KESADARAN HUKUM PEMILIK *SPEEDBOAT* TERHADAP UNDANG-UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN PERSPEKTIF *MAQASHID AL-SYARI'AH*

(Studi di Desa Upang Mulya Kecamatan Makarti Jaya Kabupaten Banyuasin)

SKRIPSI

Oleh:

TAUPIK IBRAHIM

NIM.230202110133

PROGRAM STUDI HUKUM EKONOMI SYARIAH

FAKULTAS SYARIAH

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM

MALANG

2026

MOTTO

اِنَّ اللّٰهَ يَأْمُرُكُمْ اَنْ تُؤَدُّوا الْاَمٰنٰتِ اِلٰٓى اَهْلِهَا ۙ وَاِذَا حَكَمْتُمْ بَيْنَ النَّاسِ اَنْ تَحْكُمُوْا بِالْعَدْلِ ۗ اِنَّ اللّٰهَ نِعِمَّا يَعِظُكُمْ بِهٖ ۗ اِنَّ اللّٰهَ كَانَ سَمِيْعًاۢ بَصِيْرًا ﴿٥٨﴾

“Sesungguhnya Allah menyuruh kamu menyampaikan amanah kepada pemiliknya. Apabila kamu menetapkan hukum di antara manusia, hendaklah kamu tetapkan secara adil. Sesungguhnya Allah memberi pengajaran yang paling baik kepadamu. Sesungguhnya Allah Maha Mendengar lagi Maha Melihat.”

(QS. An-Nisa’: 58)

“Keselamatan di laut adalah amanah; kesadaran hukum adalah jalan menjaganya.”

(Penulis)

KATA PENGANTAR

Bismillahirahmanirrahim

Alhamdulillah, segala puji dan syukur kepada Allah SWT, yang telah melimpahkan berkah dan karunia berupa ilmu pengetahuan, waktu dan kesempatan sehingga penelitian yang bejudul "**Kesadaran Hukum Pemilik *Speedboat* Terhadap Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Perspektif *Maqashid al-Syari'ah* (Studi di Desa Upang Mulya Kecamatan Makarti Jaya)**" dapat penulis selesaikan dengan baik. Shalawat serta salam semoga senantiasa tercurahkan kepada junjungan Nabi Muhammad SAW, yang telah menjadi suri teladan baik bagi umat manusia. Penyusunan skripsi ini ditujukan untuk menenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar sarjana Hukum Program Studi Hukum Ekonomi Syariah Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.

Dalam proses penyelesaian studi dan penulisan skripsi ini, penulis banyak memperoleh bantuan dan dukungan berupa pengajaran, bimbingan dan arahan dari berbagai pihak, baik secara langsung maupun tidak langsung. Oleh karena itu, penulis menyampaikan dengan penuh rasa hormat dan ucapan terimakasih sedalam-dalamnya kepada:

1. Prof. Dr. Hj. Ilfi Nur Diana, M.Si.m selaku Rektor Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
2. Prof. Dr. Umi Sumbulah, M.Ag., selaku Dekan Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.

3. Bapak Dr. Dwi Hidayatul Firdaus, S.Hi., M.SI. selaku Ketua Program Studi Hukum Ekonomi Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
4. Prof. Dr. Fakhruddin, M.Hi. selaku Dosen Wali penulis selama menempuh studi di Program Studi Hukum Ekonomi Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang. Penulis mengucapkan terimakasih atas bimbingan dan arahan yang telah diberikan selama masa studi.
5. Bapak Dr. H. Faishal Agil Al Munawar, Lc., M.Hum. selaku dosen pembimbing yang berkenan sabar dan ikhlas meluangkan waktunya untuk membimbing penulis selama proses penyusunan skripsi. Penulis mengucapkan banyak terimaksasih yang sebesar-besarnya kepada beliau atas tenaga, arahan, dan saran yang telah diberikan selama proses bimbingan sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.
6. Seluruh Bapak, dan Ibu Dosen, karyawan, dan staf Fakultas Syariah Universitas Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang atas ilmu, deikasi, pelayanan serta bantuan yang telah diberkan selama masa perkuliahan.
7. Kepada kedua orang tua tercinta, Bapak Mustopa dan Ibu Ratnawati. Bapak, Ibu, dibalik setiap lembar skripsi ini ada keringat, doa, dan air mata yang tak pernah kalian tunjukkan. Kalian mungkin tak selalu paham apa yang penulis kerjakan di balik laptop dan tumpukan buku, tetapi kalian selalu paham cara menguatkan lewat doa yang tak putus. Terima kasih telah menjadi rumah tempat penulis selalu ingin pulang. Semoga gelar ini menjadi setetes balasan atas pengorbanan yang tak akan pernah cukup terbayar.

8. Kepada Kakak, ipar, dan keponakan tersayang, Supriadi, Siti Maryani, dan Fatir. Terima kasih atas dukungan, semangat, dan kehangatan yang kalian berikan. Kalian hadir sebagai penguat ketika langkah terasa berat. Untuk Fatir, tawa kecilmu adalah pelipur lelah yang tak ternilai. Semoga kelak Fatir tumbuh menjadi anak yang membanggakan dan meraih mimpi yang lebih tinggi.
9. Kepada adikku tercinta, Sindi Astria. Terima kasih telah menjadi penyemangat dalam diam. Semoga apa yang kakak capai hari ini menjadi bukti bahwa mimpi bisa diraih dengan doa dan usaha. Raihlah cita-citamu setinggi-tingginya, kakak akan selalu ada di belakangmu.
10. Kepada teman-teman seperjuangan dari Mutasi Sudan. Terima kasih telah membersamai dalam suka dan duka selama masa perkuliahan. Untuk tawa di tengah lelah, diskusi yang tak berujung, dan bahu yang siap menopang saat semangat mulai goyah. Kalian adalah bagian dari kenangan terbaik perjalanan ini. Semoga persaudaraan ini tetap terjaga.

Malang, 1 Oktober 2026
Penulis,



TAUPIK IBRAHIM
NIM.230202110133

PEDOMAN TRANSLITERASI

Dalam penulisan karya ilmiah, penggunaan istilah asing kerap tidak terhindarikan. 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
ا	‘	ط	ṭ
ب	B	ظ	z
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	ه	H
ش	Sh	ء	‘
ص	S	ي	Y
ض	ḍ		

Untuk menunjukkan bunyi hidup panjang (*madd*), maka caranya dengan menuliskan coretan horisontal di atas huruf, seperti ā, ī dan ū. (ـو, ـي,ا). Bunyi hidup dobel Arab ditransliterasikan dengan menggabung dua huruf "ay" dan "aw" seperti *layyinah, lawwāmah*. Kata yang berakhiran *tā' marbūṭah* dan berfungsi sebagai sifat atau *muḍāf ilayh* ditransliterasikan dengan "ah", sedangkan yang berfungsi sebagai *muḍāf* ditransliterasikan dengan "at".

