan alat keselamatan seperti pelampung sebagai peralatan evakuasi darurat, alat pemadam

---

<sup>12</sup> Moh. Jaiz, Wawancara, (Sumenep, 15 April 2025).

<sup>13</sup> Putu Rio, “Analisis Peranan Peralatan Keselamatan Kerja Di MV. ANDALUCIA CARRIER,” *Nucl. Phys.* 13, no. 1 (2023): 104–16.

<sup>14</sup> Endah Fauziningrum and Iwan Mahendro, “Edukasi Keselamatan Pelayaran Melalui Penyuluhan Tentang Safety Equipment ( Alat Keselamatan ),” *Empowerment : Jurnal Pengabdian Masyarakat* 1, no. 4 (2022): 616–21.

kebakaran, dan lain sebagainya.<sup>15</sup> Secara hukum ini menunjukkan adanya legal gap antara peraturan yang tertulis dengan praktik yang terjadi di Pelabuhan Cangkarman, tidak terlaksananya ketentuan yang ditetapkan akan melemahkan daya guna regulasi yang dibuat oleh penegak hukum.

Selain itu, akibat dari minimnya alat keselamatan di Pelabuhan Cangkarman banyak awak kapal yang tidak memperhatikan muatan kapal sehingga terjadilah muatan berlebihan.<sup>16</sup> Hal ini melanggar ketentuan sebagaimana yang diatur dalam Pasal 117 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang mengatur keselamatan dan keamanan angkutan perairan terpenuhi jika telah sesuai dengan persyaratan kelaiklautan kapal. Setiap kapal wajib mematuhi standar muatan yang telah ditentukan untuk mencegah terjadinya kecelakaan atau insiden dilaut yang tidak diinginkan.

Kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada pasal 117 Ayat (1) huruf (a) terdiri dari keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal, pengawakan kapal, garis muat kapal dan pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal dan manajemen keamanan kapal. Hal ini terletak pada Pasal 117 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Di Pelabuhan Cangkarman pelanggaran terhadap kelebihan muatan masih sering ditemukan yang dilakukan oleh para pelaku pelayaran sehingga dapat

---

<sup>15</sup> Ongky Arista UA/Media Jatim, “Warga Khawatir Cuaca Buruk, Perahu Jurusan Giliraja-Cangkarman Sumenep Tak Sedia Pelampung,” in <Https://Mediajatim.Com/Tag/Pelabuhan-Cangkarman/>, 2023.

<sup>16</sup> Nur Faili, Wawancara, ( Sumenep, 12 Agustus 2025).

berpotensi terhadap terjadinya kecelakaan laut yang dapat memakan korban jiwa dan kerugian materil. Salah satu akibat dari kelebihan muatan yang tidak memenuhi kelaiklautan kapal pernah dilakukan oleh salah satu nakhoda di Pelabuhan Cangkarman yang membawa 360 kardus keramik berujung tenggelam di perairan dengan jarak sekitar 300 meter setelah perjalanan.<sup>17</sup> Tidak patuhnya terhadap ketentuan yang ditetapkan oleh undang-undang terutama dalam Pasal 117 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 yang secara tegas telah mengatur terkait batas maksimal muatan kapal berdampak pada kerugian materil yang mencapai sebesar kisaran 15 jt.

Hal ini menunjukkan adanya potensi lemahnya pengawasan dan kurangnya kesadaran dari para awak kapal terkait pentingnya penjagaan dan pemenuhan keselamatan pelayaran baik orang ataupun barang. Sehingga perlulah dilakukan evaluasi terhadap kelaiklautan kapal di Pelabuhan Cangkarman dan upaya yang harus dilakukan untuk menindak kapal-kapal yang tidak mematuhi aturan, terutama Pelabuhan Cangkarman termasuk pelabuhan yang cukup signifikan dalam melakukan lintas pelayaran dari kecamatan Bluto ke Pulau Gili Raja. Kelaiklautan kapal yang terjamin melalui kelengkapan alat keselamatan, pemenuhan standar muatan, dan pengawasan yang baik dapat mencegah terjadinya kecelakaan laut yang berpotensi menimbulkan korban jiwa maupun kerugian materil.

Dari perspektif kemaslahatan, upaya ini sejalan dengan prinsip perlindungan jiwa (hifz an-nafs) sehingga pemenuhan kelaiklautan kapal bukan

---

<sup>17</sup> Dapur Rakyat News, “Diduga Kelebihan Muatan, Perahu Bermuatan Keramik Tenggelam Di Perairan Bluto,” <Https://DapurRakyatnews.Com/Diduga-Kelebihan-Muatan-Perahu-Bermuatan-Keramik-Tenggelam-Di-Perairan-Bluto/>, 2021.

hanya kewajiban administratif, melainkan juga wujud tanggung jawab moral, sosial, dan keagamaan. Dengan demikian, penerapan ketentuan kelaiklautan kapal di Pelabuhan Cangkarman tidak hanya berdampak pada peningkatan kualitas transportasi laut dan terjaminnya keselamatan pelayaran, tetapi juga menciptakan kemaslahatan atau kemanfaatan bersama yang mampu mendukung tercapainya kesejahteraan masyarakat serta ketahanan maritim nasional.

Berdasarkan penjelasan yang diuraikan maka penulis tertarik untuk meneliti terkait kesadaran hukum terhadap peraturan yang berlaku bagi para pelaku pelayaran khususnya awak kapal serta pemenuhan alat keselamatan bagi para penumpang sebagaimana yang di atur dalam Undang-Undang. Sehingga untuk melakukan penelitian dibentuk karya tulis yang penulis susun dalam sebuah skripsi dengan mengangkat judul Pemenuhan Kelaiklautan Kapal Berdasarkan Pasal 117 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Studi Di Pelabuhan Cangkarman Madura).

## **B. Batasan Masalah**

Untuk membatasi penelitian ini agar tidak meluas pada pembahasan lain yang dapat menimbulkan permasalahan baru sehingga bisa lebih spesifik, akurat dan terarah. Maka perlu adanya batasan masalah yang dalam penelitian ini hanya difokuskan pada pelaksanaan pemenuhan kelaiklautan kapal sebagaimana diatur dalam Pasal 117 Ayat (1) UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang berkaitan dengan keselamatan pelayaran. Aspek kelaiklautan kapal yang diteliti dibatasi pada ketersediaan dan kelayakan alat keselamatan kapal serta penerapan batas muatan

kapal dan tidak membahas aspek lain seperti aspek teknis mesin kapal dan aspek lingkungan.

### **C. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan, terdapat dua rumusan masalah yang akan dibahas yaitu:

1. Bagaimana Pemenuhan Kelaiklautan Kapal Berdasarkan Pasal 117 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Studi di Pelabuhan Cangkarman Madura?
2. Apa Hambatan dalam Pemenuhan Kelaikautan Kapal Di Pelabuhan Cangkarman Madura?

### **D. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah diatas maka dengan adanya penelitian ini dimaksudkan untuk mencapai tujuan sebagai berikut:

1. Untuk Menganalisis Pemenuhan Kelaiklautan Kapal Berdasarkan Pasal 117 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran (Studi di Pelabuhan Cangkarman Madura).
2. Untuk Mengetahui Hambatan dalam Pemenuhan Kelaikautan Kapal Di Pelabuhan Cangkarman Madura.

### **E. Manfaat Penelitian**

Adapun Manfaat penelitian yang penulis lakukan diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

1. Secara teoritis hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi terhadap pengembangan ilmu hukum dalam bidang pelayaran mengenai implementasi kelaiklautan kapal sesuai dengan ketentuan Undang-Undang serta menjadi referensi dan bahan acuan bagi pembaca untuk melakukan penelitian lanjutan dengan judul yang berkaitan.
2. Secara praktis penelitian ini sebagai bahan pertimbangan dan rekomendasi pihak pelabuhan dalam upaya meningkatkan pengawasan dan kepatuhan terhadap persyaratan kelaiklautan kapal demi keselamatan pelayaran.

## F. Definisi Operasional

Definisi operasional adalah suatu definisi mengenai variabel yang memberikan penjelasan berdasarkan variabel yang dapat diukur dan diamati.<sup>18</sup> Berikut ini definisi operasional dari variabel-variabel penelitian ini:

### 1. Kelaiklautan Kapal

Kelaiklautan kapal merupakan salah satu syarat yang wajib dipenuhi oleh kapal pada setiap aktivitas pelayaran, begitupun juga keselamatan dan keamanan kapal ditandai dengan kondisi terpenuhinya persyaratan kelaiklautan kapal.<sup>19</sup> Kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada pasal 117 Ayat (1) huruf (a) terdiri dari keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal, pengawakan kapal, garis muat kapal dan pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan

---

<sup>18</sup> Arneta Fitri Kirana, Vivid Dikanawati, Yudhi Setiyantara, Ningrum Astriawati, Joko Subekti, "Analisis Pengaruh Kualitas Pelayanan Diklat Kepabeanan Terhadap Kepuasan Peserta Pelatihan," *Jurnal Saintek Maritim* Volume 23 (n.d.): 162.

<sup>19</sup> Zakyatul Muna, Fis Purwangka, and Wazir Mawardi, "Implementasi Kelaiklautan Kapal Pada Armada Yang Berbasis Di Pelabuhan Perikanan Samudra (Pps) Kutaraja," *ALBACORE Jurnal Penelitian Perikanan Laut* 5, no. 2 (2021): 133–46, <https://doi.org/10.29244/core.5.2.133-146>.

penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran, dari kapal dan manajemen keamanan kapal. Hal ini terletak pada Pasal 117 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

## 2. Alat Keselamatan Kapal

Keselamatan kapal ditetapkan ketentuannya dalam Pasal 1 Angka 34 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran bahwa keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan permesinan dan kelistrikan stabilitas, tata susunan serta kelengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio elektronik kapal. Keselamatan pelayaran merupakan hal penting yang harus diperhitungkan karena menyangkut pengangkutan orang dan barang melintasi lautan dengan penuh ancaman bahaya.<sup>20</sup> Alat keselamatan di kapal harus dilengkapi Alat pemadam kebakaran, jaket pelampung, dan lain-lain.

Jika tidak dilengkapi dengan alat keselamatan lalu terjadi suatu keadaan yang tidak diinginkan seperti kapal kebakaran atau kapal bocor yang dapat berakibat kapal tenggelam sedangkan alat keselamatan yang seharusnya ada tidak tersedia, hal ini berakibat sangat fatal bagi keselamatan jiwa para penumpang yang berada di atas kapal tersebut. Alat-alat keselamatan tersebut perlu dirawat dengan tujuan untuk mengurangi atau bahkan menghindari kerusakan dari peralatan dengan memastikan tingkat keandalan dan kesiapan serta meminimalkan biaya perawatan.

---

<sup>20</sup> Hendrawan, “Peningkatan Keselamatan Pelayaran Dengan Pembelajaran Organisasi Di Atas Kapal.”

Selain itu untuk mengoptimalkan fungsi alat-alat keselamatan yang terdapat di kapal.<sup>21</sup>

### 3. Pelabuhan Cangkarman

Pelabuhan Cangkarman adalah sebuah pelabuhan penyeberangan yang menghubungkan antara masyarakat Kecamatan Bluto dengan pulau Gili Raja.<sup>22</sup> Pulau ini terletak pada ujung kabupaten sumenep di madura dan tempat melakukan aktivitas penyebrangan masyarakat dan memuat barang melintasi lautan menuju suatu pulau.<sup>23</sup> Pelabuhan sangat diperlukan dalam menggerakkan roda ekonomi Indonesia secara umum untuk melayani penyeberangan antar pulau. Pelabuhan penyeberangan sebagai pintu gerbang jalur lintas penghubung darat antara pulau.<sup>24</sup>

## G. Sistematika Penulisan

**BAB Pertama** akan di isi tentang pendahuluan yang menjelaskan latar belakang dari adanya penelitian, rumusan masalah sebagai inti dari suatu penelitian, tujuan penelitian, manfaat penelitian, definisi operasional yang membahas terkait kelaiklautan kapal dan alat keselamatan dibahas didalamnya serta sistematika penulisan.

---

<sup>21</sup> Antonius Fernando et al., “Optimalisasi Fungsi Alat Keselamatan Di Kapal Mt. Patra Tanker 2,” *Majalah Ilmiah Gema Maritim* 24, no. 1 (2022): 67–75, <https://doi.org/10.37612/gemamaritim.v24i1.282>.

<sup>22</sup> Muhammad Fadli, “Daya Dukung Pelabuhan Cangkarman Sebagai Jalur Pendistribusian Produk Pertanian Untuk Masyarakat Pulau Gili Raja,” 2022, 1–3.

<sup>23</sup> Moh. Jaiz, Wawancara, ( Sumenep, 12 Agustus 2025).

<sup>24</sup> Muhammad Umri Rizki. Lilis, “Aktivitas Pelayanan Penumpang Kapal Km. Wira Ono Niho Di Dermaga Pelabuhan Pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas Iv Sibolga” 4, No. 2 (2022).

**BAB Kedua** menjelaskan tentang tinjauan pustaka yang mencangkup penelitian terdahulu yang relevan dengan penelitian, kerangka konsep dan kerangka teori sebagai pisau analisis dalam penelitian ini. Kerangka Konsep terkait pengertian kelaiklautan kapal dan aspek hukum Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang pelayaran. Serta kerangka teori yang akan menggunakan teori kesadaran hukum menurut ahli.

**BAB Ketiga** terkait metode penelitian yang digunakan untuk menentukan jenis penelitian yang digunakan yaitu menggunakan hukum empiris, pendekatan penelitian yuridis sosiologis, serta lokasi penelitian yang terletak di Pelabuhan Cangkarman Kecamatan Bluto Kabupaten Sumenep. Sumber data diambil dari data primer dan data sekunder dengan melakukan pengumpulan data melalui wawancara terhadap para awak kapal di Pelabuhan Cangkarman.

**BAB Keempat** berisi tentang inti pembahasan untuk menjawab rumusan masalah yang tercantum pada BAB 1 yaitu terkait pemenuhan kelaiklautan kapal berdasarkan Pasal 117 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Studi Di Pelabuhan Cangkarman Madura. Di dalamnya akan membahas terkait gambaran umum Pelabuhan Cangkarman, pelaksanaan pemenuhan kelaiklautan kapal di lapangan, faktor penghambat dan solusi pemenuhan kelaiklautan serta analisis terhadap kesesuaian praktek di lapangan dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

**BAB Kelima** merupakan BAB akhir dari penulisan skripsi ini yang berisi tentang kesimpulan dan saran diberikan kepada peneliti selanjutnya yang akan

melakukan penelitian relevan untuk memperluas pembahasan terutama tentang kelaiklautan.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Penelitian Terdahulu**

Penelitian terdahulu bertujuan untuk mendapatkan bahan perbandingan dan acuan dalam memahami perkembangan kajian terkait penelitian ini. Selain itu, untuk memperkuat argumentasi dan menghindari anggapan kesamaan dengan penelitian sebelumnya. Oleh karena itu, peneliti mencantumkan beberapa hasil-hasil penelitian terdahulu yang memiliki keterkaitan dengan penelitian ini yang akan diuraikan sebagai berikut:

1. Gamal Abdul Nasser, Mohammad Ekaputra dan Sutiarnoto, 2025. *“Penegakan Hukum Terhadap Nakhoda Kapal Yang Tidak Memenuhi Keselamatan Dan Keamanan Angkutan Perairan (Studi Putusan Nomor 730/PID.B/2023/PN BTM, Putusan Nomor 591/PID.B/2023/PN BTM, dan Putusan Nomor 48/PID.B/2023/PN BTM) ”*. Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji putusan-putusan pengadilan terkait Nakhoda Kapal yang melanggar standar keselamatan dan keamanan, seperti Putusan Nomor 730/Pid.B/2023/PN BTM, Putusan Nomor 591/Pid.B/2023/PN BTM, dan Putusan Nomor 48/Pid.B/2023/PN BTM.

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian normatif dengan hasil penelitian yang menunjukkan bahwa meskipun terdapat sanksi berupa denda, namun penjatuhan pidana belum sepenuhnya memberikan efek jera yang diharapkan. Persamaan penelitian diatas sama-sama berlandaskan pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran,

khususnya pada aspek kelaiklautan kapal yang merupakan bagian dari keselamatan dan keamanan pelayaran. Perbedaan penelitian diatas terdapat pada metode penelitian yang mana penelitian diatas menggunakan metode normatif yang mengkaji tiga putusan pengadilan (Putusan Nomor 730/Pid.B/2023/PN BTM, Nomor 591/Pid.B/2023/PN BTM, dan Nomor 48/Pid.B/2023/PN BTM), sedangkan penelitian ini menggunakan metode empiris yang difokuskan pada pemenuhan kelaiklautan kapal di Pelabuhan Cangkarman.<sup>25</sup>

2. I Nyoman Alit Badrika, 2024. “*Implementasi Undang-Undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Di Pelabuhan Benoa Denpasar*”. Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk mengetahui bagaimana implementasi undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran di Pelabuhan Benoa Bali serta untuk mengetahui faktor penghambat dari implementasi Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian empiris atau pendekatan kualitatif deskriptif. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa implementasi Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran di Pelabuhan Benoa telah berjalan dengan baik, meskipun masih terdapat beberapa kendala. Hambatan utama meliputi masalah teknis sistem yang hanya bisa ditangani oleh petugas pusat di Jakarta sehingga memperlambat penyelesaian, serta kurangnya kompetensi sebagian petugas dalam bidang terkait yang

---

<sup>25</sup> Gamal Abdul Nasser, Mohammad Ekaputra, Sutiarnoto, “Penegakan Hukum Terhadap Nakhoda Kapal Yang Tidak Memenuhi Keselamatan,” *Jurnal Ilmiah Galuh Justisi* 13 (2025): 111–28.

berpotensi menghambat proses pelayanan. Persamaan penelitian diatas sama-sama membahas tentang penerapan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang pelayaran dan keselamatan pelayaran. Perbedaan penelitian terdapat pada fokus penelitian yang mana penelitian diatas berfokus pada kendala implementasi, sedangkan penelitian ini menekankan pada kesadaran hukum terhadap persyaratan kelaiklautan kapal.<sup>26</sup>

3. Indira Rizky Marthatina Laone, 2024. "*Tanggung Jawab Hukum Terhadap Kecelakaan Kapal Laut Barang Mengangkut Penumpang Yang Mengakibatkan Kematian (Analisis Putusan Nomor: 71/Pid.Sus/2021/PN.Tjt)*". Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis tanggung jawab hukum terhadap kapal barang yang tidak laik laut dengan pengangkutan penumpang yang tidak sesuai dengan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dalam perkara Nomor 71/Pid.Sus/2021/PN.Tjt, serta untuk mengidentifikasi bagaimana pengawasan Syahbandar terhadap kapal yang dapat dengan leluasa keluar masuk pelabuhan namun tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan sebagaimana termaktub dalam Pasal 117 Ayat (2) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Fokus kajian penelitian ini adalah Tanggung Jawab Hukum Kapal Laut Saat Terjadi Kecelakaan Laut. Metode Penelitian ini menggunakan jenis penelitian kualitatif dengan pendekatan yuridis-empiris. Dalam penelitian

---

<sup>26</sup> I Nyoman Alit Badrika, "Implementasi Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Di Pelabuhan Benoa Denpasar," *Locus* 16, no. 1 (2024): 35–48, <https://doi.org/10.37637/locus.v16i1.1712>.

ini menggunakan Teori tanggungjawab hukum dan teori kausalitas serta konsep angkutan laut. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tanggung jawab hukum dibebankan kepada terdakwa selaku nakhoda yang secara sengaja melayarkan kapal barang tidak laik laut dengan mengangkut penumpang yang tidak sesuai Surat Persetujuan Berlayar dan tidak memenuhi syarat sebagaimana ketentuan dalam Pasal 117 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dalam segi garis muat dan pemuatannya. Serta Sebagai pengawas Syahbandar wajib memeriksa kelengkapan dan memvalidasi surat-surat dan dokumen kapal, apabila terdapat kapal yang tidak laik laut maka Syahbandar berwenang untuk menunda keberangkatan kapal.

Dalam perkara Nomor 71/Pid.Sus/2021/PN.Tjt pengawasan Syahbandar masih minim karena terbatasnya jumlah Sumber Daya Manusia di Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP) Nipah Panjang. Persamaan penelitian di atas dengan penelitian ini yaitu sama-sama membahas tentang penggunaan media transportasi kapal dengan melakukan pendekatan yuridis empiris. Sedangkan perbedaan penelitian di atas dengan penelitian ini yaitu terletak pada pokok pembahasan yang mana penelitian di atas membahas Tanggung Jawab Hukum Terhadap Kecelakaan Kapal Laut Barang Mengangkut Penumpang Yang Mengakibatkan Kematian dengan (Analisis Putusan Nomor: 71/Pid.Sus/2021/PN.Tjt). Sedangkan penelitian ini berfokus pada kelaiklautan kapal seperti muatan dan kurangnya alat keselamatan dalam

pengoperasian kapal berdasarkan Pasal 117 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.<sup>27</sup>

4. Nur Aripkah dan Muhammad Taufik, 2023. "*Tinjauan Yuridis Keselamatan Dan Keamanan Berlayar Berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*". Penelitian ini menganalisis ketentuan hukum mengenai keselamatan dan keamanan berlayar berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan mengkaji prinsip-prinsip pertanggung jawaban hukum terkait keselamatan dan keamanan pelayaran yang melekat pada pihak-pihak seperti syahbandar, nakhoda, dan perusahaan pelayaran. Metode penelitian yang digunakan yuridis normatif dengan melakukan penelitian terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.

Dalam penelitian ini teori yang di gunakan adalah teori pertanggungjawaban hukum. Hasil kajian menunjukkan dalam ketentuan UU Pelayaran kapal tidak serta merta berlayar begitu saja, terdapat beberapa syarat kelautan yang harus dipenuhi termasuk halnya keselamatan dan kemanan kapal yang menjadi bagian dari kelaiklautan kapal. Persamaan penelitian yaitu sama-sama membahas aspek keselamatan pelayaran yang didasarkan pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Sedangkan perbedaan penelitian yaitu terletak pada metode penelitian yang digunakan dalam penelitian di atas menggunakan metode yuridis normatif, sedangkan

---

<sup>27</sup> Indira Rizky Marhatina Laone, *Tanggung Jawab Hukum Terhadap Kecelakaan Kapal Laut Barang Mengangkut Penumpang Yang Mengakibatkan Kejadian*, Ayan, vol. 15, 2024.

penelitian ini menggunakan metode yuridis empiris yang diperkuat oleh bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.<sup>28</sup>

5. M. Aldila Siregar dan Khalid, 2023. "*Pertanggungjawaban Pidana Syahbandar Dalam Pelanggaran Wewenang Jabatan Perspektif Hukum Pidana Dan Hukum Pidana Islam*". Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pertanggung jawaban pidana seorang syahbandar dalam pengawasan alih muat yang terjadi ketika berlebihan muatan, tindakan hukum pidana dan hukum pidana islam dan apa yang membuat Syahbandar sulit dalam mengawasi kegiatan alih muat. Fokus kajian yang digunakan pada artikel ini adalah pertanggung jawaban pidana seorang syahbandar dalam pengawasan alih muat yang terjadi ketika berlebihan muatan.
- Metode penelitian yang digunakan Yuridis Empiris dengan pendekatan kualitatif yang mana penelitian kualitatif berupa gambar, dokumentasi, hasil wawancara dan hasil observasi peneliti. Dalam penelitian ini teori yang digunakan pertanggungjawaban pidana, delik, dan *sad al-dzari'ah* dalam hukum Islam. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kurangnya personil atau SDM dari pengawasan syahbandar yang terbilang cukup sedikit di daerah hanya 2 orang personil yang mengawasi 3 sampai 4 kapal dalam pengawasan muatan. Persamaan dari penelitian di atas yaitu sama-sama membahas kapasitas dalam muatan media transportasi kapal. Sedangkan perbedaan penelitian di atas dengan penelitian ini yaitu pada pertanggung

---

<sup>28</sup> Nur Aripkah, "Tinjauan Yuridis Keselamatan Dan Keamanan Berlayar Berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran," *Jurnal Ilmu Sosial Dan Humaniora* 3, no. 2 (2023): 71–83.

jawaban pidana seorang syahbandar dalam pengawasan alih muat yang terjadi ketika berlebihan muatan dalam perspektif hukum pidana dan hukum pidana islam, sedangkan penelitian ini berfokus pada ketentuan terkait kelaiklautan kapal dalam muatan kapal di Pelabuhan Cangkarman ditinjau dari Peraturan Perundang-Undangan.<sup>29</sup>

6. Rosanti, 2023. “*Penegakan Hukum Terhadap Penumpang Angkutan Laut Tanpa Karcis Dalam Memitigasi Risiko Insiden Kecelakaan Transportasi Kapal Laut (Studi Di Pelabuhan Baru Kecamatan Sapeken)*”. Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji dan menganalisis apa saja faktor penumpang angkutan laut tidak mematuhi kewajiban membeli karcis dan bagaimana penegakan hukum otoritas pelabuhan terhadap penumpang angkutan laut tanpa karcis dalam memitigasi risiko insiden kecelakaan kapal laut. Metode penelitian ini merupakan yuridis empiris.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa yang menjadi faktor penumpang angkutan laut di pelabuhan baru kecamatan sapeken tidak mematuhi aturan kewajiban membeli karcis adalah kurangnya pengawasan yang ketat oleh otoritas pelabuhan dan yang menjadi faktor kedua adalah karena ekonomi. Kemudian penegakan hukum yang dilakukan otoritas pelabuhan yaitu Penegakan hukum yang dilakukan Pihak Otoritas Pelabuhan yakni, memberikan sanksi kepada penumpang tanpa karcis berupa menurunkan penumpang di atas kapal atau memerintahkan penumpang membeli tiket ke

---

<sup>29</sup> M. Aldila; Khalid Siregar, “Pertanggungjawaban Pidana Syahbandar Dalam Pelanggaran Wewenang Jabatan Perspektif Hukum Pidana Dan Hukum Pidana Islam,” *Jurnal Interpretasi Hukum* 4, no. 2 (2023): 378.

nakhoda kapal atau menyita barang-barang penumpang. Persamaan penelitian diatas sama-sama berfokus pada aspek keselamatan dan keamanan kapal. Perbedaan penelitian terdapat pada pembahasan. Penelitian diatas berfokus pada implementasi kebijakan pelabuhan Benoa secara menyeluruh sedangkan penelitian ini berfokus pada kesadaran hukum terhadap persyaratan kelaiklautan kapal khususnya di Pelabuhan Cangkarman.<sup>30</sup>

7. Putri Ramadana, (2023). “*Penegakan Hukum Keselamatan Pelayaran Kapal Pompong di Pelabuhan Pelantar Kuning Kota Tanjung Pinang Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan Hukum Ekonomi Syariah*”. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana penegakan hukum keselamatan pelayaran kapal pompong di Pelabuhan Pelantar Kuning Kota Tanjungpinang berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan bagaimana tinjauan Asuransi Syari'ah terhadap keselamatan pelayaran ka-pal pompong di Pelabuhan Pelantar Kuning kota Tanjungpinang. Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian empiris.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa penegakan hukum keselamatan pelayaran kapal pompong di Pelabuhan Pelantar Kuning Kota Tanjungpinang belum sepenuhnya sesuai dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Namun, dari sisi perlindungan

---

<sup>30</sup> Rosanti, “Penegakan Hukum Terhadap Penumpang Angkutan Laut Tanpa Karcis Dalam Memitigasi Risiko Insiden Kecelakaan Transportasi Kapal Laut (Studi Di Pelabuhan Baru Kecamatan Sapeken),,” *Accident Analysis and Prevention* 183, no. 2 (2023): 153–64.

penumpang, tinjauan asuransi syariah telah berjalan dengan baik, di mana pemilik kapal menerapkan mekanisme asuransi jiwa syariah berbasis tabarru'. Dengan demikian, penumpang yang mengalami kecelakaan dapat mengajukan klaim melalui PT Jasa Raharja untuk memperoleh santunan sebagai bentuk dhaman (ganti rugi).