DAFTAR ISI

PERNYATAAN KEASLIAN SKIPSI ..... **ii**
HALAMAN PERSETUJUAN ..... **iii**
BUKTI KONSULTASI ..... **iv**
HALAMAN PENGESAHAN ..... **v**
MOTTO ..... **vi**
KATA PENGANTAR ..... **vii**
PEDOMAN TRANSLITERASI ..... **x**
DAFTAR ISI ..... **xii**
DAFTAR TABEL ..... **xiv**
DAFTAR GAMBAR ..... **xv**
ABSTRAK ..... **xvi**
ABSTRACT ..... **xviii**
ملخص البحث ..... **xx**
BAB I **1**
PENDAHULUAN **1**
A. Latar Belakang 1
B. Rumusan Masalah 7
C. Tujuan Penelitian 7
D. Manfaat Penelitian 8
E. Definisi Operasional 9
F. Sistematika Penulisan 12
BAB II **14**
TINJAUAN PUSTAKA **14**
A. Penelitian Terdahulu 14
B. Landasan Teori 27
BAB III **45**
METODE PENELITIAN **45**
A. Jenis Penelitian 45
B. Pendekatan Penelitian 45
C. Lokasi Penelitian 47
D. Jenis dan Sumber Data 48

E. Metode Pengumpulan Data 49
F. Metode Pengolahan Data 52
BAB IV 55
HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN 55
A. Kondisi Umum Objek Penelitian 55
B. Kesadaran Hukum Pemilik *Speedboat* di Desa Upang Mulya Kecamatan Makarti Jaya Kabupaten Banyuasin Terhadap Kewajiban Perizinan Berusaha Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran 59
C. Kesadaran Hukum Pemilik *SpeedBoat* di Desa Upang Mulya Kecamatan Makarti Jaya Kabupaten Banyuasin Dalam Mewujudkan Kemaslahatan Transportasi Sungai Perspektif *Maqashid al-Syari'ah* 73
BAB V 81
PENUTUP 81
A. Kesimpulan 81
B. Saran 84
DAFTAR PUSTAKA 87
LAMPIRAN-LAMPIRAN 97
DAFTAR RIWAYAT HIDUP 103

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu..... 22

Tabel 3.1 Informan 52

Tabel 4.1 Batas-Batas Wilayah Desa Upang Mulya 56

Tabel 4.2 Struktur Pemerintahan Desa Upang Mulya..... 58

Tabel 4.2 Matriks Ringkasan Temuan Kesadaran Hukum..... 73

DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1 Peta Desa Upang Mulya 55

Gambar 4.2 Struktur Pemerintahan Desa Upang Mulya 58

ABSTRAK

TAUPIK IBRAHIM. NIM 230202110133. Kesadaran Hukum Pemilik Speedboat Terhadap Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Perspektif Maqashid al-Syari'ah (Studi di Desa Upang Mulya Kecamatan Makarti Jaya). Skripsi, Jurusan Hukum Ekonomi Syariah, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang. Dosen Pembimbing: Dr. H. Faishal Agil Al Munawar, Lc., M.Hum.

kata kunci: kesadaran hukum, *speedboat,* peizinan berusaha, pasal 27 UU pelayaran, *maqashid al-syari'ah.*

Penelitian ini mengkaji kewajiban perizinan berusaha bagi pelaku angkutan perairan sebagaimana diatur dalam Pasal 27 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Di Desa Upang Mulya Kecamatan Makarti Jaya, speedboat menjadi salah satu sarana transportasi utama masyarakat, tetapi pemilik speedboat pada umumnya belum memenuhi kewajiban perizinan berusaha. Kondisi tersebut menunjukkan adanya kesenjangan antara ketentuan hukum dan praktik di lapangan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kesadaran hukum pemilik speedboat terhadap kewajiban perizinan berusaha serta menganalisisnya dalam mewujudkan kemaslahatan transportasi sungai perspektif Maqashid al-Syari'ah.

Penelitian ini merupakan penelitian empiris dengan pendekatan yuridis sosiologis. Data diperoleh melalui wawancara semi-terstruktur terhadap lima informan yang terdiri atas tiga pemilik speedboat dan dua penumpang, yang dipilih secara purposive sampling. Data dianalisis secara induktif berdasarkan empat indikator kesadaran hukum menurut Soerjono Soekanto, yaitu pengetahuan hukum, pemahaman hukum, sikap hukum, dan perilaku hukum.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kesadaran hukum pemilik speedboat belum utuh. Pada aspek pengetahuan hukum, tingkat pengetahuan berada pada kategori rendah hingga sangat rendah karena minimnya sosialisasi, keterbatasan akses informasi, serta proses pewarisan usaha yang lebih menekankan keterampilan teknis daripada pengetahuan hukum. Pada aspek pemahaman hukum, pemilik speedboat memahami keterkaitan antara perizinan, kelengkapan speedboat, dan keselamatan penumpang, tetapi pemahaman tersebut lebih banyak bersumber dari pengalaman dan akal sehat daripada pemahaman normatif terhadap ketentuan Pasal 27. Sikap hukum pemilik cenderung pragmatis dan dipengaruhi oleh ada atau tidaknya sanksi serta pengalaman keselamatan pribadi. Sementara itu, perilaku hukum menunjukkan pola dualistis, karena seluruh informan belum mengurus perizinan berusaha, meskipun secara rutin melakukan pemeriksaan terhadap mesin dan kondisi teknis speedboat. Dengan demikian, persoalan utama bukan ketiadaan kepedulian terhadap keselamatan, melainkan belum terintegrasinya keselamatan teknis dengan kepatuhan hukum formal.

Dalam perspektif Maqashid al-Syari'ah, kesadaran hukum tersebut baru mewujudkan kemaslahatan yang bersifat parsial. Perlindungan jiwa (hifz al-nafs) telah diwujudkan pada aspek pencegahan kecelakaan melalui pemeriksaan rutin mesin, tetapi belum terpenuhi pada aspek mitigasi risiko karena sebagian besar speedboat tidak dilengkapi alat keselamatan personal seperti pelampung. Adapun perlindungan harta (hifz al-mal) masih bersifat informal dan belum didukung

mekanisme struktural yang memberikan kepastian tanggung jawab dan ganti rugi. Oleh karena itu, kewajiban perizinan berusaha semestinya ditempatkan pada tingkat dharuriyyat, karena berkaitan dengan perlindungan jiwa dan harta, serta diperkuat melalui sosialisasi hukum, pendampingan pengurusan perizinan, dan pengawasan secara berkala.

ABSTRACT

TAUPIK IBRAHIM. NIM 230202110133. Legal Awareness of Speedboat Owners Regarding Law Number 17 of 2008 concerning Shipping from the Perspective of Maqashid al-Syari'ah (A Study in Upang Mulya Village, Makarti Jaya District). Undergraduate Thesis, Department of Sharia Economic Law, Maulana Malik Ibrahim State Islamic University Malang. Supervisor: Dr. H. Faishal Agil Al Munawar, Lc., M.Hum.

Keywords: legal awareness, speedboat, business licensing, Article 27 of the Shipping Law, Maqashid al-Syari'ah.

This study examines the business licensing obligation for water transportation operators as stipulated in Article 27 of Law Number 17 of 2008 concerning Shipping. In Upang Mulya Village, Makarti Jaya District, speedboats serve as one of the main means of transportation for the local community; however, most speedboat owners have not fulfilled the business licensing requirements. This condition indicates a gap between legal provisions and practices in the field. This study aims to determine the legal awareness of speedboat owners regarding the obligation to obtain business licenses and to analyze such awareness in relation to the realization of public benefit in river transportation from the perspective of Maqashid al-Syari'ah.

This research is an empirical legal study employing a socio-legal approach. Data were collected through semi-structured interviews with five informants, consisting of three speedboat owners and two passengers, selected through purposive sampling. The data were analyzed inductively based on Soerjono Soekanto's four indicators of legal awareness: legal knowledge, legal understanding, legal attitude, and legal behavior.

The findings indicate that the legal awareness of speedboat owners remains incomplete. In terms of legal knowledge, their level of knowledge ranges from low to very low due to limited legal socialization, restricted access to information, and the transfer of speedboat businesses across generations that emphasizes technical skills rather than legal knowledge. Regarding legal understanding, speedboat owners understand the relationship between licensing, speedboat equipment, and passenger safety; however, such understanding is primarily derived from personal experience and common sense rather than normative understanding of Article 27. Their legal attitudes tend to be pragmatic and are influenced by the existence of sanctions and personal experiences of safety. Meanwhile, their legal behavior demonstrates a dualistic pattern, as all informants have not obtained business licenses, although they routinely inspect the engines and technical conditions of their speedboats. Thus, the main issue is not the absence of concern for safety, but the lack of integration between technical safety and formal legal compliance.

From the perspective of Maqashid al-Syari'ah, such legal awareness has only realized partial public benefit (maslahah). The protection of life (hifz al-nafs) has been realized in the prevention of accidents through routine engine inspections, but it has not been fulfilled in terms of risk mitigation because most speedboats are not equipped with personal safety equipment such as life jackets. Meanwhile, the protection of property (hifz al-mal) remains informal and has not been supported by

a structural mechanism providing certainty regarding responsibility and compensation. Therefore, the business licensing obligation should be positioned at the level of dharuriyyat, as it is related to the protection of life and property, and should be strengthened through legal socialization, assistance in obtaining licenses, and periodic supervision.

ملخص البحث

توفيق إبراهيم. الرقم الجامعي: ٢٣٠٢٠٢١١٠١٣٣. الوعي القانوني لأصحاب القوارب السريعة تجاه القانون رقم ١٧ لسنة ٢٠٠٨ بشأن الملاحة البحرية من منظور مقاصد الشريعة (دراسة في قرية أوبانغ موليا، منطقة مكارتي جايا). رسالة جامعية، قسم القانون الاقتصادي الشرعي، جامعة مولانا مالك إبراهيم الإسلامية الحكومية مالانج. المشرف: الدكتور الحاج فيصل عقيل المنور.

الكلمات المفتاحية: الوعي القانوني، القوارب السريعة، ترخيص الأعمال، المادة ٢٧ من قانون الملاحة البحرية، مقاصد الشريعة.

تبحث هذه الدراسة في الالتزام بترخيص الأعمال لأصحاب خدمات النقل المائي وفقًا للمادة ٢٧ من القانون رقم ١٧ لسنة ٢٠٠٨ بشأن الملاحة البحرية. ففي قرية أوبانغ موليا، منطقة مكارتي جايا، تُعد القوارب السريعة من وسائل النقل الرئيسية للمجتمع المحلي، إلا أن معظم أصحاب القوارب السريعة لم يستوفوا متطلبات ترخيص الأعمال. وتكشف هذه الحالة عن وجود فجوة بين الأحكام القانونية والممارسة في الميدان. وتهدف هذه الدراسة إلى معرفة مستوى الوعي القانوني لدى أصحاب القوارب السريعة تجاه الالتزام بترخيص الأعمال، وتحليل هذا الوعي في تحقيق المصلحة في مجال النقل النهري من منظور مقاصد الشريعة.

استخدمت هذه الدراسة البحث القانوني التجريبي بالمدخل القانوني الاجتماعي. وجُمعت البيانات من خلال مقابلات شبه منظمة مع خمسة مخبرين، وهم ثلاثة من أصحاب القوارب السريعة واثنان من الركاب، تم اختيارهم باستخدام أسلوب العينة القصدية. وحُللت البيانات تحليلاً استقرائيًا استنادًا إلى أربعة مؤشرات للوعي القانوني عند سوجيونو سوكانتو، وهي: المعرفة القانونية، والفهم القانوني، والموقف القانوني، والسلوك القانوني.

وأظهرت نتائج الدراسة أن الوعي القانوني لدى أصحاب القوارب السريعة لم يكتمل بعد. ففي جانب المعرفة القانونية، يتراوح مستوى المعرفة بين المنخفض والمنخفض جدًا، ويرجع ذلك إلى ضعف التوعية القانونية، ومحدودية الوصول إلى المعلومات، وانتقال أعمال القوارب السريعة بين الأجيال مع التركيز على المهارات الفنية أكثر من المعرفة القانونية. وفي جانب الفهم القانوني، يدرك أصحاب القوارب السريعة العلاقة بين الترخيص وتجهيزات القارب وسلامة الركاب، إلا أن هذا الفهم يستند بصورة أكبر إلى الخبرة الشخصية والفهم العام وليس إلى الفهم المعياري لأحكام المادة ٢٧. أما الموقف القانوني فيتسم بالبراغماتية ويتأثر بوجود العقوبات والتجارب الشخصية المتعلقة بالسلامة. وفي جانب

السلوك القانوني، يظهر نمط مزدوج، إذ إن جميع المخبرين لم يحصلوا على ترخيص الأعمال، مع أنهم يقومون بصورة منتظمة بفحص المحركات والحالة الفنية للقوارب السريعة. وبذلك، فإن المشكلة الأساسية لا تتمثل في غياب الاهتمام بالسلامة، وإنما في عدم تكامل السلامة الفنية مع الامتثال القانوني الرسمي.

ومن منظور مقاصد الشريعة، فإن الوعي القانوني المذكور لم يحقق إلا مصلحة جزئية. فقد تحقق حفظ النفس في جانب الوقاية من الحوادث من خلال الفحص المنتظم للمحركات، إلا أنه لم يتحقق في جانب الحد من مخاطر الحوادث، لأن معظم القوارب السريعة لا تتوفر فيها معدات السلامة الشخصية، مثل سترات النجاة. أما حفظ المال فلا يزال قائمًا بصورة غير رسمية، ولم تدعمه آلية مؤسسية توفر اليقين بشأن المسؤولية والتعويض. ولذلك، ينبغي وضع الالتزام بترخيص الأعمال في مستوى الضروريات، لارتباطه بحفظ النفس والمال، وتعزيزه من خلال التوعية القانونية، والمرافقة في إجراءات الترخيص، والرقابة الدورية.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Di Indonesia, penyelenggaraan transportasi laut dan sungai tidak dapat dilepaskan dari kerangka hukum nasional yang menempatkan aspek keselamatan, keamanan, dan ketertiban administrasi sebagai prioritas utama.[1] Hal ini secara tegas diatur dalam Pasal 27 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang berbunyi: "Untuk melakukan kegiatan angkutan di perairan orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha wajib memiliki izin usaha."[2] Ketentuan ini menunjukkan bahwa negara menempatkan izin usaha bukan sebagai formalitas administratif semata, melainkan sebagai instrumen dasar untuk memastikan bahwa setiap kegiatan pengangkutan di perairan berada dalam pengawasan dan tanggung jawab hukum yang jelas.[3]

Dalam konteks transportasi sungai di wilayah Sumatera Selatan, khususnya Desa Upang Mulya Kecamatan Makarti Jaya Kabupaten Banyuasin, keberadaan *Speedboat* sebagai moda transportasi utama masyarakat.[4] Oleh karena itu, kewajiban izin usaha sebagaimana diatur dalam Pasal 27 menjadi sangat relevan untuk dikaji. *Speedboat* di wilayah ini pada umumnya