Persamaan penelitian diatas sama-sama berlandaskan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran sebagai dasar hukum yang mengatur keselamatan dan keamanan pelayaran. Perbedaan penelitian terdapat pada isi pembahasan, penelitian di Pelantar Kuning Tanjungpinang berfokus pada perlindungan penumpang melalui mekanisme asuransi syariah sedangkan penelitian di Pelabuhan Cangkarman tidak menyinggung aspek asuransi syariah, melainkan berfokus pada pemenuhan kelaiklautan kapal sebagaimana diatur dalam Pasal 117 Ayat (1) UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.<sup>31</sup>

8. Fatur Rahmi Siagian, (2023). “*Tinjauan Fiqih Siyasah Terhadap Pengawasan Keselamatan Penumpang Angkutan Sungai Oleh Dinas Perhubungan Di Pelabuhan Tanjung Sarang Elang Kecamatan Panai Hulu Kabupaten Labuhan Batu*”. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui bagaimana Peran Dinas Perhubungan dalam melakukan pengawasan terhadap keselamatan penumpang angkutan sungai. Dan Apa saja faktor pendukung dan penghambat Dinas Perhubungan dalam melakukan

---

<sup>31</sup> Putri Ramadana, “Penegakan Hukum Keselamatan Pelayaran Kapal Pompong Di Pelabuhan Pelantar Kuning Kota Tanjung Pinang Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Dan Hukum Ekonomi Syariah.,” n.d, (2023).

pengawasan keselamatan penumpang angkutan sungai. Metode penelitian ini menggunakan penelitian empiris.

Hasil dari penelitian ini menyatakan bahwa beberapa peran yang dilakukan pemerintah untuk meningkatkan transportasi speedboat di kabupaten Labuhanbatu, seperti melakukan pengawasan dalam bentuk pemeriksaan dokumen, pembuatan dokumen dan pemerintah juga sebagai yang mengatur lalu lintas kapal keluar atau masuk di Pelabuhan Tanjung Sarang Elang Kabupaten Labuhanbatu melalui kegiatan pemanduan, serta menetapkan standar kinerja operasional pelayanan jasa kepelabuhan.

Persamaan penelitian diatas sama-sama membahas peningkatan aspek keselamatan pelayaran. Perbedaan penelitian terdapat pada objek kajian. Penelitian diatas berfokus pada fiqih siyasah dengan analisis keislaman terhadap pengawasan keselamatan penumpang angkutan sungai, sehingga hukumnya mengacu pada norma Islam sedangkan penelitian ini berfokus pada hukum positif khususnya Pasal 117 Ayat (1) UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, dengan objek kajian pemenuhan kelaiklautan kapal di Pelabuhan Cangkarman Madura.<sup>32</sup>

9. Abdul Rahim Taha, Irham Rosyidi, Nam Rumkel, 2021. “*Kajian Hukum Kelaiklautan Kapal Motor Kayu Tradisional Transportasi Rum-Bastiong*”. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis Kapal Motor Kayu Tradisional Pelayaran Rum Bastiong yang memenuhi Kelaiklautan Kapal dari sisi

---

<sup>32</sup> Fatur Rahmi Siagian., “Tinjauan Fiqih Siyasah Terhadap Pengawasan Keselamatan Penumpang Angkutan Sungai Oleh Dinas Perhubungan Di Pelabuhan Tanjung Sarang Elang Kecamatan Panai Hulu Kabupaten Labuhan Batu.,” 2023.

hukum demgam menggunakan jenis penelitian yuridis normatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Kapal Motor Kayu tradisional Pelayaran Rum Bastiong belum memenuhi kriteria Kelaiklautan Kapal, secara teknis kapal dibangun tidak mengikuti kaidah rancang bangun konvensi dan belum terklasifikasi oleh BKI, serta dibangun secara tradisional tanpa dokumen pedoman pembangunan dan pengawasan.

Persamaan dari penelitian sama-sama membahas tentang implementasi kelaiklautan kapal yang dikaji berdasarkan hukum. Perbedaan penelitian di atas terdapat pada jenis penelitian di mana penelitian diatas menggunakan jenis penelitian normatif, sedangkan penelitian ini menggunakan jenis penelitian empiris yang mengetahui langsung peristiwa dilapangan atau di Pelabuhan Cangkarman.<sup>33</sup>

10. M. Sobiq muzaki, 2020. “*Peran Syahbandar Melakukan Pengawasan Dalam Menjamin Keselamatan Dan Keamanan Pelayaran Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 51 Tahun 2015 (studi di angkutan pelayaran-rakyat Kecamatan Tebing Tinggi Kabupaten Kepulauan Meranti)*”. Tujuan penelitian ini yaitu untuk mengetahui peran syahbandar melakukan pengawasan dalam menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran rakyat serta kendala dan penghambat yang dihadapi oleh syahbandar dalam menjalankan pengawasan pelayaran guna menjamin keselamatan dan keamanan di pelayaran rakyat di Kabupaten Kepulauan

---

<sup>33</sup> Abdul Rahim Taha, Irham Rosyidi, and Nam Rumkel, “Kajian Hukum Kelaiklautan Kapal Motor Kayu Tradisional Transportasi Rum-Bastiong,” *HERMENEUTIKA : Jurnal Ilmu Hukum* 5, no. 2 (2021), <https://doi.org/10.33603/hermeneutika.v5i2.5695>.

Meranti Kecamatan Tebing Tinggi berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 51 tahun 2015.

Metode yang di gunakan dalam penelitian ini adalah hukum sosiologis. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengawasan pelayaran rakyat oleh syahbandar berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 51 Tahun 2015 belum maksimal, terlihat dari masih adanya kapal yang tidak memenuhi persyaratan Pasal 32 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008. Kendala utama meliputi keterbatasan sumber daya manusia sehingga tidak semua objek dapat diawasi, serta rendahnya kesadaran pengusaha kapal terhadap keselamatan dan keamanan penumpang termasuk penyediaan alat keselamatan di kapal.

Persamaan penelitian diatas sama-sama membahas aspek kelaiklautan kapal terkait pelayaran rakyat dan mengacu pada ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Perbedaan penelitian terdapat pada fokus penelitiannya yang mana penelitian diatas difokuskan pada pelaksanaan pengawasan pelayaran rakyat oleh syahbandar berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 51 Tahun 2015, sedangkan penelitian ini difokuskan pada pemenuhan kelaiklautan kapal berdasarkan pasal 117 Ayat (1) Undang-undang nomor 17 Tahun 2008 Tentang pelayaran, serta objek penelitian diatas dilakukan pada kecamatan tebing tinggi dan penelitian ini dilakukan di Pelabuhan Cangkarman.<sup>34</sup>

---

<sup>34</sup> Sabiq Muzaki, *Peran Syahbandar Melakukan Pengawasan Dalam Menjamin Keselamatan Dan Keamanan Pelayaran Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 51 Tahun 2015*, 2020, <https://repository.uin-suska.ac.id/30273/>.

**Tabel.1**  
**Penelitian Terdahulu**

NO.	NAMA	JUDUL PENELITIAN	PERSAMAAN	PERBEDAAN
1.	Gamal Abdul Nasser, Moham mad Ekaputra dan Sutiarn oto, 2025.	Penegakan Hukum Terhadap Nahkoda Kapal Yang Tidak Memenuhi Keselamatan Dan Keamanan Angkutan Perairan (Studi Putusan Nomor 730/PID.B/2023 /PN BTM, Putusan Nomor 591/PID.B/2023 /PN BTM, dan Putusan Nomor 48/PID.B/2023/ PN BTM).	Berlandaskan pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, khususnya pada aspek kelaiklautan kapal yang merupakan bagian dari keselamatan dan keamanan pelayaran.	Penelitian diatas menggunakan metode normatif yang mengkaji tiga putusan pengadilan (Putusan Nomor 730/Pid.B/2023/PN BTM, Nomor 591/Pid.B/2023/PN BTM, dan Nomor 48/Pid.B/2023/PN BTM), sedangkan penelitian ini menggunakan metode empiris yang difokuskan pada pemenuhan kelaiklautan kapal di Pelabuhan Cangkarman.
2.	I Nyoman Alit Badrika , 2024.	Implementasi Undang-Undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Di Pelabuhan Benoa Denpasar.	Membahas tentang penerapan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang pelayaran dan keselamatan pelayaran.	Penelitian diatas berfokus pada kendala implementasi, sedangkan penelitian ini menekankan pada kesadaran hukum terhadap persyaratan kelaiklautan kapal.
3.	Indira Rizky Marthatina Laone, 2024.	Tanggung Jawab Hukum Terhadap Kecelakaan Kapal Laut Barang Mengangkut Penumpang Yang Mengakibatkan Kematian (Analisis Putusan Nomor:	Membahas tentang penggunaan media transportasi kapal dengan melakukan pendekatan yuridis empiris.	Penelitian di atas membahas Tanggung Jawab Hukum Terhadap Kecelakaan Kapal Laut Barang Mengangkut Penumpang Yang Mengakibatkan Kematian dengan (Analisis Putusan Nomor: 71/Pid.Sus/2021/PN.Tjt ). Sedangkan penelitian ini berfokus pada kelaiklautan kapal

		71/Pid.Sus/2021 /PN.Tjt).		seperti muatan dan kurangnya alat keselamatan dalam pengoperasian kapal berdasarkan Pasal 117 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
4.	Nur Aripka h dan Muham mad Taufik, 2023.	Tinjauan Yuridis Keselamatan Dan Keamanan Berlayar Berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.	Membahas aspek keselamatan pelayaran yang didasarkan pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.	Penelitian di atas menggunakan metode yuridis normatif, sedangkan penelitian ini menggunakan metode yuridis empiris yang diperkuat oleh bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.
5.	M. Aldila Siregar dan Khalid, 2023.	Pertanggungjawaban Pidana Syahbandar Dalam Pelanggaran Wewenang Jabatan Perspektif Hukum Pidana Dan Hukum Pidana Islam.	Membahas kapasitas dalam muatan media transportasi kapal.	penelitian diatas tentang pertanggung jawaban pidana seorang syahbandar dalam pengawasan alih muat yang terjadi ketika berlebihan muatan dalam perspektif hukum pidana dan hukum pidana islam, sedangkan penelitian ini berfokus pada ketentuan terkait kelaiklautan kapal dalam muatan kapal di Pelabuhan Cangkarman ditinjau dari Peraturan Perundang-Undangan
6.	Rosanti , 2023.	Penegakan Hukum Terhadap Penumpang Angkutan Laut Tanpa Karcis Dalam Memitigasi Risiko Insiden Kecelakaan Transportasi	Membahas aspek keselamatan dan keamanan kapal.	Penelitian diatas berfokus pada implementasi kebijakan pelabuhan Benoa secara menyeluruh sedangkan penelitian ini berfokus pada kesadaran hukum terhadap persyaratan kelaiklautan kapal khususnya di Pelabuhan Cangkarman.

		Kapal Laut (Studi Di Pelabuhan Baru Kecamatan Sapeken).		
7.	Putri Ramadana, 2023.	Penegakan Hukum Keselamatan Pelayaran Kapal Pompong di Pelabuhan Pelantar Kuning Kota Tanjung Pinang Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan Hukum Ekonomi Syariah.	Berlandaskan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagai dasar hukum yang mengatur keselamatan dan keamanan pelayaran.	Penelitian Yang di Pelantar Kuning Tanjungpinang berfokus pada perlindungan penumpang melalui mekanisme asuransi syariah sedangkan penelitian di Pelabuhan Cangkarman tidak menyinggung aspek asuransi syariah, melainkan berfokus pada pemenuhan kelaiklautan kapal sebagaimana diatur dalam Pasal 117 Ayat (1) UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
8.	Fatur Rahmi Siagian , 2023.	Tinjauan Fiqih Siyasah Terhadap Pengawasan Keselamatan Penumpang Angkutan Sungai Oleh Dinas Perhubungan Di Pelabuhan Tanjung Sarang Elang Kecamatan Panai Hulu Kabupaten Labuhan Batu.	Membahas peningkatan keselamatan pelayaran. aspek	Penelitian diatas berfokus pada fiqh siyasah dengan analisis keislaman terhadap pengawasan keselamatan penumpang angkutan sungai, sehingga hukumnya mengacu pada norma Islam sedangkan penelitian ini berfokus pada hukum positif khususnya Pasal 117 Ayat (1) UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, dengan objek kajian pemenuhan kelaiklautan kapal di Pelabuhan Cangkarman Madura.

9.	Abdul Rahim Taha, Irham Rosyidi , Nam Rumkel , 2021.	Kajian Hukum Kelaiklautan Kapal Motor Kayu Tradisional Transportasi Rum-Bastiong.	Membahas tentang implementasi kelaiklautan kapal yang dikaji berdasarkan hukum.	Penelitian diatas menggunakan jenis penelitian normatif, sedangkan penelitian ini menggunakan jenis penelitian empiris yang mengetahui langsung peristiwa dilapangan atau di Pelabuhan Cangkarman
10.	M. Sobiq muzaki, 2020.	Peran Syahbandar Melakukan Pengawasan Dalam Menjamin Keselamatan Dan Keamanan Pelayaran Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 51 Tahun 2015 (studi di angkutan pelayaran-rakyat Kecamatan Tebing Tinggi Kabupaten Kepulauan Meranti).	Membahas aspek kelaiklautan kapal terkait pelayaran rakyat dan mengacu pada ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.	Penelitian diatas difokuskan pada pelaksanaan pengawasan pelayaran rakyat oleh syahbandar berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 51 Tahun 2015, sedangkan penelitian ini difokuskan pada pemenuhan kelaiklautan kapal berdasarkan pasal 117 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang pelayaran, serta objek penelitian diatas dilakukan pada kecamatan tebing tinggi dan penelitian ini dilakukan di Pelabuhan Cangkarman

Penelitian ini memiliki perbedaan dengan sepuluh penelitian terdahulu yang menjadi acuan. Walaupun sama-sama berlandaskan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Namun fokus, metode dan objek kajian berbeda secara signifikan. Penelitian Gamal Abdul Nasser, dkk. Menelaah putusan pengadilan terhadap nakhoda melalui pendekatan normatif, sedangkan penelitian ini menggunakan pendekatan empiris dengan meneliti langsung kondisi di Pelabuhan Cangkarman. Begitu pula penelitian I Nyoman Alit Badrika yang

menyoroti kendala teknis implementasi Undang-Undang di Pelabuhan Benoa, berbeda dengan penelitian ini yang menekankan kesadaran hukum awak kapal terhadap kelaiklautan Kapal. Penelitian Indira Rizky menitikberatkan pada tanggung jawab hukum setelah terjadinya kecelakaan kapal, sedangkan penelitian ini berfokus pada pemenuhan standar keselamatan untuk mencegah kecelakaan.

Penelitian Nur Aripkah dan Muhammad Taufik bersifat normatif, berbeda dengan penelitian ini yang empiris. Demikian juga penelitian M. Aldila Siregar lebih menyoroti pertanggungjawaban pidana syahbandar, sementara penelitian ini meneliti langsung aspek kelaiklautan kapal di lapangan. Selanjutnya, penelitian Rosanti mengkaji perilaku penumpang tanpa tiket, Putri Ramadana menyoroti aspek asuransi syariah, dan Fatur Rahmi Siagian menggunakan perspektif fiqih siyasah, semuanya berbeda fokus dengan penelitian ini yang hanya menelaah kelaiklautan kapal sesuai Pasal 117 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Penelitian Abdul Rahim Taha, dkk. Menggunakan kajian normatif atas kapal kayu tradisional, serta M. Sobiq Muzaki menekankan pada peran syahbandar, sedangkan penelitian ini lebih spesifik pada pemenuhan kelaiklautan kapal sebagai persyaratan keselamatan kapal di Pelabuhan Cangkarman. Dengan demikian, penelitian ini berbeda karena menghadirkan kajian empiris yang menyoroti pemenuhan kelaiklautan kapal, kesadaran hukum awak kapal, serta hambatan praktis di Pelabuhan Cangkarman. Hal ini menjadikan penelitian ini memiliki kontribusi baru dalam literatur keselamatan pelayaran, karena mengkaji aspek

teknis dan hukum sekaligus dalam konteks Pelabuhan Cangkarman yang menggunakan kapal rakyat yang jarang dibahas pada penelitian sebelumnya.

## B. Kerangka Konsep

Kerangka konsep merupakan landasan berpikir yang menjelaskan keterkaitan antara konsep-konsep utama yang diteliti, sehingga menggambarkan arah dan fokus suatu penelitian.<sup>35</sup> Menurut Moleong Kerangka konsep adalah serangkaian konsep yang disusun secara logis untuk membantu peneliti dalam menafsirkan dan menganalisis data penelitian.<sup>36</sup> Dengan menggunakan kerangka konsep maka akan menunjukkan arah berpikir peneliti dalam memahami masalah dan bagaimana satu konsep berhubungan dengan konsep lainnya berdasarkan teori yang sudah ada. Kerangka ini disusun berdasarkan konsep dan teori yang relevan dengan penelitian. Kerangka konsep penelitian ini berfokus pada pemenuhan kelaiklautan kapal sebagai kewajiban hukum dan instrumen keselamatan pelayaran yang diatur dalam Pasal 117 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran serta teori kesadaran hukum menurut Soerjono Soekanto yang ditinjau dari empat unsur.

### 1. Kelaiklautan Kapal

Kelaiklautan kapal adalah salah satu aspek penting dalam menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran di Indonesia. Berdasarkan Pasal 117 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, ditegaskan bahwa

---

<sup>35</sup> Syafrida Hafni Sahir, *Metodologi Penelitian*, 2022.

<sup>36</sup> Lexy Moleong, *Metodologi Penelitian Kualitatif* (bandung: PT Remaja Rosdakarya, 2017).

setiap kapal yang berlayar wajib memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal sebelum berlayar.<sup>37</sup> Ketentuan ini menunjukkan bahwa setiap kapal yang beroperasi harus memenuhi standar keselamatan, keamanan, dan kelayakan teknis sebelum diizinkan berlayar. Lebih lanjut, Pasal 1 Angka 34 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menjelaskan bahwa kelaiklautan kapal meliputi kesesuaian fungsi, konstruksi, permesinan, perlengkapan, stabilitas, tata susunan, alat penolong, alat pemadam kebakaran, radio, serta kebersihan kapal, termasuk kemampuan awak kapal dalam mengoperasikan kapal sesuai dengan tujuan penggunaannya. Dengan demikian, kelaiklautan kapal tidak hanya menyangkut kondisi fisik dan teknis kapal, tetapi juga kompetensi awak kapal sebagai faktor penentu keselamatan pelayaran.

Menurut Soerjono Soekanto kelaiklautan kapal merupakan ukuran sejauh mana kapal dapat dioperasikan secara aman dalam kondisi cuaca dan laut tertentu sesuai standar keselamatan pelayaran.<sup>38</sup> Sejalan dengan itu, Hadi Susilo menjelaskan bahwa kelaiklautan kapal mencakup kelengkapan administratif dan teknis yang menjamin kapal berfungsi dengan baik serta menjamin keselamatan jiwa di laut.<sup>39</sup> Oleh karena itu, pemenuhan kelaiklautan kapal menjadi tanggung jawab pemilik dan operator kapal guna memastikan setiap pelayaran berjalan aman, tertib, dan sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku. Kelaiklautan merupakan keamanan pelayaran yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan

---

<sup>37</sup> Pasal 117 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, n.d.

<sup>38</sup> Soerjono Soekanto, *Keselamatan Pelayaran Dan Kelaiklautan Kapal* (Jakarta: Penerbit Maritim Press, 2005).

<sup>39</sup> H Susilo, *Keselamatan Kapal Dan Manajemen Kelaiklautan Di Indonesia* (Surabaya: Brilian Internasional, 2016).

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.<sup>40</sup>

a) Keselamatan kapal

Keselamatan pelayaran merupakan hal yang sangat penting di dunia pelayaran dimana sejumlah peralatan yang dirancang dan digunakan khusus untuk menjamin keselamatan orang yang berada di atas kapal.<sup>41</sup> Kapasitas penumpang kapal harus menyesuaikan kapasitas alat keselamatan yang ada di kapal untuk menjamin keselamatan penumpang saat kapal melakukan pelayaran. Keselamatan kapal adalah suatu kondisi di mana kapal, awak, penumpang, muatan, serta lingkungan perairan terlindungi dari risiko bahaya selama kegiatan pelayaran berlangsung.<sup>42</sup> Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, keselamatan kapal merupakan bagian dari keselamatan dan keamanan pelayaran, yang mencakup seluruh kegiatan untuk menjamin agar kapal yang beroperasi telah memenuhi persyaratan kelaiklautan baik dari aspek teknis, administrasi, maupun operasional.

---

<sup>40</sup> Teuku Taufan Juliansyah, “Izin Kelayakan Transportasi Angkutan Penyebrangan Laut Bagi Penumpang Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Studi Kasus Di Dermaga TPI Lampulo Kec. Kuta Alam, Banda Aceh),” 2021, 6.

<sup>41</sup> Mursidi, “Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Keselamatan Pelayaran (Studi Pada KSOP Tanjung Emas Semarang).”

<sup>42</sup> Miftahul Riza and R Endro Wibisono, “Analisis Kapasitas Penumpang Kapal Yang Berkeselamatan Melalui Alat Keselamatan Kapal Ferry Kirana VII Di Pelabuhan Tanjung Perak ( Studi Kasus : Pelabuhan Tanjung Perak , Kota Surabaya ) Analysis of Passenger Capacity of Safety Ships Through Safety Tanju” 2, no. 1 (2024): 55–61.

b) Pencegahan pencemaran perairan dari kapal

Pencegahan pencemaran adalah upaya yang diambil oleh nakhoda atau awak kapal sedini mungkin untuk menghindari dan mengurangi tumpahan minyak atau bahan cairan beracun dari kapal ke perairan.<sup>43</sup> Pencegahan identik dengan perilaku yang dilakukan oleh seseorang untuk menahan terjadinya hal tersebut. Pencegahan pencemaran ini juga berfungsi untuk menjaga sumber daya alam yang ada dibumi dan menjaga ekosistem laut agar tidak rusak. Pencemaran laut diartikan sebagai adanya kotoran atau hasil buangan aktivitas makhluk hidup yang masuk ke daerah laut.

Sumber dari pencemaran laut ini antara lain tumpahan minyak, sisa damparan amunisi perang, buangan proses di kapal, buangan industri ke laut, proses pengeboran minyak di laut, buangan sampah dari transportasi darat melalui sungai, pembuangan gas transportasi laut dan pembuangan pestisida dari perairan.<sup>44</sup> Namun sumber utama pencemaran laut berasal dari tumpahan minyak baik dari proses di kapal, pengeboran lepas yang terjadi di pantai maupun akibat kecelakaan kapal. Polusi dari tumpahan minyak di laut selalu menjadi fokus perhatian dari masyarakat luas, karena akibatnya akan sangat cepat dirasakan oleh masyarakat sekitar pantai dan sangat signifikan merusak makhluk hidup di sekitar pantai tersebut akibat polusi yang terjadi.

---

<sup>43</sup> Amrizal, “Penerapan Ballast Water Management System Sebagai Upaya Pencegahan Tindak Pidana Pencemaran Air Laut Berdasarkan UU Nomor 17 Tahun 2008 (Studi Kasus Di Kapal MV. Swertia)” 11, no. 1 (2025): 1–14.

<sup>44</sup> Suwari Akhmadhian and Intan Fandini, “Kebijakan Pemerintah Dalam Penanganan Pencemaran Minyak Di Perairan Laut,” *Logika : Jurnal Penelitian Universitas Kuningan* 13 (2022): 28–38.

c) Pengawakan

Pengawakan kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan diatas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukaan tugas diatas kapal sesuai dengan jabatannya.<sup>45</sup> Setiap kapal sesuai dengan jenis dan ukurannya harus dilengkapi dengan informasi stabilitas untuk memungkinkan Nahkoda menentukan semua keadaan pemuatan yang layak pada setiap kondisi kapal. Kapal harus diawaki dengan awak kapal yang cukup, cakap dan memiliki dokumen atau 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 dikapal 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) Garis muat atau pemuatan

1. 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

---

<sup>45</sup> Trisda Kartikawati, Fakultas Hukum, and Universitas Narotama, “Perlindungan Hukum Terhadap Awak Kapal Selama Bekerja Di Kapal Asing,” *CERMIN: JURNAL PENELITIAN* 8, no. 22 (2024): 517–29.