---

[1] Weriza Ulfah dan Hudi Yusuf, "Perspektif Hukum Dagang: Perlindungan Hukum Atas Jasa Pengiriman Barang Melalui Jalur Laut," *Jurnal Intelek Insan Cendikia* (Jakarta) 1 no 4 (2024), https://doi.org/https://jicnusantara.com/index.php/jiichttps://jicnusantara.com/index.php/jiic.
[2] Pasal 27 Undang-Undang Noomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
[3] Ana Aprillia dan Ahmad Heru Romadhon, "Analisis Yuridis Atas Pemberian Izin Muatan Angkutan Laut oleh Kementerian Perhubungan yang Menyebabkan Kecelakaan Kapal," *INOMATEC: Jurnal Inovasi dan Kajian Multidisipliner Kontemporer* 01 No 03 (2026), https://portalpublikasi.com/index.php/inomatec/article/view/855.
[4] Mustopa, Wawancara (Desa Upang Mulya 21 Januari 2026)

dioperasikan oleh perseorangan sebagai usaha turun-temurun atau usaha keluarga untuk mengangkut penumpang dan barang antarpermukiman di sepanjang aliran sungai, sehingga menjadikan mereka subjek hukum yang secara langsung terikat oleh kewajiban dalam Pasal 27.

Pada tanggal 5 Maret 2026, sebuah *Speedboat* yang mengangkut 29 penumpang tenggelam setelah dihantam ombak besar di perairan Sungai Musi, Jalur 8 Desa Upang Ceria, Kecamatan Muara Telang, Kabupaten Banyuasin, Sumatera Selatan, menewaskan seorang penumpang.[5] Tragedi serupa seolah menjadi siklus yang terus berulang; pada Februari 2024, *Speedboat* Sinar Agung bertabrakan dengan perahu getek di perairan Tanjung Serai, Kabupaten Banyuasin, menyebabkan tiga penumpang meninggal dunia.[6] Dalam rentang tahun 2015–2023, Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) telah melakukan 178 kali investigasi kecelakaan perairan, dengan penyebab terbesar berupa kebakaran kapal (38,1 persen), kapal terbalik (29 persen), dan kapal kandas atau tabrakan (15,5 persen).[7]

Banyaknya kecelakaan di Sungai Musi berulang terjadi karena mayoritas *speedboat* beroperasi tanpa Perizinan Berusaha sesuai Pasal 27 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Fenomena ini nyata

---

[5] Haris Widodo, "*Speedboat* Hantam Ombak Besar di Perairan Sungai Musi, Satu Penumpang Tewas - Detik Sumsel," *Speedboat* Hantam Ombak Besar di Perairan Sungai Musi, Satu Penumpang Tewas - Detik Sumsel, diakses 27 April 2026, https://www.detiksumsel.com/kriminal/97416823796/*speedboat*-hantam-ombak-besar-di-perairan-sungai-musi-satu-penumpang-tewas.

[6] Yuliani, "3 Korban Kecelakaan Speed Boat di Sungai Musi Ditemukan," IDN Times Sumsel, 6 Februari 2024, https://sumsel.idntimes.com/news/sumatera-selatan/3-korban-kecelakaan-speed-boat-di-sungai-musi-ditemukan-00-6zz13-ywhtmw.

[7] PPID Perhubungan, "Pelayanan Transportasi Yang Berkeselamatan," *Dishub*, 27 Oktober 2024, https://dishub.acehprov.go.id/2024/10/27/pelayanan-transportasi-yang-berkeselamatan/.

di Desa Upang Mulya, tempat *speedboat* menjadi satu-satunya tumpuan hidup masyarakat, namun kesadaran hukum pemiliknya masih rendah. Tanpa izin usaha, pemilik *Speedboat* secara hukum menjalankan kegiatan usaha yang tidak memiliki legitimasi, betapapun kapal tersebut secara fisik masih dapat beroperasi.[8]

Hasil penelitian terhadap pemilik *speedboat* di Desa Upang Mulya menunjukkan adanya kesenjangan yang nyata antara kewajiban hukum sebagaimana diatur dalam pasal 27 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan praktik penyelenggaraan angkutan sungai di masyarakat. Sebagian besar pemilik *speedboat* belum memenuhi perizinan berusaha angkutan di perairan meskipun kapal tersebut telah digunakan sebagai sarana transportasi pribadi, tetapi telah difungsikan sebagai sarana usaha atau "taksi air" yang secara hukum wajib memenuhi ketentuan perizinan berusaha di perairan.[9]

Kondisi tersebut berkaitan dengan proses pengadaan dan pengoperasian *speedboat* yang masih dilakukan secara informal. Pemilik pada umumnya membuat sendiri *speedboat* di bengkel milik pribadi atau bengkel *speedboat* yang terdapat dilingkungan desa. Mesin yang digunakan juga umumnya merupakan mesin bekas yang dibeli secara terpisah. Setelah badan kapal seselai dibuat dan mesin dipasang, *speedboat* tersebut tidak terlebih dahulu didaftarkan ataupun diproses legalitas dan perizinan berusahanya, melainkan langsung

[8] Samuel Edy Putra Tampubolon, Ardiansah, dan Bagio Kadaryanto, "Penegakan Hukum Terhadap Kapal Yang Tidak Memiliki Surat Persetujuan Berlayar Dkabupaten Kepulauan Meranti," *ANDREW LAW CENTER* 4 No 2 (2025), https://doi.org/https://doi.org/10.61876/alj.v4i2.159.
[9] Mustopa, Wawancara (Desa Upang Mulya 21 Januari 2026)

dioperasikan untuk mengangkut penumpang dan barang sebagai taksi air. Pola tersebut menyebabkan proses pembuatan kapal, pendaftaran kapal, pemenuhan persyaratan teknis, dan pengurusan perizinan berusaha tidak berlangsung sebagai satu rangkaian yang berkesinambungan.[10]

Praktik tersebut menunjukkan bahwa kegiatan usaha angkutan *speedboat* di Desa Upang Mulya tumbuh dari kebiasaan masyarakat dan kebutuhan ekonomi sehari-hari, bukan dari suatu perencanaan usaha yang sejak awal memperhitungkan persyaratan hukum. Bagi sebagian pemilik, selesainya pembuatan badan kapal dan befungsinya mesin telah di anggap cukup untuk menjadikan *speedboat* layak digunakan sebagai sarana angkutan. Akibatnya, pendaftaran kapal dan perizinan berusaha cenderung dipandang sebagai urusan administratif tambahan yang dapat dilakukan kemudian, bukan sebagai syarat yang harus dipenuhi sebelum kegiatan pengangkutan komersial dimulai.

Keadaan tersebut sekaligus memperlihatkan adanya persoalan kesadaran hukum pada beberapa tingkatan. Pada tingkat pengetahuan hukum, sebagaian pemilik belum mengetahui secara utuh bahwa kegiatan mengangkut penumpang atau barang dengan imbalan termasuk kegiatan usaha angkutan di perairan yang memerlukan izin. Pada tingkat pemahaman hukum, pemilik belum memahami bahwa izin usaha berfungsi sebagai dasar pendataan, pembinaan, pengawasan, serta pertanggungjawaban hukum. Pada tingkat sikap hukum, kebutuhan untuk segera menggunakan *speedboat* sebagai sumber penghasilan lebih diprioritaskan daripada pemenuhan persyaratan administratif,

[10] Mustopa, Wawancara (Desa Upang Mulya 21 Januari 2026)

sementara itu, pada tingkat perilaku hukum, ketidakpatuhan tersebut terlihat dari tindakan langsung mengoperasikan *speedboat* sebagai taksi air tanpa terlebih dahulu melakukan pendaftaran dan memenuhi perizinan.

Adapun konsep kesadaran hukum dalam penelitian ini merujuk pada pemikiran Soerjono Soekanto yang menyatakan bahwa kesadaran hukum merupakan nilai dalam diri seseorang atau masyarakat yang tercermin melalui empat indikator, yaitu pengetahuan hukum (*legal knowledge*), pemahaman hukum (*legal understanding*), sikap hukum (*legal attitude*), dan pola perilaku hukum (*legal behavior*).[11] Konsep ini menempatkan kesadaran hukum tidak hanya pada tataran mengetahui adanya kewajiban izin usaha dalam Pasal 27, tetapi juga pada sejauh mana pemilik *Speedboat* memahami substansi kewajiban tersebut, memiliki sikap menerima dan menghargai norma tersebut, serta mewujudkannya dalam perilaku nyata berupa kepemilikan izin usaha.

Selain menggunakan teori kesadaran hukum, penelitian ini juga memanfaatkan perspektif *maqashid al-syari'ah* sebagai landasan normatif untuk menganalisis fenomena kepatuhan terhadap kewajiban izin usaha tersebut. *Maqashid al-syari'ah* pada hakikatnya merupakan tujuan-tujuan dasar disyariatkannya hukum Islam yang berorientasi pada terwujudnya kemaslahatan dan pencegahan kemudaratan dalam kehidupan manusia.[12] Kewajiban memiliki izin usaha dalam Pasal 27 dapat dipahami sebagai wasilah (sarana) untuk mewujudkan *hifz al-nafs* (perlindungan jiwa) dan *hifz al-mal*

[11] Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum* (Jakarta: Rajawali Press, 2019).
[12] Faishal Agil Al Munawar, *Abd Al-Majid Al-Najjar's Perspektive on Maqasd Al-Syariah*, (Malang) 20 No 2 (2021), https://doi.org/https://doi.org/10.31958/juris.v20i2.4281.

(perlindungan harta), karena melalui mekanisme perizinan, negara memperoleh dasar untuk melakukan pembinaan dan pengawasan terhadap usaha angkutan perairan yang berdampak langsung pada keselamatan penumpang dan kepastian usaha pemiliknya.[13]

Beberapa penelitian terdahulu telah membahas isu-isu yang berkaitan dengan penelitian ini, meskipun dengan fokus dan pendekatan yang berbeda-beda. Penelitian Ira Herlina (2025), Jera Gratia Montolalu dkk. (2025), Fadly Ananta (2024), Natasya Fricilia Putri (2024), Esau Jepriyanus Yobem (2023), Nur Aripkah dan Muhammad Taufik (2023), Rike Fitriani (2022), I Wayan Partama Putra dan I Gede Agus Uji Widastra (2022), serta Susi Rapidawati (2021) pada umumnya membahas tema perlindungan konsumen, tanggung jawab hukum pengangkut, dan keselamatan pelayaran, baik dalam perspektif hukum positif maupun hukum Islam. Sementara itu, penelitian Hanny Khumairoh (2024) memiliki kedekatan paling signifikan karena membahas *speedboat*, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, dan perspektif hukum ekonomi syariah secara bersamaan. Namun demikian, seluruh penelitian tersebut belum ada yang secara khusus mengkaji tingkat kesadaran hukum pemilik *Speedboat* terhadap kewajiban izin usaha sebagaimana diatur dalam Pasal 27 UU No. 17 Tahun 2008 yang dianalisis melalui pendekatan *maqashid al-syari'ah*, sehingga penelitian ini mengisi celah kajian yang belum terjamah oleh penelitian-penelitian sebelumnya.

---

[13] Titie Rachmiati Poetri dan Eko Prasetyo, "Integrasi Sistem Perizinan Berusaha Berbasis Risiko dan Sertifikasi Halal untuk Mewujudkan Layanan Terpadu yang Efisien bagi Pelaku Usaha," *Eksekusi: Jurnal Ilmu Hukum dan Administrasi Negara* 4 No 2 (2026), https://doi.org/https://doi.org/10.55606/eksekusi.v4i2.2404.

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut, penelitian ini diarahkan untuk mengkaji secara empiris tingkat kesadaran hukum pemilik *Speedboat* di Desa Upang Mulya terhadap kewajiban izin usaha sebagaimana diatur dalam Pasal 27 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, serta menganalisisnya dalam perspektif *maqashid al-syari'ah* guna menilai relevansinya dalam mewujudkan kemaslahatan transportasi sungai.

B. Rumusan Masalah

Dari latar belakang di atas, permasalahan yang dikaji dirumuskan sebagai berikut:

1. Bagaimana kesadaran hukum pemilik *Speedboat* di Desa Upang Mulya Kecamatan Makarti Jaya Kabupaten Banyuasin terhadap kewajiban perizinan berusaha berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran?
2. Bagaimana kesadaran hukum Pemilik *Speedboat* di Desa Upang Mulya Kecamatan Makarti Jaya dalam mewujudkan kemaslahatan transportasi sungai perspektif *maqashid al-syari'ah*?

C. Tujuan Penelitian

Sesuai dengan rumusan masalah, penelitian ini memiliki tujuan yaitu:

1. Untuk menegtahui kesadaran hukum pemilik *Speedboat* di Desa Upang Mulya Kecamatan makarti Jaya Kabupaten Banyuasin terhadap kewajiban perizinan dan dokumen kapal berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran.

2. Untuk menganalisis kesadaran hukum pemilik *Speedboat* di Desa Upang Mulya Kecamatan Makarti Jaya Kabupaten Banyuasin dalam mewujudkan kemaslahatan transportasi sungai perspektif *maqashid al-syari'ah*.

D. Manfaat Penelitian

Adapun penelitian yang dibuat ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

   Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan dan pembaruan pengetahuan, menambah kelengkapan referensi kepustakaan, serta memperkaya pemikiran mengenai kesadaran hukum pemilik *Speedboat* terhadap Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran di Desa Upang Mulya Kecamatan Makarti Jaya Kabupaten Banyuasisn perspektif *maqashid al-syari'ah*. Selain itu, penelitian ini diharapkan mampu memberikan pemahaman mengenai pentingnya kepatuhan hukum dalam operasional *Speedboat* demi terciptanya keselamatan, keamanan, dan kemaslahatan masyarakat.