2. Batas benaman tidak boleh melebihi garis Plimsol sesuai daerah dan musim. Penentuan letak Plimsol Mark didasarkan perhitungan sesuai Load Line Convention 1996.

e) Kesejahteraan awak kapal

Kesejahteraan awak kapal adalah sebuah kondisi terpenuhinya kebutuhan hidup awak kapal baik secara fisik tersedianya makanan dan kesehatan, sosial hubungan dengan keluarga, maupun ekonomi seperti gaji dan tunjangan yang di dapatkan agar mereka dapat bekerja dengan aman, nyaman, dan produktif selama berada di kapal maupun di darat.<sup>46</sup> Kesejahteraan tenaga kerja termasuk awak kapal menjadi hak dasar yang wajib dipenuhi oleh pemberi kerja. Dengan demikian, kesejahteraan awak kapal menjadi tanggung jawab pemilik kapal dan pemerintah untuk menjamin bahwa setiap awak kapal bekerja dalam kondisi yang manusiawi, aman, dan sejahtera, sehingga dapat memberikan pelayanan yang baik selama pelayaran.

f) Kesehatan penumpang

Kesehatan penumpang suatu kondisi jasmani dan rohani penumpang yang berada dalam keadaan sehat, aman, serta terlindungi dari risiko gangguan kesehatan selama berada di atas kapal maupun selama proses perjalanan laut berlangsung. Kesehatan penumpang kapal mengacu pada kondisi dan upaya untuk menjaga penumpang tetap sehat di atas kapal, mencakup pemeliharaan sanitasi lingkungan kapal, penyediaan fasilitas kesehatan, serta tindakan kesiapsiagaan terhadap

---

<sup>46</sup> L Mulyadi, *Hukum Ketenagakerjaan Indonesia* (bandung: Citra Aditya Bakti., 2014).

keadaan darurat medis dan penyakit menular. Ini bertujuan untuk memastikan penumpang dapat melakukan perjalanan dengan aman dan nyaman.

g) Status hukum kapal

Status Hukum adalah ketentuan atau peraturan yang tertulis maupun tidak tertulis tersusun secara baik serta teratur yang sifatnya mengikat yang mengatur dan menyediakan sangsi bagi yang melanggarinya.<sup>47</sup> Status hukum kapal dapat ditentukan setelah melalui proses pengukuran kapal, pendaftaran kapal, dan penetapan kebangsaan kapal. Setiap kapal sebelum dioperasikan wajib dilakukan pengukuran oleh pejabat pemerintah yang diberi wewenang oleh menteri.

h) Manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

Manajemen keamanan kapal adalah sistem terpadu yang diterapkan untuk memastikan kapal dapat berlayar dengan aman di perairan tertentu, termasuk pencegahan kecelakaan, perlindungan lingkungan laut, serta keselamatan awak dan penumpang.<sup>48</sup> Manajemen keamanan kapal terdapat pada pasal 170 Undang-Undang Pelayaran, pemilik kapal harus memenuhi persyaratan manajemen keamanan kapal terlebih dahulu. Dasar hukum yang digunakan yaitu Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang mengatur bahwa keselamatan

---

<sup>47</sup> Fadlan Nurul Aliatul Hana, Parameshwara, “Analisis Yuridis Terhadap Proses Pendaftaran Kapal Untuk Mewujudkan Kepastian Hukum Status Kapal Pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam,” *JURNAL SYNTAX FUSION* 2, no. 8.5.2017 (2022): 3–5.

<sup>48</sup> Jeyfer Victori Lioso, Cornelis Dj. Massie, and Natalia L. Lengkong, “Keselamatan Dan Keamanan Pelayaran Di Laut Menurut Hukum Laut Di Indonesia,” *Jurnal Fakultas Hukum Unsrat* 13, no. 2 (2025).

dan keamanan pelayaran mencangkup perlindungan kapal baik orang ataupun barang terhadap tindakan melawan hukum.

## **2. Aspek Hukum Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran**

Aspek hukum dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran mencakup seluruh ketentuan yang mengatur penyelenggaraan kegiatan pelayaran di Indonesia mulai dari angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, lingkungan maritim, hingga tanggung jawab hukum para pihak. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran merupakan peraturan hukum nasional Indonesia yang mengatur secara komprehensif penyelenggaraan pelayaran sebagai bagian dari sistem transportasi nasional. Dalam Undang-Undang ini terkandung beberapa aspek hukum penting.<sup>49</sup>

### a) Aspek Hukum Administrasi

Aspek hukum administrasi adalah bagian dari hukum publik yang mengatur tata laksana penyelenggaraan pemerintahan, hubungan antara pemerintah dengan masyarakat, serta kewenangan dan tanggung jawab pejabat administrasi negara dalam menjalankan fungsi pelayanan publik.<sup>50</sup> Hukum administrasi sebagai seperangkat aturan hukum yang mengatur tugas, wewenang, dan tanggung jawab

---

<sup>49</sup> Yanti Kirana and Basyarudin, “Analisis Pertanggungjawaban Syahandar Dalam Keselamatan Pelayaran Di Tinjau Dari Undang-Undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Di Wilayah Indonesia,” *Jurnal Ilmu Hukum “THE JURIS”* Vol. IV, N (2020): 169.

<sup>50</sup> Bambang Sugianto Evi Oktarina, Liza Deshaini, “Aspek Hukum Dalam Pelaksanaan Administrasi Publik Di Indonesia,” *Lex Librum : Jurnal Ilmu Hukum* 7, no. 2 (2021): 151–62.

pemerintah dalam mengatur, membina, mengawasi, dan memberikan pelayanan di bidang pelayaran. Dalam konteks pelayaran dan transportasi laut aspek hukum administrasi mencakup segala hal yang berhubungan dengan perizinan, pengawasan, sertifikasi, serta penegakan tata tertib administrasi oleh pemerintah atau otoritas maritim. Dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran hukum administrasi mencakup sebagai berikut :<sup>51</sup>

- 1) Penetapan kebijakan nasional di bidang pelayaran.
  - 2) Pemberian perizinan usaha pelayaran, seperti izin pengoperasian kapal, izin trayek, dan izin pelabuhan Pasal 119-120 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
  - 3) Penetapan standar teknis kelaiklautan kapal seperti: pemeriksaan, sertifikasi, dan pengawasan oleh syahbandar Pasal 207-210 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
  - 4) Pengaturan tata kelola pelabuhan, termasuk pengelolaan fasilitas dan pelayanan jasa kepelabuhanan.
- b) Aspek Hukum Perdata

Aspek hukum perdata adalah bagian dari hukum yang mengatur hubungan hukum antara individu dengan individu lainnya dalam masyarakat berdasarkan kesetaraan kedudukan hukum (subjek hukum yang setara).<sup>52</sup> Dalam konteks pelayaran, aspek ini mengatur hubungan keperdataan antara pemilik kapal,

---

<sup>51</sup> Zainudin Hasan Elpiantie, “Tinjauan Hukum Terhadap Sistem Perizinan Dan Operasional Pelabuhan Di Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Manggar” 2 (2024): 1–14.

<sup>52</sup> N Djalal, *Hukum Pelayaran Indonesia* (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2011).

pengusaha pelayaran, awak kapal, penumpang, dan pihak lain yang terikat melalui perjanjian atau kontrak. Hukum perdata suatu aturan yang mengatur hubungan hukum antara subjek hukum yang setara kedudukannya. Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran aspek perdata muncul dari hubungan kontraktual antar pihak dalam kegiatan pelayaran, seperti Perjanjian Pengangkutan Laut terdapat dalam Pasal 40–45 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan tanggung jawab perdata akibat Perbuatan Melawan Hukum (PMH) yang diatur dalam Pasal 1365 KUH Perdata, yang juga berlaku dalam bidang pelayaran.

c) Aspek Hukum Pidana

Aspek hukum pidana adalah bagian dari sistem hukum yang mengatur tentang perbuatan yang dilarang oleh undang-undang karena dianggap merugikan atau membahayakan masyarakat, serta menentukan sanksi atau hukuman bagi pelakunya.<sup>53</sup> Dalam konteks pelayaran dan transportasi laut, aspek hukum pidana berperan penting untuk menegakkan disiplin, keselamatan, dan tanggung jawab hukum terhadap segala bentuk pelanggaran atau kejahatan di bidang pelayaran. Hukum pidana adalah aturan yang mengatur larangan-larangan dan ancaman sanksi pidana terhadap perbuatan yang membahayakan keselamatan, keamanan, atau ketertiban pelayaran.<sup>54</sup> Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang

---

<sup>53</sup> P.A.F Lamintang, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia* (bandung: Citra Aditya Bakti, 1997).

<sup>54</sup> Deni S M Abdul, Roy Marthen Moonti, and Ibrahim Ahmad, “Tanggung Jawab Hukum Pengelola Pelabuhan Terhadap Keselamatan Penumpang Dalam Angkutan Penyeberangan,” *Mahkamah: Jurnal Riset Ilmu Hukum* 2 (2025).

Pelayaran aspek pidana muncul pada Bab XX (Pasal 322–Pasal 343), yang memuat berbagai ketentuan sanksi pidana bagi pelanggaran serius di bidang pelayaran.

d) Aspek Hukum Lingkungan dan Keselamatan

Aspek hukum lingkungan dan keselamatan dalam bidang pelayaran suatu bagian penting dari sistem hukum maritim yang bertujuan untuk melindungi lingkungan laut dari pencemaran serta menjamin keselamatan jiwa, kapal, dan muatan selama kegiatan pelayaran berlangsung. Aspek ini mencakup aturan hukum yang melindungi keselamatan jiwa, harta benda, dan lingkungan laut dari risiko kegiatan pelayaran, seperti: kewajiban standar keselamatan kapal, penanggulangan kecelakaan laut, dan perlindungan dari pencemaran laut.<sup>55</sup>

### 3. Teori Kesadaran Hukum

Pada prinsipnya, hukum merupakan aturan yang memuat kewajiban bagi setiap individu untuk patuh dan memberikan sanksi yang tegas bagi individu yang melanggar suatu hukum.<sup>56</sup> Suatu implementasi hukum akan berjalan secara optimal di negara manapun jika setiap warga negaranya dapat memahami dan menginterpretasikan hukum yang tepat. Maka untuk terciptanya tujuan hukum yang patuh diperlukan sikap akan kesadaran hukum. Kepatuhan merupakan aspek didalam kesadaran hukum masyarakat dan bagian dari budaya hukum.<sup>57</sup> Dalam

---

<sup>55</sup> Lioso, Massie, and Lengkong, “Keselamatan Dan Keamanan Pelayaran Di Laut Menurut Hukum Laut Di Indonesia.”

<sup>56</sup>Ermanto Fahamsyah, *Pengantar Ilmu Hukum*, 2022.

<sup>57</sup> Surya Wira Yudhayana, Dan Arya Salman Aziz, “Pentingnya Kesadaran Hukum Dalam Dinamika Sosial Di Masyarakat,” *Legalitas* 9, no. 1 (2024): 79, <https://doi.org/10.31293/lgs.v9i1.7885>.

budaya hukum dapat dilihat dari perilaku sehari-hari masyarakat yang mencerminkan melaksanakan aturan-aturan yang berlaku saat itu. Jadi kesadaran hukum dapat dipahami juga yaitu kesadaran manusia untuk bertindak sesuai dengan ketentuan hukum.<sup>58</sup>

Kesadaran hukum diartikan secara terpisah dalam bahasa yang kata dasarnya (sadar) tahu dan mengerti, sedangkan arti secara keseluruhan adalah mengetahui dan mengerti tentang hukum.<sup>59</sup> Menurut Soerjono Soekanto kesadaran hukum sebagai teori terdiri dari mengetahui maksud atau dalam kata lain memahami yang dimaksud oleh sesuatu. Dalam hal ini dapat dipahami kesadaran hukum dapat dijadikan sebagai ukuran dalam melihat tingkat pemahaman seorang individu baik sebagai seorang penegak hukum ataupun objek hukum dalam memahami hukum itu sendiri.

Dalam mengukur kesadaran Soerjono Soekanto memiliki empat unsur yaitu pengetahuan, pemahaman, sikap, dan perilaku terhadap hukum. Pengetahuan hukum adalah pemahaman seseorang mengenai aturan-aturan, norma, dan prinsip hukum yang berlaku dalam suatu masyarakat. Pengetahuan ini mencakup kesadaran tentang apa yang dianggap sebagai hukum, hak dan kewajiban warga negara, serta konsekuensi hukum dari suatu perbuatan.<sup>60</sup> Hukum yang disebutkan pun tidak terbatas atas sesuatu yang tertulis belaka tetapi juga pada sesuatu yang dianut tanpa

---

<sup>58</sup> Hasna Rahmawati, “Kesadaran Hukum Sopir Bus Bagong Terhadap Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Minimal Perspektif Maqasid Syari’ah (Studi Di Terminal Landungsari),” 2025, 167–86.

<sup>59</sup> Fadhilah Nurul Hidayah, “Kesadaran Hukum Dan Kepatuhan Hukum,” *Jurnal Hukum & Pembangunan* 7, no. 6 (2023): 462, <https://doi.org/10.21143/jhp.vol7.no6.742>.

<sup>60</sup> Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum Dan Kepatuhan Hukum* (Jakarta: Rajawali Press, 1982).

bukti tertulis, sehingga memicu kepatuhan larangan, anjuran, maupun perintah. Poin dari pengetahuan terletak pada titik mengetahui dengan realitas yang ada.

Dalam tataran pemahaman tentunya didasari atas pengetahuan yang baik, untuk itu pemahaman hukum ialah masyarakat memiliki keselarasan berpikir dengan sesuatu yang dimaksudkan oleh tata aturan yang ada.<sup>61</sup> Seseorang dianggap memiliki pengetahuan hukum apabila ia memahami adanya norma atau peraturan yang mengatur tingkah laku dalam masyarakat. Kesadaran hukum dalam masyarakat tidak dapat langsung terjadi begitu saja melainkan dengan melalui beberapa serangkaian proses yang terjadi dalam membentuknya dari tahap demi tahap, adapun penilaian kesadaran hukum menurut Soerjono Soekanto dapat dinilai dengan melihat pada empat unsur berikut:<sup>62</sup>

### 1. Pengetahuan hukum

Pengetahuan hukum adalah seseorang telah mengetahui bahwa perilaku-perilaku tertentu diatur oleh hukum.<sup>63</sup> Peraturan hukum tersebut dapat berupa hukum tertulis. Perilaku tersebut berkaitan dengan apa yang dilarang dan apa yang diperbolehkan. Dengan kata lain, pengetahuan hukum menjadi dasar awal bagi terbentuknya kesadaran hukum tanpa mengetahui adanya aturan hukum, seseorang

---

<sup>61</sup> Siti Annisa Putri Rizqia and Mahbub Ainur Rofiq, “Kesadaran Hukum Pendamping Halal Terhadap Undang Undang Nomor 33 Tahun 2014 Tentang Jaminan Produk Halal Perspektif Soerjono Soekanto,” *Journal of Islamic Business Law* 8, no. 4 (2024): 91–101.

<sup>62</sup> Inta Fatkiya, “Kesadaran Hukum Pelaku Usaha Home Industry Berdasarkan Pasal 8 Undang Undang Perlindungan Konsumen Perspektif Maqashid Syariah (Studi Di Home Industry Desa Tegalrejo)” 2, no. 4 (2021): 1147–52.

<sup>63</sup> Muhammad Adnan Lira, “Upaya Peningkatan Pemahaman Masyarakat Tentang Hukum Untuk Meningkatkan Kesadaran Hukum,” *JTCSA* Vol. 4, No (2024): 12–16.

tidak mungkin dapat mematuhi atau menilai suatu tindakan sebagai benar atau salah menurut hukum.

## 2. Pemahaman hukum

Pemahaman hukum adalah kemampuan seseorang untuk menafsirkan, menjelaskan, dan memahami isi serta tujuan dari peraturan hukum yang berlaku.<sup>64</sup> Jika pengetahuan hukum hanya sebatas mengetahui bahwa suatu aturan ada, maka pemahaman hukum berarti seseorang mengerti makna dan maksud dari aturan tersebut serta dapat membedakan mana yang diperbolehkan dan dilarang oleh hukum. Pemahaman hukum merupakan sejumlah informasi yang dimiliki seseorang terhadap isi dan tujuan peraturan hukum tertulis dan manfaat bagi pihak-pihak untuk kehidupan, seseorang akan dikatakan paham hukum apabila peraturan dapat dimengerti oleh masyarakat.<sup>65</sup> Pemahaman hukum menjadi dasar bagi terbentuknya sikap dan perilaku hukum yang sesuai, karena seseorang tidak mungkin bersikap atau bertindak sesuai hukum tanpa memahami maksud dari hukum itu sendiri.

## 3. Sikap hukum

Sikap hukum adalah kecenderungan atau pandangan seseorang terhadap hukum yang menunjukkan sejauh mana seseorang menyetujui, menghargai, dan menerima hukum sebagai pedoman perilaku dalam kehidupan bermasyarakat.<sup>66</sup>

---

<sup>64</sup> S. Rahardjo, *Ilmu Hukum* (bandung: Citra Aditya Bakti., 2000).

<sup>65</sup> Lira, “Upaya Peningkatan Pemahaman Masyarakat Tentang Hukum Untuk Meningkatkan Kesadaran Hukum.”

<sup>66</sup> Ahmad Heru et al., “Kesadaran Hukum Sebagai Upaya Menguatkan Masyarakat Yang Inklusif Dan Damai Untuk Pembangunan Berkelanjutan,” *Jurnal Ilmu Hukum Prima* 7, no. 2 (2024): 255–64.

Seseorang dapat menerima atau menolak hukum karena adanya penilaian dan penghargaan pada hukum bahwa hukum tersebut dapat bermanfaat atau tidak bermanfaat bagi kehidupan manusia. Dengan kata lain, sikap hukum mencerminkan penilaian positif atau negatif seseorang terhadap hukum dan pelaksanaannya. Menurut Soerjono Soekanto sikap hukum menjadi penilaian sejauh mana tingkat seseorang memiliki kecenderungan untuk menaati hukum karena meyakini bahwa hukum tersebut bermanfaat, adil, dan perlu dipatuhi. Jadi, sikap hukum bukan hanya soal pengetahuan atau pemahaman terhadap aturan, tetapi juga tentang kesediaan batin untuk menghargai dan menegakkan hukum.<sup>67</sup>

#### 4. Perilaku hukum

Perilaku hukum adalah tindakan nyata seseorang yang mencerminkan tingkat kepatuhan atau pelanggaran terhadap hukum dalam kehidupan sehari-hari.<sup>68</sup> Dengan kata lain, perilaku hukum menunjukkan bagaimana seseorang bertindak sesuai atau bertentangan dengan norma hukum yang berlaku di masyarakat. Perilaku hukum ini menjadi hal yang utama dalam kesadaran hukum karena dapat dilihat bagaimana peraturan berlaku atau tidak dalam masyarakat, apabila berlaku aturan hukum maka sejauh mana masyarakatnya mematuhi peraturan dapat terlihat dari pola perilaku hukum. Perilaku hukum menunjukkan hasil akhir dari proses kesadaran hukum: seseorang yang mengetahui hukum, memahami isinya, dan memiliki sikap positif terhadap hukum, akan menunjukkan perilaku yang taat, tertib, dan mendukung penegakan hukum. Awak kapal yang mematuhi aturan

---

<sup>67</sup> Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum Dan Kepatuhan Hukum*, 1982.

<sup>68</sup> Ahmad Ali, *Menguak Teori Hukum (Legal Theory)* (Jakarta: Kencana, 2002).

keselamatan pelayaran sesuai Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 menunjukkan perilaku hukum yang baik. Begitupun sebaliknya, awak kapal yang mengabaikan pemeriksaan kelaiklautan atau tidak memiliki dokumen pelayaran menunjukkan perilaku hukum yang rendah.

Dari keempat tahapan tahapan di atas menunjukan bahwa ada tingkatan tingakatan dalam terwujudnya kesadaran hukum. Kesadaran hukum akan terwujud apabila pengetahuan hukum, pemahaman hukum, sikap hukum dan perilaku hukum dapat terlaksanakan dengan baik. Kesadaran hukum sangat diperlukan pada diri masyarakat, hal ini bertujuan agar menciptakan suatu kedamaian, ketenteraman, keadilan, dan ketertiban yang dapat diwujudkan pada Negara dan pergaulan antar sesama. Kesadaran hukum dapat diartikan sebagai kesadaran seseorang atau suatu kelompok masyarakat kepada aturan-aturan atau hukum yang berlaku, tanpa adanya kesadaran hukum yang tinggi tujuan tersebut akan sangat sulit dicapai. Kesadaran hukum sebenarnya menunjukkan kesadaran atau nilai-nilai yang terdapat di dalam diri manusia tentang hukum yang ada atau tentang hukum yang diharapkan ada. Faktor yang mempengaruhi kesadaran hukum adalah tentang ketaatan masyarakat terhadap hukum.<sup>69</sup> Kesadaran hukum ada dua macam diantaranya:<sup>70</sup>

- a. Kesadaran hukum positif, identik dengan ketaatan hukum
- b. Kedua, kesadaran hukum negatif, identik dengan ketidaktaatan hukum.

---

<sup>69</sup> Elan Nora, "Upaya Kesadaran Hukum Dan Kepatuhan Hukum Dalam Masyarakat," *Nomos: Jurnal Penelitian Ilmu Hukum* Vol.3 No.2 (2023): 63.

<sup>70</sup> Risnal Indrawan, "Kesadaran Dan Ketaatan Hukum Masyarakat Sebagai Faktor Tegaknya Negara Hukum Di Indonesia," *De Cive: Jurnal Pendidikan Penelitian Pancasila Dan Kewarganegaraan* Vol.2 No.1 (2022): 29.

Jadi, kesadaran hukum mencerminkan keadaan ikhlas yang muncul dari hati nurani dalam mengakui dan mengamalkan sesuatu sesuai dengan tuntunan yang terdapat di dalamnya muncul dari hati nurani dan jiwa yang terdalam dari manusia sebagai individu atau masyarakat untuk melaksanakan pesan-pesan yang terdapat dalam hukum. Dengan demikian, maka kesadaran hukum tersebut hukum itu melindungi kepentingan manusia.

Teori kesadaran hukum digunakan dalam penelitian ini karena berkaitan dengan kepatuhan dalam pengoprasian penyebrangan kapal yang terdapat di Pelabuhan Cangkarman Madura. Pelabuhan Cangkarman Madura masih minim akan kesadaran dari para awak kapal sehingga tidak sesuai dengan kelaiklautan kapal yang terdapat pada Pasal 117 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang mengatur keselamatan dan keamanan angkutan perairan terpenuhi jika telah sesuai dengan persyaratan kelaiklautan kapal.

Hal ini terjadi karena minimnya alat keselamatan kapal dan kelebihan muatan kapal masih sering ditemukan. Kesdaran hukum sebagaimana dengan menggunakan penilaian empat unsur yang dikemukakan oleh Soerjono Soekanto akan dibahas lebih lanjut pada BAB 4 sebagai inti dalam penelitian ini. Dengan menggunakan penilaian empat unsur tersebut akan ditemukan dan di nilai faktor dan penghambat dalam pemenuhan kelaiklautan kapal di Pelabuhan Cangkarman terutama jika di tinjau menggunakan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Jenis Penelitian**

Dalam penelitian ini menggunakan jenis penelitian empiris atau disebut juga penelitian lapangan. Penelitian empiris atau penelitian lapangan adalah penelitian yang objeknya mengenai peristiwa dan fenomena yang terjadi dimasyarakat, lembaga atau Negara yang bersifat non pustaka dengan melihat fenomena yang terdapat dimasyarakat.<sup>71</sup> Penelitian empiris digunakan untuk menganalisis hukum yang dilihat sebagai perilaku masyarakat yang selalu berinteraksi dan berhubungan dalam aspek kemasyarakatan. Dalam penelitian ini mengenai pemenuhan kelaiklautan kapal didasarkan pada Pasal 117 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran (Studi di Pelabuhan Cangkarman Madura). Pemenuhan kelaiklautan kapal di Pelabuhan Cangkarman Madura tidak terpenuhi karena terdapat minimnya alat keselamatan kapal dan kelebihan muatan kapal masih sering ditemukan.<sup>72</sup>

#### **B. Pendekatan Penelitian**

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan yuridis sosiologis. Pendekatan yuridis sosiologis adalah mengidentifikasi dan menggabungkan hukum sebagai institusi sosial yang riil dan fungsional dalam sistem kehidupan yang nyata.<sup>73</sup> Pendekatan yuridis sosiologis menekankan

---

<sup>71</sup> Dadang Sumarna and Ayyub Kadriah, “Penelitian Kualitatif Terhadap Hukum Empiris,” *Jurnal Penelitian Serambi Hukum* 16, no. 02 (2023): 101–13, <https://doi.org/10.59582/sh.v16i02.730>.

<sup>72</sup> News, “Diduga Kelebihan Muatan, Perahu Bermuatan Keramik Tenggelam Di Perairan Bluto.”

<sup>73</sup> M.H. Dr. Muhammad Chairul Huda, S.HI, *Metode Penelitian Hukum*, 2021:21.

penelitian yang bertujuan memperoleh pengetahuan hukum secara empiris dengan cara terjun langsung ke obyeknya yaitu mengetahui pemenuhan kelaiklautan kapal di Pelabuhan Cangkarman yang tidak terpenuhi.

Pendekatan yuridis sosiologis di Pelabuhan Cangkarman tidak hanya mengkaji pada aturan hukum dari segi normatif saja, melainkan pada kenyataan sosial lapangan yang terjadi benar-benar dijalankan oleh para aparat, pelaku pelayaran maupun masyarakat sekitar. Secara yuridis pendekatan dilakukan melalui peraturan perundangan-undangan pasal 117 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang mengatur bahwa setiap kapal yang berlayar wajib memiliki sertifikasi kelaiklautan kapal. Pendekatan yuridis dilakukan untuk memastikan bahwa seluruh aktivitas di Pelabuhan Cangkarman sudah mengacu pada dasar hukum tersebut yang meliputi pemeriksaan dokumen, pengawasan teknisi kapal dan sertifikasi oleh syahbandar.

Pendekatan sosiologis dilakukan dengan melihat dari faktor sosial, ekonomi dan budaya di Pelabuhan Cangkarman yang mempengaruhi pelaksanaan aturan kelaiklautan kapal dari segi kesadaran hukum, peran pemerintah dan keterbatasan ekonomi. Dengan menggunakan pendekatan yuridis sosiologis maka dapat dipahami secara menyeluruh dari aspek hukum dan sosial untuk menemukan solusi yang realistik dalam memperkuat pengawasan dan mendorong penerapan hukum yang lebih humanis.

### **C. Lokasi Penelitian**

Lokasi penelitian yang dipilih oleh peneliti bertempat di Pelabuhan Cangkarman Madura. Pelabuhan ini berada di Desa Aengbaja Kenek, Kecamatan Bluto, Kabupaten Sumenep. Alasan peneliti memilih tempat ini karena banyak ditemukan kapal yang tidak memenuhi standar kelaiklautan kapal, seperti kelebihan muatan dan minimnya alat keselamatan, antara lain: Alat pemadam kebakaran, pelampung, dan lain sebagainya.

### **D. Jenis dan Sumber Data**

Adapun data dan sumber data yang digunakan dalam penelitian ini meliputi:

#### 1) Data Primer

Data primer ialah data yang diperoleh secara langsung dari sumber aslinya atau sumber utama yaitu pihak pelabuhan, pelaku pelayaran di Pelabuhan Cangkarman baik pemilik kapal atau awak kapal dan KSOP (Kantor Kesyahbandar dan Otoritas Pelabuhan) yang dilakukan melalui wawancara (*Interview*).<sup>74</sup> Di Pelabuhan Cangkarman terdapat pelanggaran terhadap peraturan perundangan terkait kelebihan muatan dan masih minimnya dalam penyediaan alat keselamatan kapal seperti pelampung yang tercantum pada persyaratan kelaiklautan kapal yang menjadi sumber utama dalam penelitian ini didasarkan pada peraturan perundang-undangan yang terdapat dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

---

<sup>74</sup> David tan, “Metode Penelitian Hukum: Mengupas Dan Mengulas Metodologi Dalam Menyelenggarakan Penelitian Hukum,” *NUSANTARA: Jurnal Ilmu Pengetahuan Sosial* 8, no. 5 (2021): 1332–36, <https://core.ac.uk/download/pdf/490668614.pdf>.

## 2) Data Sekunder

Data sekunder merupakan jenis data yang dijadikan pendukung data pokok berupa bahan pustaka yang dapat memberikan data informasi untuk memperkuat data pokok.<sup>75</sup> Data sekunder diperoleh dari buku-buku yang relevan dengan penelitian baik yang berasal dari buku, skripsi maupun artikel yang sesuai dengan tema penelitian. Dalam penelitian ini menggunakan Peraturan Pasal 117 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang mengatur keselamatan dan keamanan angkutan perairan terpenuhi jika telah sesuai dengan persyaratan kelaiklautan kapal.

## E. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data merupakan teknik yang digunakan untuk mengumpulkan data dari salah satu atau beberapa sumber data yang telah ditentukan.<sup>76</sup> Jenis metode pengumpulan data dalam penelitian ini melalui Wawancara (*Interview*). Wawancara adalah percakapan antara dua orang mengenai suatu subjek yang spesifik, sebuah proses komunikasi dengan tujuan yang telah ditetapkan untuk mendalami tema tertentu melalui deretan pertanyaan.<sup>77</sup>

Metode pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan melalui wawancara mendalam dengan berbagai pihak yang terlibat langsung dalam kegiatan pelayaran di Pelabuhan Cangkarman seperti petugas Syahbandar, pemilik kapal, dan awak kapal. Wawancara dalam penyusunan penelitian ini dilakukan

---

<sup>75</sup> Rifa'i, Iman Jalaluddin, Ady Purwoto, Dkk, *Metodologi Penelitian Hukum*, 2023.

<sup>76</sup> Sahir, *Metodologi Penelitian*.

<sup>77</sup> Alvin Rivaldi, Fahrul Ulum Feriawan, and Mutaqqin Nur, "Metode Pengumpulan Data Melalui Wawancara," *Sebuah Tinjauan Pustaka*, 2023, 1–89.

dengan Bapak Adhid dari Kantor Kesyahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) dan para awak kapal seperti Bapak Moh. Jaiz pemilik Kapal Pesawat dan Bapak Slamet selaku pemilik Kapal Jaya Barokah

Penggunaan metode wawancara bertujuan untuk memperoleh data primer yang bersifat faktual mengenai pelaksanaan pemenuhan kelaiklautan kapal di lapangan. Dari hasil wawancara diketahui bahwa penerapan peraturan mengenai kelaiklautan kapal masih menghadapi beberapa kendala, antara lain keterbatasan fasilitas pemeriksaan, rendahnya kesadaran hukum pelaku pelayaran, serta lemahnya pengawasan dari pihak terkait. Dengan demikian, hasil wawancara menjadi dasar penting dalam menganalisis sejauh mana implementasi hukum pelayaran sesuai dengan ketentuan perundang-undangan serta menggambarkan kondisi sosial yang memengaruhi efektivitas pemenuhan kelaiklautan kapal di Pelabuhan Cangkarman.

**Tabel.2**  
**Pihak Wawancara**

No.	Nama	Keterangan
1.	Bapak Adhid	Kesyahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP)
2.	Bapak Moh. Jaiz	Pemilik Kapal
3.	Bapak Tayon	Pemilik Kapal
4.	Bapak H. Erri	Pemilik Kapal
5.	Bapak Slamet	Pemilik Kapal
6.	Bapak Asis	Pemilik Kapal

## F. Metode Analisis Data

Metode analisis data yang digunakan pada penelitian ini adalah analisis deskriptif kualitatif, peneliti selain mengolah dan menyajikan data juga melakukan

analisis data kualitatifnya. Metode deskriptif kualitatif merupakan pendekatan penelitian yang bertujuan untuk menggambarkan secara mendalam suatu fenomena, peristiwa atau keadaan berdasarkan fakta yang ada di lapangan tanpa menggunakan angka atau perhitungan statistik.<sup>78</sup> Data yang diperoleh tidak dihitung secara statistik, melainkan dianalisis secara deskriptif dengan melakukan wawancara dan mengelompokkan data terkait kapal yang beroperasi di Pelabuhan Cangkarman.

Dalam penelitian ini peneliti akan berusaha untuk memahami suatu peristiwa yang sesuai dengan fakta dan menjelaskan apa yang terjadi bukan hanya sekedar mengukur sebuah kejadian dari apa yang di lihat. Pengumpulan data dengan menggunakan metode deskriptif kualitatif menekankan pengumpulan data lapangan secara mendalam melalui wawancara yang dilakukan oleh petugas Syahbandar dengan memastikan kapal memenuhi syarat laik laut sebelum berlayar sesuai Pasal 117 Ayat (1) Undang-Undang Pelayaran.

Selain itu wawancara juga dilakukan dengan para awak kapal yang menjalankan kegiatan berlayar dari daratan ke suatu pulau. Awak kapal bertanggung jawab dalam perjalanan pelayaran baik dari segi keselamatan dan keamanan penumpang. Dalam deskriptif kualitatif hasil penelitian diuraikan dalam bentuk naratif yang menggambarkan kelaiklautan kapal di Pelabuhan Cangkarman, penerapan aturan hukum di lapangan sesuai undang-undang serta faktor pendukung dan penghambat terlaksananya kelaiklautan kapal.

---

<sup>78</sup> M.M. Dr. Muhammad Ramdhan, S.Pd., *Metode Penelitian*, 2021:6.

## G. Metode Pengelolaan Data

Metode pengolahan data dalam penelitian sangat penting untuk memastikan bahwa data yang telah dikumpulkan dapat diolah, dianalisis dan disajikan dengan cara yang jelas dan valid. Proses pengolahan data ini dilakukan dengan langkah-langkah sistematis untuk menghasilkan informasi yang akurat dan relevan. Metode pengolahan data yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan beberapa cara, antara lain :

a. Pemeriksaan Data (*editing*)

Pemeriksaan data merupakan tahap pertama dalam pengolahan data yang bertujuan untuk memastikan bahwa data yang dikumpulkan melalui hasil wawancara valid, lengkap, dan sesuai dengan standar yang telah ditetapkan sehingga dapat dipertanggung jawabkan dalam penelitian.<sup>79</sup> Pada tahap ini, dilakukan pemeriksaan data hasil wawancara dengan pihak pelabuhan, dan awak kapal di Pelabuhan Cangkarman Madura untuk memastikan data valid, lengkap, dan sesuai standar penelitian. Aktivitas tersebut meliputi pemeriksaan awak kapal di Pelabuhan Cangkarman, pengecekan kelengkapan jawaban dan konsistensi informasi agar data dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah.

b. Klasifikasi Data (*classifying*)

Setelah data diperiksa tahap berikutnya yang harus dilakukan yaitu dengan mengklasifikasi data. Pada tahap ini, data yang telah diperoleh dikelompokkan atau

---

<sup>79</sup> Asbui M. Husnullail; Risnita, M. Syahran Jailani, "Teknik Pemeriksaan Keabsahan Data Dalam Riset Ilmiah," *Journal Genta Mulia* 15, no. 2 (2024): 70–78.

dikategorikan sesuai dengan tema yang relevan sesuai dengan kebutuhan penelitian. Data yang telah valid kemudian dikelompokkan berdasarkan tema, seperti pemenuhan kelaiklautan kapal, dan hambatan dalam pemenuhan kelaiklautan kapal. Pengelompokan ini memudahkan analisis data secara sistematis sesuai kebutuhan penelitian.

c. Verifikasi Data (*verifying*)

Verifikasi data ini proses untuk memeriksa keakuratan data yang telah dikumpulkan. Tahap ini untuk memastikan bahwa data yang diperoleh benar-benar mencerminkan kondisi yang ada di lapangan dan tidak ada data yang salah atau menyesatkan. Dilakukan verifikasi dengan membandingkan data dari berbagai sumber dan melakukan cross-check dengan responden yang terdiri dari pihak pelabuhan dan Dinas Perhubungan Kabupaten Sumenep untuk memastikan data akurat dan mencerminkan kondisi nyata di lapangan, sehingga bebas dari kesalahan atau bias.

d. Analisis Data (*analysing*)

Analisis merupakan tahapan di mana data yang telah dikumpulkan dianalisis dengan mengacu pada teori yang relevan, sehingga dapat ditemukan jawaban untuk masalah yang sedang diteliti.<sup>80</sup> Data yang sudah tervalidasi dianalisis menggunakan teori kesadaran hukum menurut Soerjono Soekanto yang diukur melalui empat unsur yaitu pengetahuan, pemahaman, sikap, dan perilaku terhadap hukum untuk

---

<sup>80</sup> Dewi Kurniasih et al., *Teknik Analisa*, 2021.

mengidentifikasi pemenuhan kelaiklautan kapal berdasarkan Pasal 117 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

e. Kesimpulan (*Concluding*)

Kesimpulan ini merupakan bagian akhir dari penelitian yang menyajikan rangkuman temuan-temuan penelitian dengan cara yang terstruktur, jelas, logis, dan tanpa ada pengulangan informasi.<sup>81</sup> Tujuan dari kesimpulan untuk mempermudah pembaca dalam memahami dan menafsirkan data yang telah diperoleh. Kesimpulan disusun berdasarkan hasil analisis yang memberikan gambaran menyeluruh mengenai pemenuhan kelaiklautan kapal berdasarkan Pasal 117 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

---

<sup>81</sup> Sulaiman Saat and Sitti Mania, *Pengantar Metodologi Penelitian*, 2020.

## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Gambaran Umum Pelabuhan Cangkarman Madura**

Pelabuhan Cangkarman merupakan salah satu pelabuhan yang terletak Di Desa Aengbaja Kenek, Kecamatan Bluto, Kabupaten Sumenep, Madura. Secara administratif Kabupaten Sumenep mencakup sekitar 27 kecamatan di daratan dan 8 diantaranya merupakan kecamatan yang berada di kepulauan.<sup>82</sup> Pelabuhan ini menjadi lokasi yang sangat strategis di pulau Madura karena berada di ujung kabupaten yang menjadi penghubung penyeberangan masyarakat Bluto dengan masyarakat pulau Gili Raja.

Pelabuhan Cangkarman menjadi sebuah mobilitas penyeberangan masyarakat yang tidak hanya memfasilitasi penyeberangan barang dan penumpang saja, melainkan sarana jembatan terjadinya aktivitas sosial ekonomi masyarakat yang menjadi bagian penting bagi masyarakat pesisir yang berada di pulau. Terutama mata pencaharian masyarakat sekitar pelabuhan berasal dari aktivitas pelayaran dan antar barang dari darat ke suatu pulau.

Secara geografis Pulau Gili Raja tidak banyak memiliki lahan sawah, kondisi tanah dan topografi membuat produksi pertanian bersandar pada barang impor dari daratan melalui Pelabuhan Cangkarman terutama bahan pokok seperti beras dan minyak. Setiap hari Pelabuhan Cangkarman ramai dengan adanya lalu

---

<sup>82</sup> Dukcapil, Letak Geografis, 7 Februari 2019 “Di Akses Dari Website 2025”, [https://sumenepkab.go.id/profil/letak-geografis?utm\\_source](https://sumenepkab.go.id/profil/letak-geografis?utm_source).

lintas kapal rakyat yang mengangkut kebutuhan pokok, bahan bangunan, hasil laut serta penumpang yang akan melakukan perjalanan antar wilayah. Keterbatasan lahan pertanian di Gili Raja menjadikan Pelabuhan Cangkarman berperan penting dalam pendistribusian barang.

Kapal yang beroperasi di Pelabuhan Cangkarman terdapat 11 (Sebelas) kapal yang berukuran relatif lebih kecil dibanding kapal yang berada di pelabuhan besar lainnya di Jawa Timur, namun peran Pelabuhan Cangkarman sangat signifikan bagi masyarakat untuk menjaga kesinambungan perekonomian di pulau Gili Raja.<sup>83</sup> Kehidupan sehari-hari masyarakat di sekitar Pelabuhan sangat bergantung pada aktivitas pelayaran mulai dari pedagang, nelayan hingga penyedia transportasi darat yang melayani penumpang setelah tiba di Pelabuhan.

Hubungan antar wilayah yang difasilitasi oleh Pelabuhan Cangkarman ini membentuk pola pertukaran ekonomi yang dilakukan oleh masyarakat Bluto dan penduduk Gili raja melalui kegiatan perdagangan maupun sosial jalur laut. Di pulau Gili Raja terdapat 4 (Empat) Desa yang menampung masyarakat didalamnya diantaranya Desa Lombok, Desa Jate, Desa Banbaru dan Desa Banmaleng.<sup>84</sup> Meskipun Pelabuhan Cangkarman masih minim infrastruktur modern didalamnya termasuk listrik yang rata-rata masih menggunakan pencahayaan tenaga surya, namun pelabuhan ini menjadi simbol penting yang menopang kehidupan masyarakat serta memperkuat kesatuan antar wilayah dalam skala yang lebih luas.

---

<sup>83</sup> Nur Faili, Wawancara, (12 Agustus 2025).

<sup>84</sup> Subhan Hadi, "Statistik Daerah Kecamatan Gili Genting 2014," *Badan Pusat Statistik Kabupaten Sumenep*, 2014.

Selain itu Pelabuhan Cangkarman menjadi pusat distribusi barang dan kebutuhan logistik masyarakat sekitar. Kebutuhan pokok seperti beras, gula, minyak, semen dan barang konsumsi lainnya didatangkan dari kecamatan Bluto, sedangkan hasil tangkapan dari pulau Gili Raja seperti ikan dan hasil laut lainnya di distribusikan ke daerah sekitar melalui pelabuhan ini. Aktivitas pelayaran yang berlangsung setiap hari untuk mobilitas barang dan penumpang menjadi gambaran penting hadirnya Pelabuhan Cangkarman sebagai penghubung antar daerah sebagai sumber penghasil dengan pasar konsumsi.<sup>85</sup> Untuk mengetahui lebih jelas kapal-kapal yang terdapat di Pelabuhan Cangkarman untuk mobilitas pelayaran dapat dilihat pada table dibawah ini:

**Tabel.3**  
**Jumlah Kapal Pelabuhan Cangkarman**

No.	Nama Kapal	Nama Pemilik	Jumlah Awak Kapal
1.	KLM. Pesawat	Moh. Jaiz	2-3 Orang
2.	KLM. Madu Kismo	Enno Jahri	2-3 Orang
3.	KLM. Terang Bulan	Hos	2-3 Orang
4.	KLM. Jaya Barokah	Slamet	2-3 Orang
5.	KLM. Gunung Jati	H. Erri	2-3 Orang
6.	KLM. Sonar	Asis	2-3 Orang
7.	KLM. Nyonya	Horsi	2-3 Orang
8.	KLM. Ambulan	M. Agus	2-3 Orang
9.	KLM. Patas	Lison	2-3 Orang
10.	KLM. Samudra	Mislan	2-3 Orang
11.	KLM. Harapan Jaya	Tayon	2-3 Orang

---

<sup>85</sup> Moh. Jaiz, Wawancara, ( Sumenep, 12 Agustus 2025).

Sumber : Bapak Adhid, Wawancara (Sumenep, 23 September 2025).

Dari data diatas dapat dilihat bahwa terkait dengan kapal-kapal yang beroperasi di Pelabuhan Cangkarman Madura tercatat sebelas kapal rakyat yang secara rutin melayani jalur pelayaran antar pulau, khususnya yang menghubungkan di daratan dengan pulau-pulau kecil lain di sekitarnya. Kapal-kapal tersebut antara lain bernama KLM. Pesawat, KLM. Madu Kismo, KLM. Terang Bulan, KLM. Jaya Barokah, KLM. Gunung Jati, KLM. Sonar, KLM. Nyonya, KLM. Ambulan, KLM. Patas, KLM. Samudra dan KLM. Harapan Jaya. Kesebelas kapal tersebut menjadi tulang punggung utama aktivitas pelayaran rakyat di kawasan tersebut, karena hampir seluruh distribusi barang maupun pergerakan penumpang dari Pelabuhan Cangkarman menuju Gili Raja bergantung pada layanan transportasi laut yang mereka sediakan.

Dari Pelabuhan Cangkarman kesebelas kapal rakyat ini dibagi menjadi dua rute pemberhentian di Pulau Gili Raja, diantaranya KLM. Terang Bulan, KLM. Jaya Barokah, KLM. Gunung Jati, KLM. Sonar, KLM. Nyonya dan KLM. Ambulan berhenti di Pelabuhan Tanggek, sedangkan KLM. Pesawat, KLM. Madu Kismo, KLM. Patas, KLM. Samudra dan KLM. Harapan Jaya berhenti di Pelabuhan Cangcang. Jarak tempuh pelayaran kedua rute ini hampir sama yaitu ditempuh dalam waktu normal sekitar 60 menit dari Pelabuhan Cangkarman dengan tarif dikenakan Rp. 20.000 ribu per orang.<sup>86</sup>

---

<sup>86</sup> H. Erri, Wawancara, (Sumenep, 23 September 2025).

Setiap kapal memiliki jumlah awak yang bervariasi sesuai dengan kapasitas pelayarannya. Awak kapal ini terdiri dari nakhoda, juru mudi, anak buah kapal (ABK), serta petugas bongkar muat yang bekerjasama memastikan kelancaran dan keselamatan pelayaran. Keberadaan awak kapal yang berkompeten menjadi unsur penting agar proses pelayaran dapat berjalan tertib, efisien, dan sesuai dengan ketentuan keselamatan pelayaran yang berlaku.

Di samping itu, setiap kapal diharapkan telah memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan tentang pelayaran yang meliputi aspek kelengkapan dokumen, kondisi teknis kapal, alat keselamatan, hingga kecakapan awak kapalnya.<sup>87</sup> Pemenuhan aspek kelaiklautan ini sangat penting karena berhubungan langsung dengan keselamatan pelayaran, perlindungan terhadap penumpang maupun barang, serta keberlangsungan operasi kapal itu sendiri.<sup>88</sup>

Peranan kesebelas kapal ini tidak dapat diremehkan karena mereka menjadi penggerak utama aktivitas ekonomi dan sosial masyarakat pesisir. Setiap hari kapal-kapal tersebut melakukan perjalanan bolak-balik membawa penumpang dan barang dari Pelabuhan Cangkarman ke Gili Raja, sekaligus mengangkut kebutuhan pokok seperti beras, gula, minyak goreng, semen, bahan bangunan, dan barang konsumsi lainnya ke pulau-pulau kecil.<sup>89</sup> Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa keberadaan armada kapal di Pelabuhan Cangkarman menjadi simpul penting dalam

---

<sup>87</sup> Pasal 117 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

<sup>88</sup> Soesi Idayanti, *Hukum Transportasi*, 2023.

<sup>89</sup> Nur Faili, Wawancara, (Sumenep, 12 Agustus 2025).

menjaga kesinambungan roda perekonomian serta mempererat hubungan sosial antarwilayah. Kapal rakyat ini bukan hanya menjadi sarana transportasi semata, tetapi juga simbol keterhubungan antara masyarakat pesisir yang hidup di tengah keterbatasan infrastruktur darat, namun tetap mampu membangun jaringan kehidupan yang dinamis dan produktif melalui jalur laut.

Pelabuhan Cangkarman sebagai salah satu pelabuhan dengan intensitas aktivitas pelayaran yang cukup tinggi, sehingga aspek kelaiklautan kapal menjadi hal yang sangat krusial untuk dikaji. Penelitian mengenai kelaiklautan kapal di Pelabuhan Cangkarman perlu dilakukan untuk menilai sejauh mana kapal-kapal yang beroperasi telah memenuhi ketentuan teknis, administratif, dan operasional sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran beserta peraturan pelaksanaannya.

Kajian ini penting untuk memastikan bahwa setiap kapal yang beroperasi telah laik laut, aman serta memenuhi standar keselamatan. Selain itu, penelitian ini diharapkan dapat mengidentifikasi berbagai faktor penghambat dan pendukung dalam implementasi pemeriksaan kelaiklautan kapal baik dari segi fasilitas pelabuhan, kesadaran pemilik kapal terhadap regulasi keselamatan, maupun efektivitas pengawasan oleh pihak Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP).

## **B. Pemenuhan Kelaiklautan Kapal Berdasarkan Pasal 117 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Studi di Pelabuhan Cangkarman Madura**

Pelabuhan Cangkarman merupakan tempat untuk melakukan aktivitas penyeberangan orang dan barang yang melintasi lautan menuju pulau Gili Raja.<sup>90</sup> Di ketahui Pelabuhan Cangkarman terdapat 11 kapal yang beroperasi sebagaimana yang dijelaskan diatas. Kapal yang berlayar di pelabuhan ini perlu adanya pengawasan untuk menjamin keselamatan penumpang yang di muat, salah satunya dengan melakukan pengawasan terhadap alat keselamatan yang disediakan dan batas muatan kapal yang ditumpangi di Pelabuhan Cangkarman.

Hal ini mengacu pada peraturan perundangan-undangan Pasal 117 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyatakan bahwa keselamatan dan keamanan angkutan perairan yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan kelaiklautan kapal.<sup>91</sup> Pemenuhan kelaiklautan kapal harus dilakukan dan diimplementasikan dalam kegiatan pelayaran sebagaimana yang telah ditetapkan ketentuannya dalam Undang-Undang, termasuk Pelabuhan Cangkarman yang masih menghadapi beberapa tantangan dalam pemenuhan.

Jika di tinjau dari hasil wawancara yang dilakukan peneliti dengan beberapa awak kapal ditemukan bahwa tidak semua kapal di Pelabuhan Cangkarman memenuhi standar kelaiklautan kapal, salah satunya dari alat keselamatan yang belum mencapai standar minimal yang ditetapkan Undang-Undang. Meskipun

---

<sup>90</sup> Fadli, "Daya Dukung Pelabuhan Cangkarman Sebagai Jalur Pendistribusian Produk Pertanian Untuk Masyarakat Pulau Gili Raja."

<sup>91</sup> Pasal 117 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

dalam Pasal 117 ayat (2) Undang-Undang Pelayaran tidak disebutkan secara detail standar minimal alat keselamatan dan hanya mewajibkan kapal memiliki alat keselamatan sesuai standar, namun dalam Lampiran 1 PERMENHUB No. 62 Tahun 2019 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyebrangan mengatur alat keselamatan yang harus dipenuhi seperti Life jacket, sekoci, alat pemadam kebakaran dan jalur evakuasi. Selain itu jumlah minimal life jacket harus lebih banyak dari jumlah orang yang berada diatas kapal yang meliputi awak kapal dan penumpang.

Penelitian dilakukan melalui wawancara yang ditanyakan langsung kepada pihak yang bersangkutan dalam penelitian ini seperti wawancara dengan Bapak Jaiz sebagai pemilik kapal yang diberi nama Kapal Pesawat juga menyampaikan bahwa alat keselamatan belum memadai, jaket pelampung hanya tersedia berkisar dua sampai tiga buah dan hanya disediakan untuk awak kapal saja bukan seluruh penumpang.<sup>92</sup>

Hal ini tidak sejalan dengan ketentuan Pasal 1 ayat 34 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran yang menegaskan bahwa keselamatan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.<sup>93</sup> Ketidaklengkapan alat keselamatan akan berdampak fatal jika terjadi sesuatu yang

---

<sup>92</sup> Moh. Jaiz, Wawancara, (Sumenep, 12 Agustus 2025).

<sup>93</sup> Pasal 117 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

membahayakan, sedangkan pelampung tidak sesuai dengan kapasitas penumpang kapal. Pemenuhan kelaiklautan kapal di Pelabuhan Cangkarman berdasarkan hasil penelitian dapat diuraikan dalam table berikut :<sup>94</sup>

**Tabel.4**

**Pemenuhan Kelaiklautan Kapal Di Pelabuhan Cangkarman Madura**

No.	Nama Kapal	Mesin	Alat Keselamatan	Muatan
1.	KLM. Pesawat	Layak	Kurang memadai (Pelampung 2)	Kapasitas 40-60 Orang
2.	KLM. Madu Kismo	Layak	Memadai	Kapasitas 40 Orang
3.	KLM. Gunung Jati	Layak	Memadai	Kapasitas 40 Orang
4.	KLM. Jaya Barokah	Layak	Kurang memadai (Pelampung 2)	Kapasitas 50 Orang
5.	KLM. Terang Bulan	Kurang Layak (Mesin Cukup Lama)	Kurang memadai (Alat pemadam kebakaran)	Kapasitas 40 Orang
6.	KLM. Sonar	Layak (Namun Beberapa Kali Ada Perbaikan)	Memadai	Kapasitas 40-60 Orang
7.	KLM. Nyonya	Layak	Kurang Memadai (Alat pemadam kebakaran)	Kapasitas 40
8.	KLM. Ambulan	Layak	Memadai	Kapasitas 40-60 Orang
9.	KLM. Patas	Layak	Kurang memadai (Pelampung 2)	Kapasitas 40
10	KLM. Samudra	Layak	Memadai	Kapasitas 40-60 Orang
11.	KLM. Harapan Jaya	Kurang Layak (Mesin Cukup Lama)	Kurang Memadai	Kapasitas 40-60 Orang

Sumber : H. Erri, Wawancara (Sumenep, 23 September 2025).