2. Manfaat Praktis

   a. Bagi penulis, adanya penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan dan ilmu pengetahuan mengenai kesadaran hukum pemilik *Speedboat* terhadap Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran di Desa Upang Mulya Kecamatan Makarti Jaya Kabupaten Banyuasin perspektif *maqashid al-syariah.*

   b. Bagi masyarakat, penelitian ini diharapkan dapat menjadi sumber

informasi mengenai pentingnya kesadaran hukum pemilik *Speedboat* dalam menjalankan usahanya sesuai dengan peraturan yang berlaku, sehingga dapat meningkatkan keselamatan dan kenyamanan masyarakat sebagai pengguna jasa transportasi laut.

c. Bagi pemilik *Speedboat*, penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan evaluasi dan pedoman dalam memenuhi ketentuan hukum pelayaran, terutama yang berkaitan dengan perizinan, kelengkapan dokumen, dan tanggung jawab operasional.

d. Bagi peneliti selanjutnya, penelitian ini diharapkan dapat menjadi sumber referensi dan bahan perbandingan bagi penelitian lain yang berkaitan dengan hukum pelayaran, kesadaran hukum, dan *maqashid al-syari'ah*.

E. Definisi Operasional

Definisi operasional adalah suatu definisi mengenai variabel yang memberikan penjelasan berdasarkan variabel yang dapat diukur dan diamati.[14] Berikut ini definisi operasional dari variabel-variabel penelitian ini:

1. Kesadaran Hukum

Kesadaran hukum adalah tingkat pemahaman dan kepatuhan seseorang terhadap norma hukum yang berlaku, yang diwujudkan dalam sikap dan perilaku nyata sehari-hari.[15] Dalam penelitian ini, kesadaran

[14] Vivid Dekanawati dkk., "Ananlisis Pengaruh Kualitas Pelayanan Diklat Kepabeanan Terhadap Kepuasan Peserta Pelatihan," *Jurnal Sains Dan Teknologi MARITIM* 23 No 2 (2023), https://doi.org/https://doi.org/10.33556/jstm.v23i2.344.

[15] Muhammad Nur Yasin, *Politik Hukum Ekonomi Syariah di Indonesia* (Malang: UIN-Maliki Press, 2018).

hukum pemilik *speedboat* di Desa Upang Mulya terhadap keberadaan dan isi ketentuan perundang-undangan di bidang pelayaran, yang diukur melalui empat indikator:

a. Pengetahuan hukum, yaitu sejauh mana pemilik *speedboat* mengetahui adanya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran;
b. Pemahaman hukum, yaitu sejauh mana mereka memahami isi dan tujuan ketentuan tersebut, Khusus nya kewajiban perizinan;
c. Sikap hukum, yaitu penilaian atau tanggapan mereka terhadap ketentuan itu;
d. Pola prilaku hukum, yaitu tingkat kepatuhan nyata mereka dalam mengurus izin usaha dan memenuhi standar keselamatan pelayaran.[16]

2. **Pemilik *Speedboat***

Pemilik *speedboat* adalah perseorangan atau badan yang secara sah memiliki dan mengoperasikan *speedboat* sebagai sarana transportasi air di Desa Upang Mulya Kecamatan Makarti Jaya, yang memiliki dan/atau barang di perairan setempat, baik kepentingan usaha (komersil) maupun kepentingan pribadi, dan yang menjadi subjek/informan penelitian untuk digali data mengenai pengetahuan, sikap, serta perilakunya terhadap ketentuan perizinan pelayaran.[17]

---

[16] Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*.
[17] Shelvia Sipa Hekin dan Stefanus Don Rade, "Efektivitas Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Terhadap Keselamatan Penumpang Transportasi Laut Pada PT. ASDP Ferry Cabang Kupang Bolok," *Journal Of Law And Nation* (Kupang) vol 2 no 3 (2023).

3. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

UU No. 17 Tahun 2008 adalah instrumen hukum nasional yang mengatur penyelenggaraan pelayaran di Indonesia. Pasal 27 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran berbunyi: "untuk melakukan kegiatan angkutan di perairan orang atau perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha wajib memiliki izin usaha." Dalam penelitian ini, variabel tersebut dioperasionalkan sebagai kewajiban kegiatan angkutan di perairan untuk memiliki perizinan usaha resmi dari pihak yang berwenang sebagai bentuk kepatuhan terhadap regulasi negara di bidang pelayaran, yang diukur dari ada tidaknya izin usaha yang dimiliki responden serta upaya mereka dalam memenuhi kewajiban tersebut.

4. Maqashid Al-Syari'ah

Maqashid al-syari'ah didefinisikan sebagai tujuan utama ditetapkannya hukum Islam untuk mewujudkan kemaslahatan dan mencegah kemudaratan.[18] Menurut Imam al-Syathibi, *maqashid al-syari'ah* berfokus pada perlindungan terhadap lima unsur pokok, yaitu agama, jiwa, akal, keturunan, dan harta. Dalam penelitian ini, *maqashid al-syari'ah* digunakan sebagai dasar analisis untuk menilai pentingnya kepatuhan terhadap kewajiban perizinan dan kelengkapan dokumen kapal. Kewajiban tersebut berkaitan dengan perlindungan jiwa penumpang dan awak kapal (*hifz al-nafs*), perlindungan harta benda dan kapal (*hifz al-mal*),

[18] Tomi Satria, Khadijah, dan Widya sari, "Maqashid Syariah sebagai Paradigma Hukum Islam Kontemporer," *Al-Ilmiya Jurnal Pendidikan Islam* (Padang) 1 no 3 (2025).

serta kepatuhan terhadap aturan yang membawa kemaslahatan (*hifz al-din*).[19]

F. Sistematika Penulisan

Agar penyusunan proposal skripsi ini lebih terarah dan sistematis, maka peneliti secara umum menguraikannya menjadi lima bab, yaitu :

Bab I (Pendahuluan), berisi tentang pendahuluan sebagai pengantar secara keseluruhan sehingga dari bab ini akan diperoleh gambaran umum tentang pembahasan. Pendahuluan ini berisi latar belakang masalah yang merupakan akademik problem dari penyusun, rumusan masalah yang merupakan pertanyaan-pertanyaan untuk menjawab pokok masalah, tujuan penelitian, definisi operasional yang membahas terkait kesadaran hukum pemilik *speedboat* serta sistematika penulisan.

Bab II (Tinjauan Pustaka), mejelaskan tentang tinjauan pustaka yang mencakup penelitian terdahulu yang relevan dengan penelitian, kerangka konsep dan kerangka teori sebagai pisau analisis dalam penelitian ini. Kerangka konsep terkait pengertian kesadaran hukum dan aspek Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Serta kerangka teori yang akan menggunakan teori kesadaran hukum menurut ahli.

Bab III (Metode Penelitian), membahas tentang metode penelitian, untuk menjawab rumusan masalah yang tercantum pada BAB I, yaitu terkait kesadaran hukum pemilik *speedboat* di Desa Upang Mulya Kecamatan Makarti

[19] Dede Nurwahidah, Yadi Janwari, dan Dedah Jubaedah, "Konsep Pemikiran Ekonomi dan Maqashid Syariah Perspektif Imam Al-Syathibi," *MAMEN (Jurnal Manajemen)* (Bandung) 3 no 3 (2024), https://doi.org/https://doi.org/10.55123/mamen.v3i3.3918.