---

<sup>94</sup> Erri, "Wawancara."

Berdasarkan data pada tabel diatas pemenuhan kelaiklautan kapal di Pelabuhan Cangkarman masih terbilang cukup layak dari segi mesin yang digunakan, meskipun terdapat beberapa kapal yang masih menggunakan mesin lama seperti Kapal Terang Bulan dan Kapal Harapan Jaya.<sup>95</sup> Kapal dengan mesin terlalu tua dan tidak terawat dapat berpotensi mengalami gangguan dalam pelayaran yang bukan hanya mengancam kelancaran transportasi, melainkan juga membahayakan keselamatan penumpang.<sup>96</sup>

Pada dasarnya pelampung yang disediakan oleh otoritas berjumlah 3 pelampung, namun seiring berjalannya waktu terdapat pelampung yang berkurang seperti Kapal Pesawat dan Kapal Jaya Barokah. Menurut penuturan otoritas pelampung yang disediakan hanya diperuntukan bagi awak kapal saja, sedangkan penumpang belum mendapatkan fasilitas tersebut. Disamping karna anggaran yang tidak memadai Pelabuhan Cangkarman di anggap sebagai pelabuhan kecil dan jarak pelayaran tidak terlalu jauh, sehingga tidak terlalu membutuhkan alat pelampung yang banyak. Selain itu minimnya petugas yang hendak melakukan pengawasan di pelabuhan ini masih sangat terbatas, sehingga pengawasan belum sepenuhnya optimal.<sup>97</sup>

Secara empiris dari kesebelas kapal yang beroperasi hanya sebagian kecil yang memiliki perlengkapan keselamatan sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran seperti jaket pelampung yang

---

<sup>95</sup> Nur Faili, Wawancara, (Sumenep, 12 Agustus 2025).

<sup>96</sup> Idayanti, *Hukum Transportasi*.

<sup>97</sup> Lilik, Wawancara, (Sumenep, 30 September 2025).

masih minim, alat pemadam kebakaran dan mesin yang kurang layak sebagaimana table diatas. Hal ini menunjukkan bahwa pengawasan dan perawatan kapal belum berjalan secara optimal, pihak pelabuhan dan pemilik kapal wajib melakukan perawatan mesin sebagai prioritas agar pemenuhan kelaiklautan kapal dapat terpenuhi sesuai Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.<sup>98</sup>

Diperkuat dengan keterangan yang disampaikan oleh Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan yang menyatakan bahwa masih terdapat kapal yang belum memenuhi persyaratan administratif dan teknis terkait kelaiklautan kapal, pelampung dan alat keselamatan lainnya sering kali tidak memenuhi jumlah minimal yang disyaratkan dalam ketentuan.<sup>99</sup> Hal ini disebabkan oleh kurangnya pengawasan intensif dari para otoritas dan minimnya kesadaran hukum awak kapal terhadap pentingnya aspek keselamatan pelayaran.

Fakta ini semakin ironis jika di hubungkan dengan kasus kecelakaan yang terjadi di wilayah Bluto akibat kelebihan muatan yang seharusnya menjadi pelajaran penting mengenai pentingnya perhatian terhadap batas muatan.<sup>100</sup> Sebagaimana yang disampaikan oleh bapak Asis dalam wawancara bahwa kecelakaan terjadi karena saat itu muatan memang melebihi kapasitas yang diizinkan. Pemilik barang meminta tambahan muatan agar pengangkutan dapat dilakukan sekaligus dalam satu kali pelayaran yang kemudian awak kapal bersedia

---

<sup>98</sup> “Pasal 117 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran,” n.d.

<sup>99</sup> Nur Faili, Wawancara, (Sumenep, 12 Agustus 2025).

<sup>100</sup> Jatim, “Warga Khawatir Cuaca Buruk, Perahu Jurusan Giliraja-Cangkarman Sumenep Tak Sedia Pelampung.”

melakukan kelebihan muatan karena menurutnya bisa mendapatkan keuntungan yang lebih besar.<sup>101</sup>

Kapal yang berlayar tanpa memenuhi standar keselamatan pada dasarnya dapat menimbulkan potensi mudharat besar bagi penumpang dan awak kapal, dengan pemenuhan kelaiklautan kapal akan meminimalisir terjadinya resiko yang dapat merugikan segala pihak dan kerugian finansial. Kapal yang memenuhi kelaiklautan akan meningkatkan rasa aman dan kepercayaan masyarakat dalam menggunakan transportasi laut, sehingga mobilitas ekonomi dan sosial terutama bagi masyarakat sekitar Pelabuhan Cangkarman semakin lancar. Oleh karena itu, kesadaran para pihak yang berkaitan dengan pelayaran terhadap pemenuhan kelaiklautan kapal perlu ditingkatkan dan diperhatikan untuk meningkatkan nilai-nilai syariah.

Kesadaran hukum merupakan keadaan seseorang paham dan mengerti bahwa sebuah perintah dan larangan terdapat hukum yang mengaturnya.<sup>102</sup> Kesadaran hukum diatur sebagai wujud masyarakat patuh terhadap aturan yang berlaku, sehingga apabila awak kapal menyadari pentingnya hukum maka akan melakukan kegiatan pelayaran sesuai dengan hukum yang berlaku. Soerjono Soekanto membagi teori kesadaran hukum menjadi empat unsur yaitu Pengetahuan hukum, pemahaman hukum, sikap hukum dan perilaku hukum.<sup>103</sup>

---

<sup>101</sup> Asis, “Wawancara” (sumenep, 2025).

<sup>102</sup> Fahamsyah, *Pengantar Ilmu Hukum*.

<sup>103</sup> Soerjono Soekanto, “Jurnal Hukum & Pembangunan Kesadaran Hukum Dan Kepatuhan Hukum” 7, no. 6 (1977).

Menurut Soerjono Soekanto kesadaran hukum merupakan salah satu faktor penting dalam mengimplementasikan efektivitas pelaksanaan hukum di masyarakat, dengan adanya kesadaran hukum dapat menggambarkan sejauh mana masyarakat memahami, menghargai dan mematuhi ketentuan hukum yang berlaku.<sup>104</sup> Apabila awak kapal sudah mengetahui sebuah aturan namun tidak mengimplementasikan, maka dapat dikatakan kesadaran hukum awak kapal belum mencapai standar yang ditetapkan.

Teori kesadaran hukum digunakan untuk menilai sejauh mana awak kapal di Pelabuhan Cangkarman memiliki kesadaran terhadap kewajiban pemenuhan kelaiklautan kapal sebagaimana diatur dalam Pasal 117 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang menegaskan bahwa setiap kapal yang berlayar wajib memenuhi persyaratan kelaiklautan demi keselamatan pelayaran. Dengan teori ini, maka kesadaran hukum dari para awak kapal dapat digambarkan berdasarkan empat unsur tersebut dengan melakukan analisis dalam penelitian yang melihat langsung kondisi dilapangan.

### 1. Pengetahuan Hukum (*Legal Knowledge*)

Pengetahuan hukum merupakan unsur pertama dari teori kesadaran hukum yang dikemukakan oleh Soerjono Soekanto, menurutnya pengetahuan hukum adalah sebuah penilaian terhadap seseorang mengetahui tentang aturan-aturan hukum yang berlaku dalam masyarakat, baik yang tertulis (hukum positif) maupun

---

<sup>104</sup> Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum Dan Kepatuhan Hukum*, 2003.

tidak tertulis (kebiasaan, adat, norma sosial yang diakui sebagai hukum).<sup>105</sup> Pengetahuan hukum dapat dilihat dari sejauh mana seseorang mengetahui bahwa suatu aturan hukum itu ada untuk mengatur kehidupan masyarakat dan sanksi bagi yang melanggarinya.<sup>106</sup> Seseorang tidak mungkin memiliki kesadaran hukum yang baik jika tidak mengetahui adanya norma atau aturan hukum yang mengatur perilakunya. Dengan adanya pengetahuan hukum menjadi titik awal pembentukan sikap dan perilaku hukum sebagai terpenuhinya unsur kesadaran hukum.

Dalam konteks pelayaran hal ini berkaitan dengan pengetahuan awak kapal tentang peraturan perundang-undangan yang mengatur keselamatan dan kelaiklautan kapal seperti Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, terutama isi dari Pasal 117 Ayat (1) yang mewajibkan setiap kapal memenuhi syarat keselamatan dan kelaiklautan.<sup>107</sup> Peraturan ini menjadi perhatian penting bagi awak kapal untuk mengetahui bahwa terdapat Undang-Undang yang mengatur tentang keselamatan penumpang, sehingga awak kapal bisa lebih waspada dan memperhatikan kelaiklautan kapal sebelum berlayar. Awak kapal yang tidak mengetahui aturan hukum ini akan menganggap bahwa sebuah pelayaran hanya sekedar berlayar membawa penumpang secara aman tanpa memperhatikan apa saja yang harus disiapkan, terutama jika terjadi resiko yang tidak diinginkan ketika dalam perjalanan.

---

<sup>105</sup> Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum Dan Kepatuhan Hukum*, 1982.

<sup>106</sup> Jamaludin Ghafur, “Analisis Dan Perbandingan Dua Model Kepatuhan Masyarakat Terhadap Hukum,” *Jurnal Serambi Hukum* 14, no. 02 (2021): 1–10.

<sup>107</sup> Pasal 117 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Dari hasil penelitian yang dilakukan melalui wawancara dinyatakan bahwa sebagian besar awak kapal di Pelabuhan Cangkarman belum memiliki pengetahuan hukum yang memadai.<sup>108</sup> Para awak kapal mengetahui secara umum bahwa kapal harus laik laut sebelum berlayar, tetapi tidak memahami secara spesifik dasar hukumnya maupun isi Pasal-Pasal yang mengatur kewajiban tersebut. Sebagian awak kapal hanya mengetahui aturan dari arahan nakhoda atau petugas syahbandar, bukan dari pemahaman terhadap regulasi formal.

Awak kapal hanya mengetahui bahwa kapal harus aman berlayar, namun tidak memahami bahwa alat pemadam kebakaran dan jaket pelampung merupakan syarat formal dalam laik laut.<sup>109</sup> Terutama masyarakat di sekitar Pelabuhan Cangkarman yang informasi terkait aturan hukum hanya berfokus pada kegiatan yang ada di sekitar pelabuhan seperti antar barang kebutuhan pokok dari darat ke pulau Gili Raja, dan tidak membahas secara detail terkait syarat kelaiklautan yang harus dipenuhi. Hal ini menunjukkan bahwa tingkat pengetahuan hukum belum mencapai standar yang ditetapkan karena informasi hukum belum tersosialisasi dengan baik kepada seluruh awak kapal.

Pelaksanaan norma hukum sering diabaikan oleh awak kapal karena dianggap tidak penting atau tidak diketahui, sehingga timbulah pelanggaran hukum yang tidak disengaja (*unintentional violation*) dan tidak disadari karena ketidaktahuan awak kapal. Minimnya pengetahuan hukum menyebabkan lemahnya

---

<sup>108</sup> Asis, "Wawancara."

<sup>109</sup> Willem Nikson, *Kebijakan Keselamatan Dan Keamanan Transportasi Laut*, 2009.

pemahaman yang dapat membentuk sikap acuh terhadap hukum, hal ini dapat berakibat pada perilaku yang tidak patuh terhadap hukum sehingga perlu ditingkatkan pengetahuan hukum terutama dari para awak kapal.<sup>110</sup>

## 2. Pemahaman Hukum (*Legal Understanding*)

Pemahaman hukum adalah kemampuan seseorang untuk menjelaskan atau menafsirkan isi dari peraturan hukum yang berlaku dalam masyarakat.<sup>111</sup> Sehingga seseorang tidak hanya tau bahwa aturan itu ada, tetapi juga memahami makna dan tujuan diberlakukannya aturan tersebut. Di Pelabuhan Cangkarman memperlihatkan bahwa sebagian awak kapal belum memahami secara utuh alasan pentingnya kelaiklautan kapal. Misalnya, beberapa awak kapal beranggapan bahwa pemeriksaan keselamatan hanya formalitas sebelum berangkat, bukan bagian dari sistem pencegahan kecelakaan laut. Ada pula awak kapal yang tidak mengetahui bahwa kelebihan muatan kapal dapat berimplikasi hukum seperti sanksi administratif atau penahanan kapal. Dengan demikian tingkat pemahaman hukum tergolong rendah karena sebagian besar awak kapal memandang peraturan hanya sebagai kewajiban administratif, bukan instrumen keselamatan dan perlindungan hukum sehingga masih ada awak kapal yang melakukan muatan berlebihan.

Fakta adanya kecelakaan kapal akibat kelebihan muatan di perairan Bluto semakin memperkuat bahwa pemahaman hukum awak kapal di pelabuhan ini belum optimal.<sup>112</sup> Apabila para awak kapal memahami dan mematuhi peraturan

---

<sup>110</sup> Arya Salman Aziz, “Pentingnya Kesadaran Hukum Dalam Dinamika Sosial Di Masyarakat.”

<sup>111</sup> Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum Dan Kepatuhan Hukum*, 1982.

<sup>112</sup> News, “Diduga Kelebihan Muatan, Perahu Bermuatan Keramik Tenggelam Di Perairan Bluto.”

dengan baik, maka kegiatan pelayaran juga akan berlayar dengan aman. Namun jika peraturan diterapkan hanya sebagian atau tidak secara menyeluruh maka tujuan peraturan tidak akan tercapai secara optimal. Hal tersebut akan mempengaruhi pemenuhan kelaiklautan kapal, karena pemenuhan kelaiklautan kapal yang tidak terlaksana secara menyeluruh akan berdampak negatif yang seharusnya tidak terjadi.

Oleh karena itu, pelaksanaan pemenuhan kelaiklautan kapal harus dipahami sebagai kewajiban hukum yang mutlak, tidak hanya sebagai formalitas administratif untuk memperoleh Surat Izin Berlayar (SIB), melainkan juga sebagai jaminan nyata atas keselamatan pelayaran. Untuk mewujudkan pelaksanaan pemenuhan kelaiklautan kapal yang ideal di Pelabuhan Cangkarman, diperlukan strategi komprehensif yang melibatkan semua pihak. Sebagaimana Pasal 117 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang menyatakan kapal dapat berlayar apabila sudah memenuhi persyaratan kelailautan kapal sebagai salah satu acuan untuk melayarkan kapal dengan baik dan aman.<sup>113</sup> Dilakukan secara nyata dalam praktik sehari-hari dan mampu mencapai tujuan untuk memberikan perlindungan keamanan dan keselamatan, sehingga dapat memberikan manfaat sesuai yang diharapkan oleh masyarakat. Pihak pelabuhan perlu memperketat pengawasan terhadap setiap kapal yang akan berlayar, termasuk melakukan inspeksi langsung terkait kondisi fisik kapal, kelengkapan alat keselamatan, serta jumlah muatan yang diangkut.

---

<sup>113</sup> Pasal 117 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Pemeriksaan ini dilakukan untuk memastikan bahwa setiap kapal yang beroperasi telah memenuhi standar kelaiklautan kapal sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan pelayaran. Pengecekan kelaiklautan kapal dilakukan oleh pihak yang berwenang seperti Kementerian Perhubungan dan Syahbandar atau KSOP (Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan). Syahbandar melakukan pengecekan dengan pemeriksaan fisik terhadap kapal yang layak untuk berlayar serta pengawasan berat barang maupun penumpang yang hendak dibawa untuk memastikan tidak ada muatan berlebih.<sup>114</sup> Sehingga jika ditemukan kapal yang muatan berlebihan maka Syahbandar berwenang untuk menahan keberangkatan kapal dan pemilik dapat dikenakan sanksi administrasi bahkan pidana jika membahayakan keselamatan pelayaran.

Dukungan dan bantuan pemerintah telah diberikan melalui kerja sama otoritas Pelabuhan berupa penyediaan alat keselamatan kapal seperti pelampung dan alat pemadam api. Namun demikian, dukungan tersebut belum sepenuhnya optimal karena cakupannya masih terbatas. Hal ini terlihat dari jumlah alat keselamatan yang masih minim dan belum mencakup semua penumpang kapal. Diharapkan ke depannya dukungan fasilitas keselamatan dapat dipenuhi dan ditingkatkan sesuai dengan Lampiran 1 PERMENHUB No. 62 Tahun 2019 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyebrangan mengatur alat keselamatan yang harus dipenuhi seperti Life jacket, sekoci, alat pemadam kebakaran dan jalur

---

<sup>114</sup> Joni Afriadi, “Syahbandar Melakukan Pengecekan Dengan Pemeriksaan Fisik Terhadap Kapal Yang Layak Untuk Berlayar Serta Pengawasan Berat Barang Maupun Penumpang Yang Hendak Dibawa Untuk Memastikan Tidak Ada Muatan Berlebih,” 2021.

evakuasi. Jumlah minimal life jacket harus lebih banyak dari jumlah penumpang yang ada di atas kapal.<sup>115</sup>

Beberapa otoritas petugas menyatakan bahwa keterbatasan jumlah tenaga teknis dan sarana pendukung menjadi salah satu faktor utama yang menghambat pelaksanaan pengawasan secara menyeluruh.<sup>116</sup> Selain itu, sebagian besar kapal yang beroperasi di Pelabuhan Cangkarman merupakan kapal rakyat yang berukuran kecil yang belum seluruhnya memenuhi standar teknis sesuai regulasi.<sup>117</sup> Dalam beberapa kondisi ditemukan bahwa alat navigasi dan komunikasi masih sederhana dan tidak berfungsi secara optimal, namun kapal tetap beroperasi dengan pertimbangan kebutuhan ekonomi masyarakat pesisir.

Sementara itu, pengawasan administrasi difokuskan pada pemeriksaan dokumen kapal dan awak kapal, seperti Surat Izin Berlayar (SIB). Proses administrasi ini dilakukan oleh petugas KSOP sebelum kapal diberikan izin berlayar. Hal ini diatur dalam PERMENHUB Nomor PM 45 Tahun 2012 Tentang Kelaiklautan Kapal dan Sertifikasi Keselamatan Kapal yang menjadi pedoman teknis pemeriksaan dan penerbitan sertifikat kelaiklautan kapal.<sup>118</sup> Proses pemeriksaan dokumen dan penerbitan Surat Izin Berlayar (SIB) telah dilaksanakan sesuai dengan ketentuan yang berlaku, namun dalam pelaksanaannya masih terdapat beberapa kendala di lapangan.

---

<sup>115</sup> "PERMENHUB No. 7 Tahun 2023 Tentang Standar Keselamatan Transportasi Laut," n.d.

<sup>116</sup> Adhid, "Wawancara," 2025.

<sup>117</sup> Tayon, "Wawancara" (sumenep, 2025).

<sup>118</sup> "PERMENHUB Nomor PM 45 Tahun 2012 Tentang Kelaiklautan Kapal Dan Sertifikasi Keselamatan Kapal," n.d.

Pemeriksaan ini bertujuan untuk memastikan bahwa kapal dan awaknya telah memenuhi seluruh persyaratan teknis dan administratif sebelum melakukan pelayaran, namun berdasarkan hasil wawancara ditemukan bahwa tingkat pemahaman terhadap pentingnya kelengkapan dokumen belum merata.<sup>119</sup> Kapalkapal besar seperti yang di pelabuhan Kaliangket pusat KSOP berada umumnya memiliki dokumen yang lengkap dan masih berlaku, sedangkan kapal rakyat seperti di Pelabuhan Cangkarman sering kali belum memiliki dokumen yang lengkap atau masa berlakunya telah habis. Selain itu sistem pemeriksaan dokumen di Pelabuhan Cangkarman masih dilakukan secara manual, sehingga prosesnya memerlukan waktu cukup lama dan berpotensi terjadi kelalaian administratif.

Beberapa petugas juga mengakui adanya keterbatasan jumlah personel dalam melakukan pemeriksaan terhadap seluruh kapal yang akan berlayar, terutama pada saat musim ramai pelayaran. Meskipun demikian, pihak KSOP tetap berupaya untuk meningkatkan pengawasan dengan melakukan pemeriksaan acak dan inspeksi lapangan, terutama terhadap kapal yang dicurigai tidak memenuhi persyaratan keselamatan. Pemeriksaan izin berlayar juga dilakukan secara selektif, dengan prioritas pada kapal penumpang dan kapal yang membawa bahan berbahaya atau berisiko tinggi.

Sebagaimana yang disampaikan oleh bapak Adhid selaku Petugas KSOP menyatakan bahwa kurangnya petugas yang akan melakukan pemeriksaan secara ketat dan rutin di Pelabuhan Cangkarman menjadi alasan utama tidak terealisasinya

---

<sup>119</sup> Nur Faili, “Wawancara,” 2025.

pemahaman dan pengetahuan akan pentingnya hukum dalam pemenuhan kelaiklautan kapal terhadap para awak kapal.<sup>120</sup> Meskipun demikian pihak KSOP tetap memperhatikan kegiatan pelayaran yang terjadi di Pelabuhan Cangkarman baik penumpang ataupun barang.

Peran KSOP dalam memastikan pemenuhan kelaiklautan kapal di Pelabuhan Cangkarman dianggap sangat sentral karena didasarkan pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Pelaksanaan dan pengawasan pemenuhan persyaratan kelaiklautan kapal dilakukan oleh Syahbandar sebagai pejabat pemerintah yang diberi kewenangan oleh negara. KSOP dijadikan sebagai pihak yang berfungsi sebagai pengawas, pengendali, sekaligus memberi izin berlayar kapal, sehingga kapal yang belum mendapatkan persetujuan dari KSOP tidak diizinkan untuk berlayar.<sup>121</sup> Pemeriksaan administratif serta alat keselamatan dan keamanan sebelum berlayar dilakukan oleh KSOP sebagai bentuk implementasi dari Pasal 117 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, yang menegaskan bahwa setiap kapal harus dipenuhi persyaratan kelaiklautannya.

Sehingga KSOP memiliki peran penting dalam meningkatkan pemahaman awak kapal akan pentingnya kelaiklautan kapal dengan melakukan pemeriksaan mesin secara rutin dan penyediaan alat keselamatan sebelum berlayar. Undang-Undang dibentuk bukan hanya sebagai formalitas semata, melainkan untuk di

---

<sup>120</sup> Adhid, “Wawancara” (sumenep, 2025).

<sup>121</sup> Putri Rauzatul Ilmi and Irsadi Aristora, “Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Penyampaian Informasi Pelayaran Kapal Dan Standar Berlabuh Tongkang Sesuai Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008,” *Jurnal Jurist Argumentum* 2, no. 1 (2024): 17–31.

implementasikan dalam kehidupan nyata masyarakat agar dapat menjamin keselamatan dalam kegiatan pelayaran dan memberikan rasa aman bagi penumpang yang hendak berlayar.

### 3. Sikap Hukum (*Legal Attitude*)

Sikap hukum adalah kecenderungan seseorang untuk menghargai hukum sebagai sesuatu yang bermanfaat dan penting dalam mengatur kehidupan bermasyarakat, serta kemauan untuk mentaati hukum tersebut.<sup>122</sup> Sikap hukum menggambarkan kecenderungan seseorang untuk menghargai atau menolak aturan hukum yang berlaku.<sup>123</sup> Sikap ini dapat dilihat dari persepsi dan tanggapan terhadap penegakan hukum di lingkungannya terutama di Pelabuhan Cangkarman. Awak kapal yang menilai bahwa pemeriksaan kelaiklautan kapal penting untuk keselamatan, menunjukkan sikap hukum positif. Sebaliknya, jika mereka menganggap aturan itu hanya formalitas dan tidak penting, maka itu menunjukkan sikap hukum negatif.

Secara umum sikap hukum awak kapal di Pelabuhan Cangkarman cukup positif, meskipun belum mencapai standar ideal. Awak kapal mengetahui adanya hukum yang mengatur kegiatan pelayaran namun tidak memahami isi dan makna dari hukum tersebut, sehingga dalam praktiknya masih ditemukan sikap permisif terhadap pelanggaran ringan seperti kelebihan muatan, kapal berangkat tanpa

---

<sup>122</sup> Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum* (Jakarta: Rajawali, 1982).

<sup>123</sup> Agung Subroto Mustafa, Albertus D Soge, Chery Maria N, Shalsya Malika Yunus, Dharmasanti R P, Alex Sukardi, Raliyanto Budi, "Hukum Sebagai Pengendalian Sikap Dan Perilaku Sosial", *Jurnal Hukum Caraka Justitia*, Vol. 4, no. 2 (2024): 1–23.

pemeriksaan menyeluruh dan kurangnya alat keselamatan. Beberapa awak menyatakan bahwa mereka akan mematuhi aturan jika diawasi langsung oleh petugas, tetapi cenderung mengabaikannya ketika pengawasan longgar.

Sebagaimana yang disampaikan oleh Bapak Tayon saat wawancara bahwa kurangnya alat keselamatan seperti pelampung yang tidak sesuai dengan jumlah penumpang tidak akan menimbulkan masalah besar, selama kegiatan pelayaran berjalan dengan lancar dan tidak ada petugas yang melakukan pemeriksaan. Selain itu disampaikan juga bahwa meskipun tidak ada pemeriksaan kelaiklautan kapal, kegiatan berlayar di Pelabuhan Cangkarman tetap berjalan sebagaimana biasanya.<sup>124</sup> Hal yang demikian dianggap biasa karena tidak menimbulkan sanksi, ini menunjukkan bahwa sikap hukum sudah tumbuh, tetapi belum diiringi kesadaran moral internal terhadap pentingnya hukum itu sendiri.

Secara regulatif penerapan sertifikasi dan pemberian Surat Izin Berlayar (SIB) telah dilakukan oleh KSOP sesuai dengan ketentuan Pasal 117 Ayat (1) bahwa “*setiap kapal yang berlayar wajib memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal.*” Ketentuan ini menempatkan aspek kelaiklautan kapal sebagai prasyarat mutlak sebelum kapal diberi izin berlayar. Dengan demikian, keberangkatan kapal tanpa pemenuhan syarat laik laut dianggap sebagai pelanggaran terhadap peraturan perundang-undangan dan dapat menimbulkan risiko keselamatan pelayaran.<sup>125</sup>

---

<sup>124</sup> Tayon, “Wawancara.”

<sup>125</sup> Bachtiar Simatupang Jeki Jukrisno, Ramon Nofrizal, “Analisis Yuridis Pengawasan Manifes Penumpang Untuk Mewujudkan Kelaiklautan Kapal (Studi Penelitian Di Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam),” *Wajah Hukum* 7, no. April (2023): 230–38, <https://doi.org/10.33087/wjh.v7i1.1147>.

Namun, dalam praktiknya ditemukan bahwa di Pelabuhan Cangkarman masih terdapat kekurangan, seperti muatan yang tidak dibatasi, minimnya peralatan keselamatan serta kondisi perahu yang belum memadai. Hal ini menunjukkan bahwa sikap hukum terhadap peraturan belum dijalankan secara konsisten. Di samping itu, kapasitas pengawasan di pelabuhan kecil dinilai masih terbatas, sehingga penerapan aturan di lapangan belum sepenuhnya merata.<sup>126</sup>

Sementara itu, Ayat (2) menjelaskan secara rinci bahwa kelaiklautan kapal mencakup berbagai unsur penting antara lain keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal, pengawakan kapal, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal, kesehatan penumpang, status hukum kapal, serta manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran. Ruang lingkup ini menggambarkan bahwa penilaian laik laut tidak hanya berfokus pada kondisi fisik kapal, tetapi juga mencakup aspek manajerial, administratif, dan sumber daya manusia yang terlibat dalam operasional pelayaran.<sup>127</sup>

Dalam konteks Pelabuhan Cangkarman ketentuan ini menjadi sangat relevan karena pelabuhan berfungsi sebagai tempat pengawasan dan pengendalian kelaiklautan kapal oleh pihak syahbandar sebelum kapal melakukan kegiatan pelayaran. Syahbandar bertanggung jawab memastikan bahwa setiap kapal yang akan berlayar telah memenuhi seluruh persyaratan sebagaimana diatur dalam Pasal

---

<sup>126</sup> Adhid, "Wawancara," 2025.

<sup>127</sup> Nikson, *Kebijakan Keselamatan Dan Keamanan Transportasi Laut*.

117 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan dibuktikan dengan penerbitan Surat Izin Berlayar (SIB).

Berdasarkan ketentuan tersebut, dapat dipahami bahwa pengawasan teknis dan administrasi menjadi bagian penting dari upaya pemerintah dalam menjamin kelaiklautan kapal. Pengawasan yang dilakukan oleh KSOP Cangkarman seharusnya memastikan bahwa setiap kapal telah memenuhi seluruh aspek kelaiklautan sebagaimana dimaksud dalam pasal tersebut, namun hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi pengawasan di lapangan belum sepenuhnya berjalan efektif. Beberapa kendala yang dihadapi antara lain keterbatasan fasilitas pelabuhan, kurangnya pemeriksaan menyeluruh terhadap kondisi teknis kapal, serta masih adanya kapal kecil yang beroperasi tanpa sertifikat laik laut yang sah. Kondisi ini menunjukkan bahwa penerapan Pasal 117 Ayat (1)–(2) masih menghadapi tantangan dalam aspek pengawasan dan penegakan hukum.

Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Jo PP Nomor 22 Tahun 2011 Tentang Angkutan Pelayaran.<sup>128</sup> Di dalamnya juga mengatur terkait aturan teknis mengenai kelaiklautan dan keselamatan pelayaran. Selain itu KSOP (Kantor Syahbandar Dan Otoritas Pelabuhan) dan Ditjen Hublah juga di atur pengawasan di dalamnya yang bertugas mengawasi pemenuhan standar keselamatan termasuk pemeriksaan dokumen, batas muatan serta kondisi kapal hingga sanksi yang

---

<sup>128</sup> Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Jo PP Nomor 22 Tahun 2011 Tentang Angkutan Pelayaran, n.d.

diberikan baik secara administratif maupun pidana bagi kapal yang melanggar ketentuan keselamatan dan kelaiklautan kapal.

Terdapat dalam PERMENHUB Nomor PM 45 Tahun 2012 Tentang Kelaiklautan Kapal dan Sertifikasi Keselamatan Kapal yang menjadi pedoman teknis pemeriksaan dan penerbitan sertifikat kelaiklautan kapal. Jika ditemukan kapal yang tidak memenuhi standar pemenuhan kelaiklautan kapal, maka Syahbandar atau Otoritas dapat melakukan beberapa langkah administratif maupun teknis dalam bertindak. Ini menunjukkan bahwa sikap hukum harus ditegakkan sebagaimana mestinya peraturan itu dibuat, adapun langkah yang dapat dilakukan untuk meningkatkan sikap hukum tersebut diantaranya :

- a. Penolakan pemberian Surat Izin Berlayar (SIB) kapal tidak diizinkan untuk berlayar sampai semua kekurangan dipenuhi. SIB bentuk dokumen penting yang harus ada sebelum diberangkatkan, sehingga tanpa SIB maka kapal tidak diizinkan untuk beroperasi.
- b. Pemeriksaan dan perbaikan, Pemilik kapal wajib memperbaiki kerusakan yang terjadi pada kapal baik mesin ataupun kebocoran dan melengkapi alat keselamatan yang diperlukan seperti pelampung.
- c. Sanksi administrative berdasarkan Pasal 317- 321 Undang-Undang Pelayaran sanksi diberikan dalam bentuk teguran tertulis, pembekuan atau pencabutan sertifikat kelaiklautan hingga denda administrative
- d. Penahanan dan larangan berlayar yaitu KSOP dapat menahan kapal yang melakukan pelanggaran dan dapat membahayakan keselamatan penumpang.

e. Proses Hukum, Jika terdapat unsur pidana atau ketidak laik lautan kapal dapat menimbulkan kecelakaan, pencemaran atau korban jiwa, maka dapat dikenakan sanksi pidana sesuai dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Sanksi pidana dijelaskan dalam Pasal 302 bahwa 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 Rp400.000.000,00 (empat ratus juta rupiah).<sup>129</sup>

Sanksi ini dapat dikenakan apabila terdapat pelanggaran serius yang memakan korban jiwa atau pencemaran. Sehingga untuk meminimalisir terjadinya pidana tersebut maka KSOP berupaya untuk melakukan pengawasan yang lebih ketat terhadap para awak kapal dan memberikan sosialisasi agar awak kapal sadar akan pentingnya kelaiklautan. Dengan ketentuan ini, maka setiap kapal yang beroperasi di Pelabuhan Cangkarman harus tunduk pada aturan tersebut, namun fakta di lapangan menunjukkan adanya kesenjangan antara regulasi dengan praktik. Banyak kapal yang beroperasi masih minim kelengkapan alat keselamatan, misalnya jumlah pelampung tidak sesuai dengan kapasitas penumpang, bahkan ada kapal yang tidak menyediakan alat pemadam kebakaran sebagaimana mestinya.<sup>130</sup>

---

<sup>129</sup> Pasal 302 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, 2008.

<sup>130</sup> Faili, "Wawancara."

Kondisi ini tentu menyalahi ketentuan hukum yang berlaku karena dalam Pasal 1 Angka 34 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran telah menegaskan bahwa keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi syarat material, konstruksi, bangunan permesinan dan kelistrikan, stabilitas, tata susunan, serta kelengkapan alat penolong dan radio elektronik.<sup>131</sup> Jika persyaratan ini tidak dipenuhi, maka kapal tersebut secara hukum tidak layak untuk berlayar.

Pelabuhan Cangkarman yang menjadi jalur penyeberangan antara Bluto dan Pulau Gili Raja seharusnya memiliki pengawasan ketat terhadap praktik ini, karena menyangkut keselamatan jiwa masyarakat pengguna jasa transportasi laut. Pihak Syahbandar juga harus meningkatkan sikap hukum dari para pihak pelabuhan dan awak kapal dengan memberikan sanksi bagi yang melanggarinya untuk memberikan efek jera, sehingga lebih waspada dalam melakukan pelayaran.

#### 4. Perilaku Hukum (*Legal Behavior*)

Perilaku hukum adalah sebuah reaksi atau tindakan nyata seseorang dalam mematuhi atau melanggar hukum yang berlaku dalam kehidupan bermasyarakat.<sup>132</sup> Perilaku ini mencerminkan sejauh mana seseorang menjalankan ketentuan hukum yang telah berlaku dalam kehidupan sehari-hari, bukan hanya sekadar mengetahui atau memahami aturan hukum.<sup>133</sup> Menurut Soerjono Soekanto dalam bukunya, perilaku hukum merupakan salah satu unsur dari kesadaran hukum yang

---

<sup>131</sup> "Pasal 1 Angka 34 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran," n.d.

<sup>132</sup> Ali, *Menguak Teori Hukum (Legal Theory)*.

<sup>133</sup> Achmad Ali, *Menguak Tabir Hukum: Suatu Kajian Filosofis Dan Sosiologis* (Jakarta: Toko Gunung Agung, 2002).

menunjukkan tingkat konkret ketataan masyarakat terhadap norma hukum.<sup>134</sup>

Artinya, perilaku hukum menjadi indikator nyata dari kesadaran hukum seseorang.

Perilaku hukum merupakan manifestasi nyata dari kesadaran hukum seseorang dalam tindakan sehari-hari, yaitu sejauh mana individu benar-benar mentaati hukum tanpa paksaan atau pengawasan.<sup>135</sup> Awak kapal yang selalu memeriksa perlengkapan keselamatan sebelum berlayar menunjukkan perilaku hukum yang baik terhadap kewajiban kelaiklautan kapal. Namun jika sengaja mengabaikan pemeriksaan yg dilakukan oleh syahbandar, ini menunjukkan perilaku hukum yang minim. Secara empiris perilaku hukum awak kapal di Pelabuhan Cangkarman masih bersifat instrumental, yaitu ketataan terhadap aturan hukum muncul karena adanya pengawasan dari aparat pelabuhan, bukan kesadaran pribadi. Masih terdapat awak kapal yang melanggar batas muatan, tidak melengkapi alat keselamatan atau mengabaikan pemeriksaan teknis kapal.

Sebagaimana yang disampaikan oleh Bapak Jaiz bahwa jaket pelampungnya hanya berjumlah 2 tidak sebanding dengan jumlah kapal dengan kapasitas 40-60 orang.<sup>136</sup> Mulanya pelampung yang disediakan oleh syahbandar berjumlah 3 pelampung dan hanya di peruntukkan untuk awak kapal saja, namun karena Kapal Pesawat sudah lama beroperasi dan sering melakukan kegiatan pelayaran tanpa disadari pelampung yang awalnya 3 berkurang 1 dan hanya tersisa 2 pelampung saja. Itupun tidak sesuai dengan jumlah penumpang yang

---

<sup>134</sup> Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum Dan Kepatuhan Hukum*, 1982.

<sup>135</sup> Arya Salman Aziz, "Pentingnya Kesadaran Hukum Dalam Dinamika Sosial Di Masyarakat."

<sup>136</sup> Moh. Jaiz, "Wawancara."

ditampungnya. Fasilitas yang diberikan Syahbandar untuk Pelabuhan Cangkarman masih rata sebanyak 3 pelampung karena mengingat kurangnya petugas yang memperhatikan pelabuhan kecil ini, sehingga persyaratan kelaiklautan kapal belum berjalan secara optimal sebagaimana undang-undang.<sup>137</sup>

Selain itu Bapak Tayon juga menyampaikan bahwa kapal Harapan Jaya miliknya memang terbilang cukup tua dibanding kapal lainnya, namun Bapak Tayon tetap melakukan upaya untuk melakukan perawatan terhadap kapal tersebut agar mesin yang digunakan tetap layak pakai sehingga tidak membahayakan penumpang yang dibawanya.<sup>138</sup> Meskipun demikian perilaku hukum cenderung lebih baik karena adanya Prosedur Standar Operasional (SOP) dan pengawasan internal. Secara keseluruhan, tingkat perilaku hukum awak kapal masih berada pada kategori sedang menuju rendah, sebagaimana yang dilakukan oleh Bapak Tayon yang tetap memperhatikan kekuatan mesinnya. Sehingga untuk meningkatkan kesadaran hukum awak kapal lainnya perlu penguatan pembinaan dan sosialisasi hukum secara berkelanjutan.

Perilaku hukum awak kapal lebih didorong oleh kebutuhan ekonomi dan kebiasaan, bukan oleh kesadaran hukum yang bersumber dari pemahaman norma. Pembentukan awak kapal sadar hukum dan patuh terhadap hukum mewujudkan cita-cita dari adanya norma. Kemajuan suatu Negara akan dilihat dari tingkat kesadaran dan kepatuhan hukum. Apabila suatu Negara tingkat kesadaran

---

<sup>137</sup> Lilik, "Wawancara."

<sup>138</sup> Tayon, "Wawancara."

hukumnya meningkat maka akan semakin tertib dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara. Dengan begitu maka keamanan, keselamatan dan kesejahteraaan akan tercapai dan terhindar dari kesenjangan baik norma dan praktiknya.<sup>139</sup>

Jika aturan ini tidak ditegakkan secara konsisten, maka keberadaannya hanya akan menjadi norma tertulis tanpa implementasi nyata. Hal ini sejalan dengan prinsip kemaslahatan dalam hukum Islam, yaitu menjaga jiwa (*hifz al-nafs*) agar terhindar dari kemudaran, sehingga pelaksanaan kelaiklautan kapal dapat memberikan manfaat luas bagi keamanan, kenyamanan, dan kesejahteraan masyarakat pengguna transportasi laut.<sup>140</sup> Dengan pelaksanaan kelaiklautan kapal secara optimal, berbagai potensi bahaya seperti kecelakaan laut, kebakaran kapal, hingga tenggelam akibat kelebihan muatan dapat diminimalisir. Hal ini tidak hanya melindungi jiwa awak kapal dan penumpang, tetapi juga menjaga keberlangsungan kegiatan sosial-ekonomi masyarakat pesisir yang sangat bergantung pada transportasi laut. Konsistensi dalam penerapan aturan pemenuhan kelaiklautan kapal juga akan menciptakan rasa aman dan nyaman bagi pengguna jasa pelayaran dan meningkatkan kepercayaan publik terhadap moda transportasi laut.<sup>141</sup>

Berdasarkan hasil penelitian di Pelabuhan Cangkarman dapat disimpulkan bahwa tingkat kesadaran hukum awak kapal masih tergolong minim apabila ditinjau dari empat unsur kesadaran hukum menurut Soerjono Soekanto. Minimnya

---

<sup>139</sup> Rahardjo, *Ilmu Hukum*.

<sup>140</sup> Syaiful Amri, “Analisis Terhadap Sewa Jasa Transportasi Angkutan Kelotok Sungai Di Kelurahan Kumai Hulu, Kecamatan Kumai Dalam Perspektif Hukum Ekonomi Islam,” 2022.

<sup>141</sup> Fauziningrum and Mahendro, “Edukasi Keselamatan Pelayaran Melalui Penyuluhan Tentang Safety Equipment ( Alat Keselamatan ).”

kesadaran tersebut terutama tampak pada unsur pemahaman hukum dan sikap hukum. Sebagian besar awak kapal mengetahui bahwa kapal harus laik laut sebelum berlayar, namun belum memahami secara mendalam makna dan tujuan peraturan tersebut. Sehingga dalam implementasinya masih ditemukan pelanggaran seperti kelebihan muatan, minimnya alat keselamatan kapal. Sikap hukum awak kapal juga bersifat situasional, di mana kepatuhan hanya muncul ketika ada pengawasan dari petugas KSOP.

Menurut teori Soerjono Soekanto, kesadaran hukum akan optimal apabila keempat unsur pengetahuan hukum, pemahaman hukum, sikap hukum, dan perilaku hukum berjalan secara berkesinambungan.<sup>142</sup> Dalam konteks Pelabuhan Cangkarman ketidakseimbangan antar unsur tersebut menyebabkan implementasi aturan tentang kelaiklautan kapal belum berjalan efektif. Kesadaran hukum belum menjadi bagian dari kesadaran moral dan tanggung jawab pribadi, melainkan masih bersifat instrumental karena dipengaruhi oleh faktor eksternal seperti pengawasan.

Oleh karena itu, kebijakan yang perlu dilakukan untuk meningkatkan kesadaran hukum awak kapal demi terpenuhinya kelaiklautan kapal sebagaimana Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, maka hal yang harus dilakukan antara lain:

---

<sup>142</sup> Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum Dan Kepatuhan Hukum*, 1982.

1. Peningkatan sosialisasi hukum oleh KSOP dan Dinas Perhubungan kepada awak kapal mengenai pentingnya kelaiklautan kapal serta risiko hukum dan keselamatan yang timbul jika aturan diabaikan dan dilanggar.<sup>143</sup>
2. Penguatan sistem pengawasan dan penegakan hukum secara rutin dan berkelanjutan terhadap kapal yang tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan baik melalui pemeriksaan teknis rutin, verifikasi dokumen baik sertifikat kelaiklautan ataupun surat izin berlayar (SIB) dan pemberian sanksi administratif bagi pelanggar.
3. Pelatihan teknis keselamatan dan sertifikasi bagi awak kapal untuk menanamkan pemahaman hukum dan membentuk perilaku patuh hukum secara mandiri, sehingga tidak bergantung pada keberadaan pengawas.

Dengan demikian, peningkatan kesadaran hukum awak kapal hanya dapat terwujud apabila keempat unsur kesadaran hukum tersebut dipupuk secara beriringan melalui pembinaan, pengawasan, dan sosialisasi hukum yang konsisten. Hal ini memerlukan kerjasama dan dukungan beberapa pihak baik dari Kantor Kesyahbandaran Otoritas Pelabuhan (KSOP), Dinas Perhubungan dan awak kapal untuk saling mendukung upaya dalam meningkatkan kesadaran hukum yang sesuai dengan peraturan perundang-undangan untuk pemenuhan kelaiklautan kapal.

---

<sup>143</sup> "PERMENHUB Nomor PM 45 Tahun 2012 Tentang Kelaiklautan Kapal Dan Sertifikasi Keselamatan Kapal."

## **C. Hambatan dalam Pemenuhan Kelaikautan Kapal Di Pelabuhan Cangkarman Madura**

Hambatan dalam pemenuhan kelaiklautan kapal menjadi faktor yang menghalangi terpenuhinya persyaratan kelaiklautan sesuai Undang-Undang, hambatan datang dari berbagai aspek yang menghalangi kapal dinyatakan layak berlayar sesuai peraturan yang berlaku. Berdasarkan hasil penelitian lapangan melalui wawancara dengan KSOP dan beberapa awak kapal sebagaimana yang disampaikan diatas, diperoleh informasi bahwa pemenuhan kelaiklautan kapal di Pelabuhan Cangkarman masih menghadapi berbagai hambatan. Hambatan tersebut dapat diklasifikasikan menjadi tiga aspek utama yaitu hambatan teknis, administratif, dan kultural.

### **1. Hambatan Teknis**

Ditemukan bahwa sebagian besar kapal yang beroperasi di Pelabuhan Cangkarman belum sepenuhnya memenuhi standar kelaiklautan sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Temuan di lapangan menunjukkan bahwa alat keselamatan kapal seperti pelampung dan alat pemadam kebakaran belum memadai dan jumlahnya tidak sesuai dengan kapasitas penumpang. Sebagaimana yang disampaikan oleh Bapak Jaiz saat wawancara bahwa jaket pelampung yang tersedia dikapalnya hanya berjumlah 2 pelampung diperuntukkan untuk awak kapal saja, ini tidak sebanding dengan jumlah kapal

yang ditampungnya dengan kapasitas 40-60 orang.<sup>144</sup> Ini jelas melanggar ketentuan keselamatan karena setiap orang wajib memiliki satu alat pelampung (life jacket) sesuai standar kelaiklautan.<sup>145</sup>

Hal ini juga disampaikan oleh pihak KSOP bahwa tidak memadainya jaket pelampung di Pelabuhan Cangkarman karena pelabuhan ini di anggap sebagai pelabuhan kecil dan jarak pelayarannya tidak terlalu jauh, selain itu keterbatasan sarana pelabuhan seperti dermaga yang sempit dan ketiadaan bengkel perawatan dipelabuhan turut menghambat proses pemeliharaan dan pemeriksaan rutin. Tidak semua pelabuhan memiliki fasilitas uji kelaiklautan dan bengkel perbaikan untuk pemeriksaan yang memadai, Pelabuhan Cangkarman yang terbilang pelabuhan kecil tidak memiliki fasilitas tersebut.<sup>146</sup>

Hambatan ini mengakibatkan tertundanya proses penerbitan Surat Izin Berlayar (SIB), karena Syahbandar tidak dapat memberikan izin kepada kapal yang tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan. Apabila pelayaran tetap dilakukan maka pemilik kapal dapat dikenai sanksi administratif berupa pencabutan izin usaha, bahkan sanksi pidana apabila kelalaian tersebut mengakibatkan kecelakaan laut sebagaimana diatur dalam Pasal 302–303 UU Pelayaran. Dengan demikian, hambatan teknis di Pelabuhan Cangkarman disebabkan oleh keterbatasan alat keselamatan kapal serta fasilitas pendukung di pelabuhan, yang secara langsung

---

<sup>144</sup> Jaiz, “Wawancara.”

<sup>145</sup> “Pasal 124 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran,” n.d.

<sup>146</sup> Adhid, “Wawancara,” 2025.

berimplikasi pada tidak optimalnya pemenuhan standar hukum mengenai kelaiklautan kapal.

## 2. Hambatan Administratif

Dalam pemenuhan kelaiklautan kapal di Pelabuhan Cangkarman salah satu penghambatnya berkaitan dengan keterbatasan pengawasan dan jumlah sumber daya manusia (SDM) di lingkungan Syahbandar. Berdasarkan hasil wawancara dengan otoritas petugas diketahui bahwa jumlah personel yang bertugas melakukan pemeriksaan teknis dan administratif masih sangat terbatas, sehingga pengawasan terhadap kapal tidak dapat dilakukan secara menyeluruh.<sup>147</sup> Selain itu pemeriksaan hanya dilakukan pertiga bulan sekali atau minimal apabila ada laporan dari awak kapal untuk dilakukan pemeriksaan.

Pada dasarnya otoritas bertugas untuk mengawasi awak kapal untuk menjamin keselamatan selama berlayar.<sup>148</sup> Namun, bantuan alat keselamatan dan subsidi perawatan kapal belum sepenuhnya tersalurkan.<sup>149</sup> Lemahnya pengawasan otoritas pelabuhan yang memiliki kewenangan untuk mengawasi dan memastikan kelaiklautan kapal seringkali terkendala kurangnya fasilitas pendukung untuk melakukan pemeriksaan menyeluruh.

---

<sup>147</sup> Adhid, "Wawancara," 2025.

<sup>148</sup> Badaruddin Badaruddin, Ruslan Renggong, and Yulia A. Hasan, "Analisis Tanggung Jawab Hukum Nakhoda Terhadap Keselamatan Pelayaran Di Wilayah Kesyahbandaran Utama Makassar," *Indonesian Journal of Legality of Law* 3, no. 2 (2021): 79–87, <https://doi.org/10.35965/ijlf.v3i2.645>.

<sup>149</sup> Nur Faili, Wawancara, (Sumenep, 12 Agustus 2025).

Selain itu terdapat kapal yang beroperasi dengan dokumen pelayaran yang tidak diperbarui seperti sertifikat kelaiklautan dan surat ukur kapal, kondisi ini terjadi karena lemahnya pengawasan serta beban administrasi yang tinggi untuk pelabuhan kecil seperti Pelabuhan Cangkarman. Terutama melihat keterbatasan ekonomi dari pemilik kapal banyak yang kesulitan dalam memenuhi standar kelaiklautan kapal seperti perawatan mesin dan pembaharuan kapal karena faktor biaya. Biaya perawatan kapal yang cukup besar menjadi salah satu faktor dalam memenuhi kelaiklautan seperti pemenuhan alat keselamatan, pengurusan dokumen yang cukup tinggi dan biaya lainnya. Sedangkan ekonomi pemilik kapal terutama di Pelabuhan Cangkarman masih terbilang kurang dengan pemasukan yang tidak terlalu tinggi.

Secara normatif, Pasal 207 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menegaskan bahwa Syahbandar bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan pelayaran di wilayah kerjanya.<sup>150</sup> Namun secara empiris tanggung jawab tersebut belum terlaksana secara maksimal karena keterbatasan fasilitas dan SDM yang belum memadai. Apabila terjadi kelalaian dalam pemeriksaan yang mengakibatkan terbitnya izin berlayar bagi kapal tidak laik laut, Syahbandar dapat dikenai sanksi disiplin administratif bahkan pertanggungjawaban pidana apabila kelalaian tersebut menyebabkan kerugian atau korban jiwa. Hal ini menunjukkan adanya kesenjangan antara aturan hukum yang ideal dengan praktik pelaksanaan di lapangan, di mana sistem pengawasan dan

---

<sup>150</sup> UU Republik Indonesia, *Pasal 207 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*, 2008.

pelayanan pelayaran belum berjalan secara efektif sebagaimana diharapkan oleh peraturan perundang-undangan.

### 3. Hambatan Kultural

Hambatan berhubungan dengan minimnya kesadaran hukum di kalangan pemilik dan awak kapal terhadap pentingnya kelaiklautan. Kesadaran hukum oleh para pelaku pelayaran atau awak kapal terkait kewajiban pemenuhan kelaiklautan kapal masih terbilang sedang, masih banyak ditemui awak kapal yang melakukan muatan barang berlebihan untuk mendapatkan keuntungan yang lebih besar tanpa memperhatikan keselamatan pelayaran. Banyak di antara mereka yang lebih mengutamakan keuntungan ekonomi dari pada kepatuhan terhadap aturan keselamatan. Terlihat dari praktik kelebihan muatan yang masih sering terjadi, meskipun telah diatur secara jelas dalam Pasal 117 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Hal ini terjadi karena kurangnya kesadaran hukum dan tingkat pengetahuan yang masih minim dari para awak kapal, sehingga perlulah untuk dilakukan sosialisasi yang lebih ketat untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan laut akibat pelayaran yang tidak laiklaut.