Jaya terhadap kewajiban perizinan dan dokumen kapal berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran, serta kesadaran hukum tersebut dalam mewujudkan kemaslahatan transportasi sungai perspektif *maqashid al-syari'ah*. Di dalamnya akan dibahas mengenai gambaran umum Desa Upang Mulya Kecamatan Makarti jaya, tingkat pengetahuan, pemahaman, sikap dan perilaku hukum pemilik *speedboat* terhadap kewajiban perizinan usaha serta kelengkapan dokumen kapal, faktor-faktor yang memengaruhi tinggi rendahnya kesadaran hukum tersebut, serta analisis terhadap kesaran hukum pemilik *speedboat* dalam perspektif *maqashid al-syari'ah* guna melihat sejauh mana kepatuhan atau ketidakpatuhan tersebut berkontribusi pada terwujudnya kemaslahatan (maslahah), khusunya perlindungan keselamatan jiwa (*hifz al-nafs*), dalam penyelenggaraan transportasi sungai di Desa Upang Mulya Kecamatan Makarti Jaya.

Bab V (Penutup), penutup yang berisi kesimpulan dari keseluruhan pembahasan, serta rekomendasi dan saran-saran bagi peneliti selanjutnya yang akan melakukan penelitian relevan untuk memperluas pembahasan terutama tentang kesadaran hukum pemilik *speedboat* di Desa Upang Mulya Kecamatan Makrti Jaya terhadap kewajiban perizinan dan dokumen kapal.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu bertujuan untuk mendapatkan bahan perbandigan 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 hasi-hasil penelitian terdahulu yang memiliki keterkaitan denga penelitian ini yang akan diuraikan sebagai berikut:

Pertama, penelitian Ira Herina Tahun 2025 berjudul "Analisis Hukum Ekonomi Syari'ah tentang Perlindungan Konsumen atas Rusaknya Barang oleh Ekspeditur". Persamaan penelitian ini terletak pada penggunaan perspektif hukum Islam untuk menilai kegiatan usaha jasa yang dapat menimbulkan kerugian bagi pengguna jasa. Keduanya juga menempatkan tanggung jawab pelaku usaha sebagai bagian dari upaya mewujudkan kemaslahatan dan mencegah timbulnya kerugian. Namun keduanya berbeda secara mendasar pada objek, hubungan hukum, dan pisau analisis. Penelitian Ira Herlina mengkaji hubungan konraktual antara perusahaan ekspedisi dan konsumen akibat kerusakan barang dengan menggunakan konsep akad *ijarah,* perinsip amanah, serta kaidah *la darar wa la dirar.* Adapun penelitian ini mengkaji hubungan hukum publik antara pemilik *speedboat* dan negara, khususnya mengenai kesadaran hukum pemilik terhadap kewajiban pemeuhan perizinan berusaha berdasarkan Pasal 27 Undang-Undang Nomor 17 Tahun

2008 tentang Pelayaran. Perspektif *maqashid al-syari'ah* dalam penelitian ini digunakan untuk menilai perizinan sebagai sarana perlindungan jiwa dan harta, bukan untuk menentukan tanggung jawab ganti rugi akibat wanprestasi.[20]

Kedua, penelitian Hanny Khumairoh tahun 2024 berjudul "perlindungan Hukum terhadap Penumpang *Speedboat* Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Perspektif Hukum Ekonomi Syariah (Studi Kasus Jasa *Speedboat* di Makarti Jaya). Penelitian tersebut memiliki persamaan paling dekat dengan penelitian ini karena sama-sama membahas *speedboat* di wilayah Makarti Jaya, menggunakan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dan menempatkan hukum Islam sebagai perspektif analisis. Kedekatan lokasi objek tersebut memungkinkan kedua penelitian bersentuhan dengan kondisi sosial transportasi sungai yang relatif sama. Meskipun demikian, fokus normatif dan subjek analisisnya berbeda. Hanny Khumairoh menempatkan penumpang sebagai subjek yang harus memperoleh perlindungan hukum serta berfokus pada bentuk perlindungan preventif dan represif apabila hak penumpang tidak terpenuhi. Penelitian ini menempatkan pemilik *speedboat* sebagai subjek penelitian dan secara khusus mengukur pengetahuan, pemahaman, sikap, serta perilaku hukumnya terhadap kewajiban perizinan berusaha dalam pasal 27. Dengan demikian, penelitian terdahulu berorientasi pada pemenuhan hak penumpang,

[20] Ira Herlina, "Analisis Hukum Ekonomi Syariah Tentang Perlindungan Konsumen Atas Rusaknya Barang Oleh Ekspeditur (studi di JNE Peninjauan Kecamatan Peninjauan Raya Kabupaten Ogan Komering Ulu Sumatera Selatan)" (Skripsi, Universitas Islam Negeri Raden Intan, 2025).

sedangkan penelitian ini berorientasi pada legalitas usaha dan kesadaran hukum pemilik sebelum kegiatan angkutan dilaksanakan. Penelitian ini juga menggunakan *maqashid al-syari'ah* untuk menilai perizinan sebagai sarana pencegahan kemudaratan, terutama melalui *hifz al-nafs* dan *hifz al-mal*.[21]

Ketiga, penelitian berbentuk jurnal yang ditulis oleh Jera Gratia Montolalu, Mien Soputa, dan Jolanda Marlen Korua pada tahun 2025 dari Universitas Sam Ratulangi Manado dengan judul "Tanggung Jawab Perusahaan Ekspedisi Pengangkutan Laut terhadap Kerugian Konsumen dengan Menggunakan Teori Strict Liability". Persamaannya dengan penelitian ini terletak pada pembahasan kegiatan usaha angkutan melalui perairan dan kewajiban hukum pihak yang meyediakan jasa angkutan. Kedua penelitian juga berangkat dari kebutuhan untuk kepastian perlindungan hukum dalam penyelenggaraan transportasi perairan. Perbedaannya terletak pada karakter pelaku usaha, waktu munculnya tanggung jawab, dan teori yang digunakan. Penelitian terdahulu mengkaji perusahaan ekspedisi berbadan usaha seta tanggung jawabnya setelah konsumen mengalami kerugian dengan menggunakan teori *strict liability.* Sebaliknya, penelitian ini mengkaji pemilik *speedboat* perseorangan yang menjalankan usaha angkutan sungai dan berfokus pada kepatuhan administratif sebelum usaha dioperasikan, yaitu kewajiban memiliki izin usaha. Oleh karena itu, penelitian terdahulu bersifat korektif setelah tejadinya kerugian, sedangkan penelitian ini bersifat preventif

[21] Hanny Khumairoh, "Perlindungan Terhadap Penumpang Speed Boat Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelataran Perspektif Hukum Ekonomi Syariah (study Kasus Jasa Speed Boat di Makarti Jaya)" (Tesis, Universitas Islam Negri Raden Fatah, 2024).

melalui pengukuran kesadaran hukum terhadap kewajiban perizinan.[22]

Keempat, penelitian berbentuk skripsi yang ditulis oleh Natasya Fricilia Putri pada tahun 2024 dengan judul "Perlindungan Konsumen atas Penambahan Biaya Ongkos Travel Tanpa Kesepakatan dalam Perspektif Hukum Islam".persamaan penelitian tersebut dengan penelitian ini adalah sama-sama membahas penyelenggaraan jasa transportasi dan menggunakan nilai-nilai hukum Islam untuk menilai perilaku pelaku usaha. Keduanya juga memandang bahwa kegiatan ekonomi harus dijalankan secara tertib dan tidak menimbulkan kerugian bagi pengguna jasa. Namun, penelitian Natasya berfokus pada transportasi darat dan hubungan kontraktual antara pelaku usaha dengan penumpang mengenai penambahan tarif tanpa persetujuan, yang dianalisis melalui prinsip kerelaan dan larangan *gharar.* Penelitian ini berfokus pada transportasi sungai dan hubungan hukum administratif antara pemilik *speedboat* dengan pemerintah mengenai kewajiban izin usaha. Dengan demikian, penelitian terdahulu menilai keabsahan tindakan pelaku usaha dalam hubungan transaksi, sedangkan penelitian ini menilai kesadaran dan kepatuhan pemilik terhadap regulasi publik yang menjadi prasyarat beroperasinya usaha angkutan.[23]

---

[22] Jera Gratia Montolalu, "Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Yang Mengalami Kerugian Akibat Pengiriman Barang Oleh Perusahaan Ekspedisi Pengangkutan Laut," *Jurnal fakultas Hukum Unsrat Lex Privatum* (Manado) 14 no 5 (2025), https://ejournal.unsrat.ac.id/v3/index.php/lexprivatum/article/view/60227.