Kurangnya Sumber Daya Manusia para Otoritas Petugas yang menjadi salah satu faktor hambatan Administratif menyebabkan pengawasan teknis kapal tidak maksimal, karena jumlah petugas pemeriksa kelaiklautan tidak sebanding dengan jumlah kapal yang diawasi. Akibatnya, proses pemeriksaan lambat, banyak kapal yang beroperasi tanpa pemeriksaan menyeluruh, dan potensi pelanggaran keselamatan meningkat. Selain itu, alat keselamatan yang tidak memadai akan

menghambat terpenuhinya standar pemeriksaan dokumen persyaratan kelaiklautan kapal. Hambatan ini saling mempengaruhi karena kelemahan dalam aspek administratif sering berdampak langsung pada kinerja teknis di lapangan begitu pula sebaliknya.

Berdasarkan hasil wawancara banyak awak kapal yang menganggap pemeriksaan keselamatan hanya sebagai formalitas administratif sebelum berlayar, bukan sebagai kewajiban hukum yang harus dipatuhi.<sup>151</sup> Rendahnya kesadaran hukum ini disebabkan oleh faktor kebiasaan yang berasal dari hambatan kultural untuk mencari keuntungan yang lebih banyak dan minimnya sosialisasi hukum pelayaran dari para otoritas. Hal ini berdampak pada sikap hukum yang kurang patuh terhadap peraturan keselamatan pelayaran.

Menurut Pasal 303 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran setiap orang yang mengoperasikan kapal tanpa memenuhi persyaratan kelaiklautan dapat dikenakan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp300 juta.<sup>152</sup> Namun berdasarkan temuan di lapangan, penegakan sanksi terhadap pelanggaran tersebut jarang dilakukan secara tegas karena pertimbangan sosial dan ekonomi masyarakat disekitar pelabuhan. Kondisi ini mencerminkan kesenjangan yang cukup signifikan antara ketentuan hukum yang bersifat normatif dengan realitas sosial di lapangan, di mana kepatuhan hukum

---

<sup>151</sup> Tayon, "Wawancara."

<sup>152</sup> UU Republik Indonesia, *Pasal 303 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*, 2008.

masih dipengaruhi oleh faktor ekonomi, budaya, dan kebiasaan kerja di lingkungan pelabuhan.

Sebagaimana yang telah dijelaskan diatas hampir rata-rata kapal di Pelabuhan Cangkarman masih perlu banyak perhatian oleh para otoritas untuk menjamin keselamatannya. Secara umum sebelas kapal yang ada di Pelabuhan Cangkarman terbilang relatif layak digunakan, meskipun terdapat beberapa kapal yang masih butuh perbaikan dan perawatan untuk diperbaiki agar tidak menimbulkan resiko kecelakaan ketika berlayar. Selain itu alat keselamatan yang belum mencapai standar minimal yang ditetapkan oleh PERMENHUB dan terbatas hanya untuk awak kapal menjadi faktor penting yang butuh perhatian dari para otoritas seperti KSOP. Setelah melakukan wawancara dengan KSOP disampaikan bahwa pemenuhan alat keselamatan yang belum dipenuhi terjadi karena keterbatasan pengawas yang menelusuri setiap kapal yang ada di pelabuhan, salah satunya Pelabuhan Cangkarman yang jaraknya lumayan jauh dari KSOP (Kantor Kesyahbandar dan Otoritas Pelabuhan).

Kurang terpenuhinya kelaiklautan kapal perlu untuk diperhatikan untuk menjamin keselamatan dan keamanan kapal, hal ini juga ditetapkan peraturannya dalam Pasal 343 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yang menyatakan bahwa “Nakhoda diwajibkan mengikuti dengan teliti peraturan-peraturan yang lazim dan peraturan-peraturan yang ada untuk menjamin kelayakan mengarungi laut dan keamanan kapal, keamanan para penumpang dan keamanan pengangkutan muatan.

Nahkoda tidak mengadakan perjalanan kecuali apabila kapal memenuhi syarat untuk melakukan perjalanan dilengkapi dengan pantas dan cukup diawaki.”<sup>153</sup>

Dalam hal ini nahkoda memiliki tanggung jawab penuh atas keselamatan pelayaran kapal yang perlu pengawasan dari otoritas pelabuhan. Diperkuat juga oleh Pasal 522 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang juga menyatakan bahwa “persetujuan pengangkutan mewajibkan si pengangkut untuk menjaga keselamatan si penumpang, sejak saat si penumpang ini masuk dalam kapal hingga saat ia meninggalkan kapalnya. Bagi sebuah kapal yang akan dioperasikan harus dalam keadaan laik laut kapal.<sup>154</sup>

Dengan demikian, pelaksanaan pemenuhan kelaiklautan kapal di Pelabuhan Cangkarman lebih banyak bersifat administratif, yakni hanya menjangkau fisik kapal tanpa meninjau kesiapan teknis kapal secara nyata. Kondisi ini jelas menimbulkan celah hukum (*legal gap*) yang berpotensi menurunkan efektivitas regulasi. Padahal, sesuai dengan teori kesadaran hukum Soerjono Soekanto, kepatuhan terhadap hukum tidak cukup hanya dengan pengetahuan, tetapi harus diwujudkan dalam sikap dan perilaku nyata.<sup>155</sup> Artinya, pemenuhan kelaiklautan kapal menuntut adanya perubahan perilaku baik dari pemilik kapal maupun otoritas pelabuhan untuk menegakkan dan mematuhi aturan dengan sungguh-sungguh.

---

<sup>153</sup> “Pasal 343 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang,” n.d.

<sup>154</sup> La Ode Muhram Idi Susanto, Ld. Bariun, “Kewenangan Pengawasan Syahbandar Dalam Upaya Keselamatan Kapal Penumpang (Suatu Studi Di Pelabuhan Nusantara Kendari),” *Sultra Law Review* 05, no. 2 (2023): 2777–90.

<sup>155</sup> Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum Dan Kepatuhan Hukum*, 2003:52.

Pemenuhan kelaiklautan kapal merupakan tanggung jawab hukum bersama antara syahbandar, pemilik kapal, dan awak kapal.<sup>156</sup> Ketiga pihak tersebut memiliki peran penting dalam menjamin keselamatan pelayaran sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Kegagalan dalam melaksanakan tanggung jawab ini dapat menimbulkan konsekuensi hukum, baik administratif maupun pidana, serta berdampak terhadap keselamatan jiwa dan kerugian materiil. Adapun tanggung jawab hukum dari masing-masing pihak yang harus dipenuhi antara lain:

a) Syahbandar

Syahbandar sebagai pejabat pemerintah di pelabuhan yang memiliki kewenangan tertinggi dalam urusan keselamatan dan keamanan pelayaran. Berdasarkan Pasal 207 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Syahbandar bertanggung jawab melakukan pemeriksaan kelaiklautan kapal sebelum mengeluarkan Surat Izin Berlayar (SIB).<sup>157</sup> Tanggung jawabnya meliputi pengawasan terhadap pemeriksaan kelaiklautan kapal sebelum Surat Izin Berlayar (SIB) diterbitkan, memastikan kelengkapan dokumen kapal dan awak kapal seperti sertifikat keselamatan dan sertifikat keahlian dan menolak keberangkatan kapal yang tidak laik laut serta memberikan sanksi administratif bila

---

<sup>156</sup> Jeki Jukrisno, Ramon Nofrizal, "Analisis Yuridis Pengawasan Manifes Penumpang Untuk Mewujudkan Kelaiklautan Kapal (Studi Penelitian Di Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam)."

<sup>157</sup> Hengky Supti, *Pedoman Khusus Keselamatan Dan Keamanan Pelayaran*, 2009.

ditemukan pelanggaran yang membahayakan sebagaimana Pasal 314 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.<sup>158</sup>

b) Pemilik Kapal

Pemilik kapal memiliki kewajiban utama untuk memastikan bahwa kapal yang dioperasikan telah memenuhi syarat kelaiklautan laut. Berdasarkan Pasal 124–127 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, pemilik kapal bertanggung jawab atas kondisi fisik kapal, kelengkapan alat keselamatan, serta kompetensi awak kapal yang dipekerjakan. Pemilik Kapal bertanggung jawab untuk menjamin kapal dalam kondisi laik laut, melakukan perawatan dan pemeriksaan berkala terhadap kapal.<sup>159</sup>

c) Awak Kapal

Awak kapal memiliki tanggung jawab langsung terhadap pelaksanaan kegiatan pelayaran. Berdasarkan Pasal 145-150 Undang-Undang Pelayaran awak kapal wajib memastikan bahwa kapal dalam keadaan laik laut sebelum berangkat. Awak kapal juga bertanggung jawab menjalankan prosedur keselamatan, menjaga disiplin kerja, serta mematuhi peraturan yang berlaku di laut. Tanggung jawabnya yaitu wajib memastikan kapal dalam keadaan laik laut sebelum berangkat dan bertanggung jawab terhadap keselamatan penumpang.<sup>160</sup>

---

<sup>158</sup> Wibowo Laksono Widodo Gunawan Widjaja, Wagiman, “Peran Dan Wewenang Syahbandar Dalam Penegakan Standar Kelaiklautan Kapal Menurut Undang-Undang (UU ) Nomor 66 Tahun 2024 Tentang Perubahan Ketiga Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran : Efektivitas Pengawasan Dan Penindakan,” *Journal of Innovative and Creativity* 5, no. 2 (2025): 18512–20.

<sup>159</sup> *Pasal 124–127 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*, 2008.

<sup>160</sup> *Pasal 145–150 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*, n.d.

Tanggung jawab di atas harus dipenuhi dari masing-masing pihak agar terpenuhi kelaiklautan kapal yang sesuai dengan aturan. Meskipun terdapat hambatan yang menghalangi dalam pemenuhan kelaiklautan, namun tidak dapat dipungkiri pasti ada solusi dalam memecahkan masalah. Upaya yang dapat dilakukan untuk memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal sesuai ketentuan Peraturan Perundang-Undangan Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dapat dilakukan dengan beberapa langkah solusi yang dapat diterapkan untuk mengatasi hambatan-hambatan tersebut antara lain :

1. Melakukan Pemeriksaan Teknis Rutin mulai dari mesin, peralatan kapal, dokumen dan melengkapi alat keselamatan dengan menyediakan pelampung, alat komunikasi darurat dan alat pemadam kebakaran.
2. Memberikan sosialisasi dan edukasi hukum akan pentingnya pemeriksaan kelaiklautan kapal sebelum berlayar
3. Membatasi muatan sesuai kapasitas, mengikuti *Load Line Convention* (garis muat kapal) dan melarang muatan berlebihan
4. Peran KSOP dan Dinas Perhubungan untuk membentuk unit perawatan kapal di pelabuhan kecil untuk inspeksi berkala.

Ringkasnya, untuk meningkatkan kinerja berdasarkan hasil wawancara pada pemenuhan kelaiklautan kapal di Pelabuhan Cangkarman Madura dengan mengacu pada data penelitian yaitu dengan memberikan pengawasan lebih ketat, evaluasi dan pelatihan tentang keselamatan berlayar sangat penting untuk menghindari terjadinya kecelakaan laut, rutin melakukan pengecekan pada mesin dan peralatan-peralatan keselamatan lainnya yang sudah difasilitasi, melakukan

perawatan secara berkala dengan harapan dapat meningkatkan kesadaran tentang keselamatan agar mengurangi terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan saat berlayar.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa hambatan teknis, administratif, dan kultural yang terjadi di Pelabuhan Cangkarman saling berkaitan dan membentuk rantai masalah yang menurunkan efektivitas pelaksanaan Pasal 117 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Hambatan teknis berupa keterbatasan alat keselamatan dan fasilitas perawatan kapal tidak dapat diatasi secara optimal karena lemahnya pengawasan administratif serta minimnya sumber daya manusia para petugas otoritas. Kondisi ini diperparah dengan hambatan kultural berupa rendahnya kesadaran hukum para awak dan pemilik kapal terhadap kewajiban kelaiklautan.

Ketiga hambatan tersebut berimplikasi pada lemahnya penegakan aturan larangan kelebihan muatan dan kewajiban pemenuhan standar keselamatan, sehingga implementasi Pasal 117 belum berjalan efektif sebagaimana mestinya. Untuk itu, peningkatan koordinasi, penegakan hukum yang konsisten, serta pembinaan hukum yang berkelanjutan perlu dilakukan guna mewujudkan keselamatan pelayaran yang sesuai dengan amanat undang-undang.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan di Pelabuhan Cangkarman mengenai Pemenuhan Kelaiklautan Kapal yang didasarkan pada Pasal 117 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, maka dapat disimpulkan dari hasil analisis menjadi dua point' sebagaimana rumusan masalah diatas :

1. Tingkat pemenuhan kelaiklautan kapal di Pelabuhan Cangkarman belum sepenuhnya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Masih terdapat kapal yang beroperasi tanpa memperhatikan kelengkapan alat keselamatan seperti jaket pelampung, alat pemadam kebakaran dan kelayakan mesin sebelum berangkat. Kondisi ini menunjukkan bahwa implementasi Pasal 117 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran belum berjalan secara optimal di lapangan. Terutama jika di dasarkan pada teori kesadaran hukum Soerjono Soekanto, tingkat kesadaran hukum awak kapal dalam pelaksanaan ketentuan UU Pelayaran masih tergolong rendah. Hal ini tampak dari unsur pengetahuan hukum yang menunjukkan bahwa awak kapal hanya mengetahui keberadaan undang-undang tersebut tanpa memahami substansi dan ketentuannya secara mendalam. Akibatnya unsur pemahaman hukum juga belum berkembang, karena pengetahuan yang bersifat sekilas tidak diikuti dengan pengertian mengenai kewajiban hukum yang harus dipatuhi. Pada unsur sikap hukum,

kepatuhan awak kapal cenderung bersifat situasional, yakni hanya muncul ketika terdapat pengawasan dari otoritas bukan berasal dari kesadaran internal. Meskipun demikian, unsur perilaku hukum menunjukkan adanya ketertiban tertentu melalui tindakan konkret seperti melakukan perawatan mesin kapal. Namun, karena keempat unsur tidak berjalan secara berkesinambungan sebagaimana yang digariskan Soerjono Soekanto, tingkat kesadaran hukum awak kapal secara keseluruhan belum optimal dan membutuhkan peningkatan melalui sosialisasi hukum yang lebih intensif dan pengawasan yang berkelanjutan.

2. Hambatan dalam pemenuhan kelaiklautan kapal di Pelabuhan Cangkarman diklasifikasikan dari tiga aspek yaitu hambatan teknis kurangnya fasilitas keselamatan kapal yang tidak memadai, hambatan administratif minimnya pengawasan dari KSOP karena keterbatasan sumber daya manusia serta hambatan kultural rendahnya kesadaran hukum dan kebiasaan melakukan muatan berlebihan untuk mendapatkan keuntungan lebih. Akibatnya, efektivitas penerapan Pasal 117 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran belum memadai sesuai ketentuan Undang-Undang dan berpotensi menimbulkan risiko kecelakaan laut serta mengancam keselamatan jiwa penumpang dan awak kapal.

## B. SARAN

1. Bagi KSOP diharapkan untuk memperkuat sistem pengawasan dan pemeriksaan kapal melalui peningkatan sarana prasarana pelabuhan serta sosialisasi secara berkala bagi para awak kapal. Selain itu, perlu dilakukan

penerapan sanksi yang tegas terhadap pelanggaran kelaiklautan kapal guna menimbulkan efek jera serta memastikan kepatuhan terhadap peraturan yang berlaku.

2. Bagi Pemilik dan Awak Kapal diharapkan memiliki kesadaran hukum yang tinggi dalam memenuhi standar kelaiklautan kapal khususnya dalam penyediaan alat keselamatan, pemeliharaan kapal, dan kepatuhan terhadap batas muatan. Keselamatan pelayaran harus menjadi prioritas utama demi melindungi jiwa manusia dan mencegah kerugian materiil.
3. Bagi Peneliti Selanjutnya disarankan untuk melakukan kajian lebih mendalam mengenai efektivitas penegakan hukum terhadap pelanggaran kelaiklautan kapal, serta meninjau penerapannya dari perspektif hukum ekonomi syariah dan kemaslahatan (*mashlahah*) agar penelitian selanjutnya dapat memberikan kontribusi teoritis maupun praktis bagi pengembangan hukum pelayaran di Indonesia.

## DAFTAR PUSTAKA

### A. Buku

Rifa'i, Iman Jalaluddin, Ady Purwoto, Dkk. *Metodologi Penelitian Hukum*, 2023.

Rivaldi, Alvin, Fahrul Ulum Feriawan, and Mutaqqin Nur. "Metode Pengumpulan Data Melalui Wawancara." *Sebuah Tinjauan Pustaka*, 2023, 1–89.

Idayanti, Soesi. *Hukum Transportasi*, 2023.

Fahamsyah, Ermanto. *Pengantar Ilmu Hukum*, 2022.

Sahir, Syafrida Hafni. *Metodologi Penelitian*, 2022.

Chairul, Muhammad, Huda, *Metode Penelitian Hukum*, 2021.

Ramdhani, Muhammad, *Metode Penelitian*, 2021.

Kurniasih, Dewi, Yudi Rusfiana, Agus Subagyo, and Rira Nuradhwati. *Teknik Analisa*, 2021.

Saat, Sulaiman, and Sitti Mania. *Pengantar Metodologi Penelitian*, 2020.

Lexy Moleong. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. bandung: PT Remaja Rosdakarya, 2017.

Susilo, H. *Keselamatan Kapal Dan Manajemen Kelaiklautan Di Indonesia*. Surabaya: Brilian Internasional, 2016.

Hadi, Subhan. "Statistik Daerah Kecamatan Gili Genting 2014." *Badan Pusat Statistik Kabupaten Sumenep*, 2014.

Mulyadi, L. *Hukum Ketenagakerjaan Indonesia*. bandung: Citra Aditya Bakti.,

2014.

N Djalal, Hukum Pelayaran Indonesia (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2011).

Nikson, Willem. *Kebijakan Keselamatan Dan Keamanan Transportasi Laut*, 2009.

Supit, Hengky. *Pedoman Khusus Keselamatan Dan Keamanan Pelayaran*, 2009.

Soerjono. *Keselamatan Pelayaran Dan Kelaiklautan Kapal*. Jakarta: Penerbit Maritim Press, 2005.

Soerjono Soekanto. *Kesadaran Hukum Dan Kepatuhan Hukum*, 2003.

Ali, Achmad. *Menguak Tabir Hukum: Suatu Kajian Filosofis Dan Sosiologis*. Jakarta: Toko Gunung Agung, 2002.

Ali, Ahmad. *Menguak Teori Hukum (Legal Theory)*. Jakarta: Kencana, 2002.

Rahardjo, S. *Ilmu Hukum*. bandung: Citra Aditya Bakti., 2000.

Lamintang, P.A.F. *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*. bandung: Citra Aditya Bakti, 1997.

Soerjono Soekanto. *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Jakarta: Rajawali, 1982.

Soekanto, Soerjono. "Jurnal Hukum & Pembangunan Kesadaran Hukum Dan Kepatuhan Hukum" 7, no. 6 (1977).

## **B. Jurnal**

Abdul, Deni S M, Roy Marthen Moonti, and Ibrahim Ahmad. "Tanggung Jawab Hukum Pengelola Pelabuhan Terhadap Keselamatan Penumpang Dalam

- Angkutan Penyeberangan.” *Mahkamah: Jurnal Riset Ilmu Hukum* 2 (2025).
- Gamal Abdul Nasser, Mohammad Ekaputra, Sutiarnoto. “Penegakan Hukum Terhadap Nakhoda Kapal Yang Tidak Memenuhi Keselamatan.” *Jurnal Ilmiah Galuh Justisi* 13 (2025): 111–28.
- Gunawan Widjaja, Wagiman, Wibowo Laksono Widodo. “Peran Dan Wewenang Syahbandar Dalam Penegakan Standar Kelaiklautan Kapal Menurut Undang-Undang ( UU ) Nomor 66 Tahun 2024 Tentang Perubahan Ketiga Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran : Efektivitas Pengawasan Dan Penindakan.” *Journal of Innovative and Creativity* 5, no. 2 (2025): 18512–20.
- Amrizal. “Penerapan Ballast Water Management System Sebagai Upaya Pencegahan Tindak Pidana Pencemaran Air Laut Berdasarkan UU Nomor 17 Tahun 2008 (Studi Kasus Di Kapal MV. Swertia)” 11, no. 1 (2025): 1–14.
- Lioso, Jeyfer Victori, Cornelis Dj. Massie, and Natalia L. Lengkong. “Keselamatan Dan Keamanan Pelayaran Di Laut Menurut Hukum Laut Di Indonesia.” *Jurnal Fakultas Hukum Unsrat* 13, no. 2 (2025).
- Rahmawati, Hasna. “Kesadaran Hukum Sopir Bus Bagong Terhadap Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Minimal Perspektif Maqasid Syari’ah (Studi Di Terminal Landungsari),” 2025, 167–86.
- Arya Salman Aziz, Surya Wira Yudhayana, Dan. “Pentingnya Kesadaran Hukum Dalam Dinamika Sosial Di Masyarakat.” *Legalitas* 9, no. 1 (2024): 79.

<https://doi.org/10.31293/lg.v9i1.7885>.

Badrika, I Nyoman Alit. "Implementasi Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Di Pelabuhan Benoa Denpasar." *Locus* 16, no. 1 (2024): 35–48. <https://doi.org/10.37637/locus.v16i1.1712>.

Elpiantie, Zainudin Hasan. "Tinjauan Hukum Terhadap Sistem Perizinan Dan Operasional Pelabuhan Di Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Manggar" 2 (2024): 1–14.

Heru, Ahmad, Fajar Rachmad, Dwi Miarsah, and Octavina Putri. "Kesadaran Hukum Sebagai Upaya Menguatkan Masyarakat Yang Inklusif Dan Damai Untuk Pembangunan Berkelanjutan." *Jurnal Ilmu Hukum Prima* 7, no. 2 (2024): 255–64.

Ilmi, Putri Rauzatul, and Irsadi Aristora. "Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Penyampaian Informasi Pelayaran Kapal Dan Standar Berlabuh Tongkang Sesuai Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008." *Jurnal Jurist Argumentum* 2, no. 1 (2024): 17–31.

Jurnal, Eksekusi, Ilmu Hukum, No Mei, Maria Phlisia, Wulandari Modo, Fakultas Hukum, Universitas Nusa Cendana, et al. "Penerapan Hukum Pidana Terhadap Tindak Pidana Dalam Pelayanan Angkutan Laut Di Pelabuhan Bolok Kupang Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Heryanto Amalo Wilayah Daratan Yang Luasnya Hampir Sama Dengan Luas Laut Dan Perairannya" 2, no. 2 (2024).

Kartikawati, Trisda, Fakultas Hukum, and Universitas Narotama. "Perlindungan

Hukum Terhadap Awak Kapal Selama Bekerja Di Kapal Asing.” *CERMIN : JURNAL PENELITIAN* 8, no. 22 (2024): 517–29.

Laone, Indira Rizky Marthatina. *Tanggung Jawab Hukum Terhadap Kecelakaan Kapal Laut Barang Mengangkut Penumpang Yang Mengakibatkan Kejadian.* Ayana. Vol. 15, 2024.

Lira, Muhammad Adnan. “Upaya Peningkatan Pemahaman Masyarakat Tentang Hukum Untuk Meningkatkan Kesadaran Hukum.” *JTCSA* Vol. 4, No (2024): 12–16.

M. Husnullail; Risnita, M. Syahran Jailani, Asbui. “Teknik Pemeriksaan Keabsahan Data Dalam Riset Ilmiah.” *Journal Genta Mulia* 15, no. 2 (2024): 70–78.

Mustafa, Albertus D Soge, Chery Maria N, Shalsya Malika Yunus, Dharmasanti R P, Alex Sukardi, Raliyanto Budi, Agung Subroto. “Hukum Sebagai Pengendalian Sikap Dan Perilaku Sosial.” *Jurnal Hukum Caraka Justitia* 4, no. 2 (2024): 1–23.

Rahmad, Rikam, Sarinah Sihombing, Imam Sonny, and Eduard Alfian Syamsya Sijabat. “Pencegahan Risiko Kecelakaan Dan Kepatuhan Peraturan Keselamatan Kapal Pelayaran Internasional.” *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTRANSLOG)* 1, no. 1 (2024): 39.  
<https://doi.org/10.54324/j.mtl.v1i1.1244>.

Riza, Miftahul, and R Endro Wibisono. “Analisis Kapasitas Penumpang Kapal Yang Berkeselamatan Melalui Alat Keselamatan Kapal Ferry Kirana VII Di Pelabuhan Tanjung Perak ( Studi Kasus : Pelabuhan Tanjung Perak , Kota

Surabaya ) Analysis of Passenger Capacity of Safety Ships Through Safety Tanju” 2, no. 1 (2024): 55–61.

Rizqia, Siti Annisa Putri, and Mahbub Ainur Rofiq. “Kesadaran Hukum Pendamping Halal Terhadap Undang Undang Nomor 33 Tahun 2014 Tentang Jaminan Produk Halal Perspektif Soerjono Soekanto.” *Journal of Islamic Business Law* 8, no. 4 (2024): 91–101.

Mashartanto, Achmad Ali, Fauziah Roselia, and Andrianus Deni Kristian. “Analisis Sistem Perawatan Safety Equipment Terhadap Keselamatan Crew Kapal Mt. Gas Natuna.” *Al Qalam: Jurnal Ilmiah Keagamaan Dan Kemasyarakatan* 17, no. 1 (2023): 78. <https://doi.org/10.35931/aq.v17i1.1785>.

Indriyani Editor, Elsa A. Stantika, Altril Rayendra, and Dhimas R Hartanto. “Pemeliharaan Alat Keselamatan Kapal Liferaft Dan Alat Pemadam Api Ringan Kapal TB. Rizaluta Patra 3202 Oleh PT. Spectra Tirtasegara Line.” *Saintara : Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Maritim* 7, no. 2 (2023): 33–37. <https://doi.org/10.52475/saintara.v7i2.228>.

Hati, Angie Kusuma, Beni Agus Setiono, and Didik Purwiyanto. “Analisis Prosedur Pelaksanaan Annual Servis Alat-Alat Keselamatan Dan Alat Pemadam Kebakaran Di Atas Kapal Sesuai Standar SOLAS.” *Jurnal Aplikasi Pelayaran Dan Kepelabuhanan* 14, no. 1 (2023): 81–93. <https://doi.org/10.30649/japk.v14i1.105>.

Hidayah, Fadhilah Nurul. “Kesadaran Hukum Dan Kepatuhan Hukum.” *Jurnal Hukum & Pembangunan* 7, no. 6 (2023): 462.

<https://doi.org/10.21143/jhp.vol7.no6.742>.

Idi Susanto, Ld. Bariun, La Ode Muham. “Kewenangan Pengawasan Syahbandar Dalam Upaya Keselamatan Kapal Penumpang (Suatu Studi Di Pelabuhan Nusantara Kendari).” *Sultra Law Review* 05, no. 2 (2023): 2777–90.

Aripkah, Nur. “Tinjauan Yuridis Keselamatan Dan Keamanan Berlayar Berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.” *Jurnal Ilmu Sosial Dan Humaniora* 3, no. 2 (2023): 71–83.

Mursidi, Mursidi. “Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Keselamatan Pelayaran (Studi Pada KSOP Tanjung Emas Semarang).” *Jurnal Aplikasi Pelayaran Dan Kepelabuhanan* 14, no. 1 (2023): 94–106.

<https://doi.org/10.30649/japk.v14i1.106>.

Nora, Elan. “Upaya Kesadaran Hukum Dan Kepatuhan Hukum Dalam Masyarakat.” *Nomos: Jurnal Penelitian Ilmu Hukum* Vol.3 No.2 (2023): 63.

Rio, Putu. “ Analisis Peranan Peralatan Keselamatan Kerja Di MV. Andalucia Carrier.” *Nucl. Phys.* 13, no. 1 (2023): 104–16.

Rivaldi, Alvin, Fahrul Ulum Feriawan, and Mutaqqin Nur. “Metode Pengumpulan Data Melalui Wawancara.” *Sebuah Tinjauan Pustaka*, 2023, 1–89.

Setyawan, Albertus Mario Ari, Aartje Tehupeiori, and Wiwik Sri Widiarty. “Implementasi P2Tl (Peraturan Pencegahan Tubrukan Di Laut) Guna Mencegah Terjadinya Kecelakaan Kapal Di Laut Dalam Rangka Mendukung Perekonomian Negara.” *Journal Syntax Idea* 5, no. 12 (2023): 2356–58.

<https://doi.org/10.46799/syntax-idea.v5i12.2653>.

Siregar, M. Aldila; Khalid. “Pertanggungjawaban Pidana Syahbandar Dalam Pelanggaran Wewenang Jabatan Perspektif Hukum Pidana Dan Hukum Pidana Islam.” *Jurnal Interpretasi Hukum* 4, no. 2 (2023): 378.

Sumarna, Dadang, and Ayyub Kadriah. “Penelitian Kualitatif Terhadap Hukum Empiris.” *Jurnal Penelitian Serambi Hukum* 16, no. 02 (2023): 101–13.

<https://doi.org/10.59582/sh.v16i02.730>.

Bachtiar Simatupang Jeki Jukrisno, Ramon Nofrizal, “Analisis Yuridis Pengawasan Manifes Penumpang Untuk Mewujudkan Kelaiklautan Kapal (Studi Penelitian Di Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam),” Wajah Hukum 7, no. April (2023): 230–38, <https://doi.org/10.33087/wjh.v7i1.1147>.

Nurul Aliatul Hana, Parameshwara, Fadlan. “Analisis Yuridis Terhadap Proses Pendaftaran Kapal Untuk Mewujudkan Kepastian Hukum Status Kapal Pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam.” *Jurnal Syntax Fusion* 2, no. 8.5.2017 (2022): 3–5.

Akhmaddhian, Suwari, and Intan Fandini. “Kebijakan Pemerintah Dalam Penanganan Pencemaran Minyak Di Perairan Laut.” *Logika : Jurnal Penelitian Universitas Kuningan* 13 (2022): 28–38.

Fadli, Muhammad. “Daya Dukung Pelabuhan Cangkarman Sebagai Jalur Pendistribusian Produk Pertanian Untuk Masyarakat Pulau Gili Raja,” 2022, 1–3.

Fauziningrum, Endah, and Iwan Mahendro. "Edukasi Keselamatan Pelayaran Melalui Penyuluhan Tentang Safety Equipment ( Alat Keselamatan )."

*Empowerment : Jurnal Pengabdian Masyarakat* 1, no. 4 (2022): 616–21.

Fernando, Antonius, Ade Chandra Kusuma, Suganjar Suganjar, and Ningrum Astriawati. "Optimalisasi Fungsi Alat Keselamatan Di Kapal Mt. Patra Tanker 2." *Majalah Ilmiah Gema Maritim* 24, no. 1 (2022): 67–75.

<https://doi.org/10.37612/gema-maritim.v24i1.282>.

Hendrawan, A. "P Peningkatan Keselamatan Pelayaran Dengan Pembelajaran Organisasi Di Atas Kapal." *Marine Science and Technology Journal* 3, no. 1 (2022): 6–11.

Indrawan, Risnal. "Kesadaran Dan Ketaatan Hukum Masyarakat Sebagai Faktor Tegaknya Negara Hukum Di Indonesia." *De Cive: Jurnal Pendidikan Penelitian Pancasila Dan Kewarganegaraan* Vol.2 No.1 (2022): 29.

Lilis, Muhammad Umri Rizki. "Aktivitas Pelayanan Penumpang Kapal KM. Wira Ono Niho Di Dermaga Pelabuhan Pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Sibolga" 4, no. 2 (2022).

Badaruddin, Badaruddin, Ruslan Renggong, and Yulia A. Hasan. "Analisis Tanggung Jawab Hukum Nakhoda Terhadap Keselamatan Pelayaran Di Wilayah Kesyahbandaran Utama Makassar." *Indonesian Journal of Legality of Law* 3, no. 2 (2021): 79–87. <https://doi.org/10.35965/ijlf.v3i2.645>.

Fatkhiya, Inta. "Kesadaran Hukum Pelaku Usaha Home Industry Berdasarkan Pasal 8 Undang Undang Perlindungan Konsumen Perspektif Maqashid Syariah

(Studi Di Home Industry Desa Tegalrejo)” 2, no. 4 (2021): 1147–52.

Muna, Zakyatul, Fis Purwangka, and Wazir Mawardi. “Impelementasi Kelaiklautan Kapal Pada Armada Yang Berbasis Di Pelabuhan Perikanan Samudra (Pps) Kutaraaja.” *ALBACORE Jurnal Penelitian Perikanan Laut* 5, no. 2 (2021): 133–46. <https://doi.org/10.29244/core.5.2.133-146>.

Pramesti, A. A. ayu Diah Uthari, I Ketut Kasta Arya Wijaya, and Desak Gde Arini. “Pengaturan Keselamatan Dan Keamanan Pelayaran Di Perairan Indonesia.” *Jurnal Preferensi Hukum* 2, no. 2 (2021): 382–87. <https://doi.org/10.22225/jph.2.2.3342.382-387>.

Taha, Abdul Rahim, Irham Rosyidi, and Nam Rumkel. “Kajian Hukum Kelaiklautan Kapal Motor Kayu Tradisional Transportasi Rum-Bastiong.” *HERMENEUTIKA : Jurnal Ilmu Hukum* 5, no. 2 (2021). <https://doi.org/10.33603/hermeneutika.v5i2.5695>.

Sugianto, Bambang, Evi Oktarina, Liza Deshaini, “Aspek Hukum Dalam Pelaksanaan Administrasi Publik Di Indonesia,” *Lex Librum : Jurnal Ilmu Hukum* 7, no. 2 (2021): 151–62.

Kirana, Yanti, and Basyarudin. “Analisis Pertanggungjawaban Syahandar Dalam Keselamatan Pelayaran Di Tinjau Dari Undang-Undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Di Wilayah Indonesia.” *Jurnal Ilmu Hukum “THE JURIS”* Vol. IV, N (2020): 169.

Vivid Dekanawati, Yudhi Setiyantara, Ningrum Astriawati, Joko Subekti, Arneta Fitri Kirana. “Analisis Perngaruh Kualitas Pelayanan Diklat Kepabeanan

Terhadap Kepuasan Peserta Pelatihan.” *Jurnal Saintek Maritim* Volume 23 (n.d.): 162.

### C. Skripsi

Rahmawati, Hasna. “Kesadaran Hukum Sopir Bus Bagong Terhadap Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Minimal Perspektif Maqasid Syari’ah (Studi Di Terminal Landungsari),” 2025, 167–86.

Ramadana, Putri. “Penegakan Hukum Keselamatan Pelayaran Kapal Pompong Di Pelabuhan Pelantar Kuning Kota Tanjung Pinang Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Dan Hukum Ekonomi Syariah.,” 2023.

Rosanti. “Penegakan Hukum Terhadap Penumpang Angkuan Laut Tanpa Karcis Dalam Memitigasi Risiko Insiden Kecelakaan Transportasi Kapal Laut (Studi Di Pelabuhan Baru Kecamatan Sapeken).” *Accident Analysis and Prevention* 183, no. 2 (2023): 153–64.

Siagian., Fatur Rahmi. “Tinjauan Fiqih Siyasah Terhadap Pengawasan Keselamatan Penumpang Angkutan Sungai Oleh Dinas Perhubungan Di Pelabuhan Tanjung Sarang Elang Kecamatan Panai Hulu Kabupaten Labuhan Batu.,” 2023.

Amri, Syaiful. “Analisis Terhadap Sewa Jasa Transportasi Angkutan Kelotok Sungai Di Kelurahan Kumai Hulu, Kecamatan Kumai Dalam Perspektif Hukum Ekonomi Islam,” 2022.

Afriadi, Joni. "Syahbandar Melakukan Pengecekan Dengan Pemeriksaan Fisik Terhadap Kapal Yang Layak Untuk Berlayar Serta Pengawasan Berat Barang Maupun Penumpang Yang Hendak Dibawa Untuk Memastikan Tidak Ada Muatan Berlebih.," 2021.

Juliansyah, Teuku Taufan. "Izin Kelayakan Transportasi Angkutan Penyebrangan Laut Bagi Penumpang Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Studi Kasus Di Dermaga TPI Lampulo Kec. Kuta Alam, Banda Aceh)", (2021): 6.

Sabiq Muzaki. *Peran Syahbandar Melakukan Pengawasan Dalam Menjamin Keselamatan Dan Keamanan Pelayaran Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 51 Tahun 2015.* (2020). <https://repository.uin-suska.ac.id/30273/>.

#### **D. Regulasi**

Pasal 1 Angka 34 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, n.d.

Pasal 117 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, n.d.

Pasal 117 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, n.d.

Pasal 118 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran., n.d.

UU No.17 Tahun. Pasal 124–127 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, 2008.

Pasal 124 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, n.d.

Pasal 145–150 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, n.d.

Pasal 302 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, 2008.

Pasal 303 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, 2008.

Pasal 343 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, n.d.

Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Jo PP Nomor 22 Tahun 2011 Tentang Angkutan Pelayaran, n.d.

“PERMENHUB No. 62 Tahun 2019 Tentang Standar Pelayanan Angkutan Penyebrangan,” n.d.

“PERMENHUB Nomor PM 45 Tahun 2012 Tentang Kelaiklautan Kapal Dan Sertifikasi Keselamatan Kapal,” n.d.

#### **E. Website**

Jatim, Ongky Arista UA/Media. “Warga Khawatir Cuaca Buruk, Perahu Jurusan Giliraja-Cangkarman Sumenep Tak Sedia Pelampung.” In <Https://Mediajatim.Com/Tag/Pelabuhan-Cangkarman/>, 2023.

News, Dapur Rakyat. “Diduga Kelebihan Muatan, Perahu Bermuatan Keramik Tenggelam Di Perairan Bluto.” <Https://Dapurrakyatnews.Com/Diduga-Kelebihan-Muatan-Perahu-Bermuatan-Keramik-Tenggelam-Di-Perairan-Bluto/>, 2021.

IDAlamat, “Di Akses Dari Website,” 2019 (2025).

[https://sumenepkab.go.id/profil/letak-geografis?utm\\_source](https://sumenepkab.go.id/profil/letak-geografis?utm_source).

## **LAMPIRAN**

### **Lampiran 1 : Pertanyaan Wawancara dengan KSOP**

**Nama : Bapak Adhid**

**Jabatan : KPLP**

1. Bagaimana peran KSOP dalam memastikan pemenuhan kelaiklautan kapal di Pelabuhan Cangkarman?

Jawaban :

Peran KSOP dalam memastikan pemenuhan kelaiklautan kapal di Pelabuhan Cangkarman dianggap sangat sentral karena didasarkan pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Pelaksanaan dan pengawasan pemenuhan persyaratan kelaiklautan kapal dilakukan oleh Syahbandar sebagai pejabat pemerintah yang diberi kewenangan oleh negara. KSOP dijadikan sebagai pihak yang berfungsi sebagai pengawas, pengendali, sekaligus pemberi izin berlayar kapal, sehingga kapal yang belum mendapatkan persetujuan dari KSOP tidak diizinkan untuk berlayar. Pemeriksaan administratif serta alat keselamatan dan keamanan sebelum berlayar dilakukan oleh KSOP sebagai bentuk implementasi dari Pasal 117 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, yang menegaskan bahwa setiap kapal harus dipenuhi persyaratan kelaiklautannya.

2. Apa indikator utama yang digunakan untuk menentukan kapal laik laut sebelum diberangkatkan?

Indikator utama yang digunakan untuk menentukan kapal laiklaut sebelum diberangkatkan apabila telah memenuhi beberapa persyaratan diantaranya:

- a. Teknis kapal
    - 1) Kondisi kapal layak untuk berlayar dan tidak mengalami kerusakan
    - 2) Sistem navigasi dan komunikasi bekerja dengan baik
    - 3) Pompa dan listrik dinyatakan dalam keadaan aman
  - b. Alat keselamatan yaitu Tersedianya pelampung, alat kebakaran dan peralatan darurat lainnya
  - c. Administratif
    - 1) Kapal memiliki sertifikat kelaiklautan yang masih berlaku
    - 2) Dokumen kapal lengkap
    - 3) Awak kapal memiliki sertifikat kompetensi
  - d. Muatan
    - 1) Kapal tidak melebihi kapasitas muatan
    - 2) Barang ditata dengan baik agar kapal stabil
3. Sejauh mana pelaksanaan Pasal 117 Ayat (1) UU No. 17 Tahun 2008 sudah diterapkan di Pelabuhan Cangkarman?

Jawaban :

Pemenuhan kelaiklautan kapal di Pelabuhan Cangkarman telah dilaksanakan berdasarkan ketentuan Pasal 117 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, yang menegaskan bahwa setiap

kapal wajib dipenuhi persyaratan kelaiklautannya sebelum berlayar.<sup>161</sup>

Persyaratan tersebut meliputi aspek keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal, pengawakan, garis muat dan pemuatan, kesejahteraan awak kapal, kesehatan penumpang, serta manajemen keselamatan dan keamanan kapal.<sup>162</sup>

Secara regulatif, penerapan sertifikasi dan pemberian Surat Izin Berlayar (SIB) telah dilakukan oleh KSOP sesuai dengan ketentuan Pasal 117 Ayat (1). Namun, dalam praktiknya ditemukan bahwa di Pelabuhan Cangkarman masih terdapat kekurangan, seperti minimnya pelampung dan peralatan keselamatan serta kondisi perahu yang belum memadai. Hal tersebut menunjukkan bahwa kepatuhan terhadap peraturan belum dijalankan secara konsisten. Di samping itu, kapasitas pengawasan di pelabuhan kecil dinilai masih terbatas, sehingga penerapan aturan di lapangan belum sepenuhnya merata.

4. Apa tindakan yang dilakukan apabila ditemukan kapal yang tidak memenuhi standar kelaiklautan?

Jawaban :

Apabila ditemukan kapal yang tidak memenuhi standar kelaiklautan, maka beberapa langkah administratif maupun teknis dapat dilakukan oleh KSOP atau Syahbandar, yaitu:

---

<sup>161</sup> Pasal 117 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

<sup>162</sup> Pasal 117 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, n.d.

- a. Penolakan pemberian Surat Izin Berlayar (SIB) kapal tidak diizinkan untuk berlayar sampai semua kekurangan dipenuhi. SIB suatu dokumen penting yang harus ada sebelum diberangkatkan, sehingga tanpa SIB maka kapal tidak diizinkan untuk beroperasi.
  - b. Pemeriksaan dan perbaikan, Pemilik kapal wajib memperbaiki kerusakan yang terjadi pada kapal baik mesin ataupun kebocoran dan melengkapi alat keselamatan yang diperlukan seperti pelampung.
  - c. Sanksi administrative berdasarkan Pasal 317- 321 Undang-Undang Pelayaran sanksi diberikan dalam bentuk teguran tertulis, pembekuan atau pencabutan sertifikat kelaiklautan hingga denda administrative
  - d. Penahanan dan larangan berlayar yaitu KSOP dapat menahan kapal yang melakukan pelanggaran dan dapat membahayakan keselamatan penumpang.
  - e. Proses hukum dapat dijalankan apabila pelanggaran mengandung unsur pidana.
5. Adakah sanksi khusus yang diterapkan kepada pemilik atau operator kapal yang melanggar ketentuan tersebut?

Jawaban :

Apabila terdapat unsur pidana atau ketidaklaiklautan kapal yang dapat menimbulkan kecelakaan, pencemaran atau korban jiwa, maka dapat dikenakan sanksi pidana sesuai dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun

2008 Tentang Pelayaran. Sanksi pidana dijelaskan dalam Pasal 302 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran bahwa pemilik kapal atau 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 Rp400.000.000,00 (empat ratus juta rupiah).

6. Bagaimana upaya KSOP dalam meningkatkan kesadaran pemilik dan awak kapal tentang pentingnya kelaiklautan?

Jawaban :

Untuk meminimalisir pelanggaran dan meningkatkan kesadaran tentang pentingnya kelaiklautan, pengawasan yang lebih ketat dilakukan oleh KSOP terhadap para awak kapal. Selain itu, sosialisasi secara rutin diberikan agar kesadaran terhadap pentingnya kelaiklautan dapat ditingkatkan. Melalui upaya ini, diharapkan seluruh kapal yang beroperasi di Pelabuhan Cangkarman dapat mematuhi ketentuan yang berlaku.

## **Lampiran 1 : Pertanyaan Wawancara dengan Awak Kapal**

**Nama : H. Erri dan Moh. Jaiz**

**Jabatan : Pemilik Kapal**

1. Berapa jumlah kapal yang beroperasi di Pelabuhan Cangkarman?

Jawaban :

Diketahui bahwa di Pelabuhan Cangkarman terdapat 11 kapal yang beroperasi. Kapal-kapal tersebut antara lain Pesawat, Madu Kismo, Terang Bulan, Jaya Barokah, Gunung Jati, Sonar, Nyonya, Ambulan, Patas, Samudra, dan Harapan Jaya.

2. Apakah setiap kapal di Pelabuhan Cangkarman telah dilengkapi dengan alat keselamatan seperti pelampung, alat pemadam kebakaran, dan radio komunikasi

Jawaban :

Ditemukan bahwa tidak semua kapal di Pelabuhan Cangkarman telah dilengkapi dengan alat keselamatan seperti pelampung, alat pemadam kebakaran, dan radio komunikasi. Beberapa kapal hanya memiliki 2–3 jaket pelampung, dan alat keselamatan tersebut umumnya hanya disediakan untuk awak kapal, bukan penumpang.

3. Bagaimana pengawasan terhadap batas muatan kapal di Pelabuhan Cangkarman untuk mencegah kelebihan muatan?

Jawaban :

Pengawasan terhadap batas muatan di Pelabuhan Cangkarman dilakukan dengan mengacu pada ketentuan Pasal 117 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang mewajibkan setiap kapal harus dilakukan pengecekan secara laik laut sebelum berlayar. Salah satunya dengan melakukan pemeriksaan fisik terhadap kapal yang layak untuk berlayar dilakukan oleh Syahbandar dan melakukan pengawasan terhadap berat barang maupun penumpang yang dibawa untuk memastikan tidak ada muatan yang berlebih. Sehingga jika ditemukan kapal yang muatannya berlebihan maka Syahbandar berwenang untuk menahan keberangkatan kapal dan pemilik dapat dikenakan sanksi administrasi bahkan pidana jika membahayakan keselamatan pelayaran.

4. Sejauh mana kesadaran hukum para pelaku pelayaran atau awak kapal terkait kewajiban memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal?

Jawaban :

Kesadaran hukum oleh para pelaku pelayaran atau awak kapal terkait kewajiban pemenuhan kelaiklautan kapal masih terbilang sedang, banyak pemilik kapal yang masih menganggap bahwa persyaratan kelaiklautan kapal seperti pemeriksaan kelengkapan dokumen hanya dianggap sebagai formalitas. Selain itu masih banyak ditemui awak kapal yang melakukan muatan berlebihan terhadap barang muatan untuk mendapatkan keuntungan yang lebih besar tanpa memperhatikan keselamatan pelayaran. Hal ini terjadi karena kurangnya kesadaran hukum dan tingkat pengetahuan yang masih minim dari para awak kapal sehingga

perlulah untuk dilakukan sosialisasi yang lebih ketat untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan laut akibat pelayaran yang tidak laiklaut.

5. Hambatan apa saja yang dihadapi dalam memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal sesuai Pasal 117 Ayat (1) UU No. 17 Tahun 2008?

Jawaban :

Beberapa hambatan yang dihadapi dalam pemenuhan persyaratan kelaiklautan kapal di Pelabuhan Cangkarman antara lain:

- a. Keterbatasan ekonomi pemilik kapal
- b. Keterbatasan fasilitas dan infrastruktur di pelabuhan
- c. Kurangnya kesadaran hukum awak kapal
- d. Kurangnya dukungan teknis dan pembiayaan dari otoritas

6. Apakah ada dukungan atau bantuan dari pemerintah atau instansi terkait untuk melengkapi fasilitas keselamatan kapal di Pelabuhan Cangkarman?

Jawaban :

Dukungan dan bantuan pemerintah telah diberikan melalui kerja sama antara Dinas Perhubungan dan Otoritas Pelabuhan berupa penyediaan alat keselamatan kapal seperti pelampung dan alat pemadam api. Namun demikian, dukungan tersebut belum sepenuhnya optimal karena cakupannya masih terbatas. Hal ini terlihat dari jumlah alat keselamatan yang masih minim dan belum mencakup penumpang kapal. Diharapkan ke depan dukungan fasilitas keselamatan dapat lebih ditingkatkan.

7. Langkah apa yang paling efektif untuk meningkatkan keselamatan pelayaran dan kepatuhan terhadap kelaiklautan kapal di Pelabuhan Cangkarman?

Jawaban :

Beberapa langkah yang dianggap paling efektif untuk meningkatkan keselamatan pelayaran dan kepatuhan terhadap kelaiklautan kapal antara lain:

- a. Ditingatkannya pengawasan terhadap kelengkapan dokumen dan kondisi kapal sebelum keberangkatan.
- b. Ditegakkannya hukum secara tegas terhadap kapal yang tidak memenuhi kelaiklautan.
- c. Dilakukannya sosialisasi secara rutin kepada para awak kapal mengenai risiko muatan berlebihan dan pentingnya keselamatan pelayaran.

Selain itu, kerja sama antara KSOP dan Dinas Perhubungan perlu diperkuat, sehingga proses pemeriksaan dan pengawasan dapat berjalan lebih optimal serta kesadaran hukum awak kapal dapat terus ditingkatkan.

## Lampiran 2 : Surat Izin Penelitian



KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA  
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG  
**FAKULTAS SYARIAH**  
Jl. Gajayana 50 Malang 65144 Telepon (0341) 559399 Faksimile (0341)559399  
Website: <http://syariah.uin-malang.ac.id> E-mail: [syariah@uin-malang.ac.id](mailto:syariah@uin-malang.ac.id)

Nomor : 659 /F.Sy.1/TL.01/09/2025  
Hal : Permohonan Izin Penelitian

Malang, 16 September 2025

Kepada Yth.  
Pengelola Pelabuhan Cangkarman Madura  
Ds. Aengbaja Kenek, Kecamatan Bluto, Kabupaten Sumenep, Jawa Timur

*Assalamualaikum wa Rahmatullah wa Barakatuh*

Dalam rangka menyelesaikan tugas akhir/skripsi mahasiswa kami:

Nama : Putri Intan Syafitri  
NIM : 220202110090  
Program Studi : Hukum Ekonomi Syariah

mohon diperkenankan untuk mengadakan penelitian dengan judul :  
**Pemenuhan Kelaiklautan Kapal Berdasarkan Pasal 117 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Studi Di Pelabuhan Cangkarman Madura)**, pada instansi yang Bapak/Ibu Pimpin.

Demikian, atas perhatian dan perkenan Bapak/Ibu disampaikan terima kasih.

*Wassalamualaikum wa Rahmatullah wa Barakatuh*

Scan Untuk Verifikasi



a.n. Dekan  
Wakil Dekan Bidang Akademik  
  
Sudirman

Tembusan :

- 1.Dekan
- 2.Ketua Prodi Hukum Ekonomi Syariah
- 3.Kabag. Tata Usaha



### Lampiran 3 : Dokumentasi



**Lokasi Penelitian Pelabuhan Cangkarman**



**Wawancara bersama Awak Kapal**



### **Wawancara bersama Kabid Dinas Perhubungan**



### **Wawancara bersama KSOP**

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Nama	Putri Intan Syafitri
Jenis kelamin	Perempuan
Tempat/tanggal lahir	Pamekasan, 16 Februari 2001
Agama	Islam
Perguruan tinggi	UIN Maulana Malik Ibrahim Malang
Jurusan	Hukum Ekomomi Syariah
Alamat di malang	Jl. MT. Haryono No.207, Dinoyo, Kec. Lowokwaru, Kota Malang, Jawa Timur 65144.
Alamat rumah	Pasean, Kabupaten Pamekasan, Madura Jawa Timur.
Nomor handphone	087720352974
Email	<a href="mailto:pisyafitri@gmail.com">pisyafitri@gmail.com</a>