[23] Nastasya Fricilia Putri, "Perlindungan Konsumen Atas Penambahan Biaya Ongkos Travel Tanpa Kesepakatan Dalam Perspektif Hukum Islam (Studi Pada Jasa Travel Linggau Wisata Rute Kota Lubuklinggau Sumatera Selatan)" (Skripsi, Universitas Islam Negeri Raden Intan, 2024).

Kelima, penelitian berbentuk skripsi yang ditulis oleh Fadly Ananta pada tahun 2024 dengan judul "Tinjauan Yuridis Perlindungan Hukum Konsumen yang Mengalami Kerugian Akibat Keterlambatan Pengiriman Barang oleh Perusahaan Ekspedisi Laut Menurut Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999" dari Universitas Islam Sumatera Utara. Persamaannya dengan penelitian ini teletak pada pembahasan aspek hukum kegiatan pengangkutan melalui perairan dan tanggungjawab pelaku usaha dalam memberikan kepastian hukum kepada pengguna jasa. Perbedaannya terletak pada dasar hukum, jenis penelitian, objek kerugian, dan orientasi pembahasan. Penelitian Fadly merupakan penelitian yuridis normatif yang menggunakan Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen serta teori wanprestasi dan tanggungjawab hukum untuk menganalisis keterlambatan pengiriman barang. Penelitian ini merupakan penelitian empiris yang menggunakan Pasal 27 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran untuk menilai kesadaran hukum pemilik *speedboat* terhadap kewajiban perizinan berusaha. Jika penelitian terdahulu berorientasi pada penyelesaian kerugian konsumen, penelitian ini berorientasi pada pencegahan risiko melalui legalitas dan pengawasan usaha angkutan sungai.[24]

Keenam, penelitian berbentuk skripsi yang ditulis oleh Esau Jepriyanus Yobem pada tahun 2023 dengan judul "Tinjauan Perlindungan Hukum Pengguna Jasa Angkutan Sungai Kapal Cepat Non-Reguler". Persamaanya

[24] Fadly Ananta, “Tinjauan Yuridis Perlindungan Hukum Konsumen Yang Megalami Kerugian akibat Keterlambatan Pengiriman Barang Oleh perusahaan Ekspedidi Laut Menurut Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999” (Skripsi, Universitas Islam Sumatera Utara, 2024).

dengan penelitian ini terletak pada objek transportasi sungai berupa kapal cepat, penggunaan pendekatan empiris, seta perhatian terhadap standar keselamatan dan administrasi kapal. Kedua penelitian juga menggunakan wawancara dan observasi untuk mengetahui kesesuaian antara ketentuan hukum dan praktik penyelenggaraan angkutan sungai. Perbedaannya terlektak pada subjek, variabel utama, dan perspektif analisis. Penelitian Esau menempatkan pengguna jasa sebagai pihak yang harus memperoleh perlindungan dan menilai pemenuhan standar teknis serta administratif kapal sebagai bagian dari keselamatan pelayaran. Penelitian ini secara khusus menempatkan pemilik *speedboat* sebagai subjek dan mengukur kesadaran hukumnya berdasarkan indikator pengetahuan, pemahaman, sikap dan perilaku hukum terhadap kewajiban perizinan berusaha dalam pasal 27. Selain itu penelitian ini menganalisis kepatuhan tersebut melalui perspektif *maqashid al-syariah,* yang tidak menjadi fokus utama dalam penelitian Esau.[25]

Ketujuh, penelitian berbentuk jurnal yang ditulis oleh Nur Aripkah dan Muhammad Taufik pada tahun 2023 dengan judul "Tinjauan Yuridis Keselamatan dan Keamanan Berlayar Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran". Persamaan penelitian tersebut dengan penelitian ini adalah sama-sama menggunakan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagai tujuan penting penyelenggaraan transportasi perairan. Perbedaannya terletak pada ruang lingkup norma dan pendekatan penelitian. Penelitian Nur Arpkah dan Muhammad Taufik

[25] Esau Jepriyanus Yobem, “Tinjauan Perlindungan Hukum Pengguna Jasa Angkutan Sungai Kapal Cepat Non-Reguler” (Tesis, Universitas Borneo, 2023).

membahas keselamatan dan keamanan pelayaran secara umum, meliputi kondisi kapal, muatan, kelayakan berlayar, dan pengawasan operasional. Sementara itu, penelitian ini membatasi pembebasan pada pemilik *speedboat* di Desa Upang Mulya. Penelitian ini tidak hanya menilai isi ketentuan hukum, tetapi juga mengukur sejauh mana ketentuan tersebut diketahui, dipahami, diterima, dan dilaksanakan oleh pemilik *speedboat*, kemudian menganalisisnya berdasarkan *maqashid al-syari'ah* .[26]

Kedelapan, penelitian berbentuk skripsi yang ditulis oleh Rike Fitriani pada tahun 2022 dengan judul "Sanksi Pidana Terhadap Kecelakaan *Speedboat* Menurut Pasal 359 KUHP Ditinjau dari Hukum Pidana Islam".persamaan penelitian tersebut dengan penelitian ini terletak pada objek berupa *speedboat*, penggunaan pendekatan empiris, serta penggunaan perspektif hukum Islam. Keduanya juga memiliki perhatian terhadap akibat yang timbul apabila kegiatan pengangkutan tidak dilaksanakan secara hati-hati dan sesuai ketentuan hukum. Namun, titik tekan kedua penelitian bebeda. Rike Fitriani membahas pertanggungjawaban pidana setelah terjadi kecelakaan yang mengakibatkan kematian atau luka karena kelalaian, sehingga analisisnya bersifat preventif dan berorientasi pada sanksi. Penelitian ini membahas kesadaran hukum terhadap izin usaha sebelum *speedboat* dioperasikan, sehingga analisisnya bersifat preventif dan berorientasi pada pembentukan kepatuhan. Perspektif hukum Islam dalam penelitian terdahulu

[26] Nur Aripka, "Tinjauan Yuridis Keselamatan Dan Keamanan Berlayar Berdasarkan Undang-Undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran," *JurnalIlmuSosialdanHumaniora* (Tangerang) 3 no 2 (2023), https://jurnal.fkip.unmul.ac.id/index.php/langgong.

digunakan untuk menilai sanksi pidana, sedangkan dalam penelitian ini *maqashid al-syari'ah* digunakan untuk menikai fungsi perizinan dalam melindungi jiwa dan harta.[27]

Kesembilan, penelitian berbentuk jurnal yang ditulis oleh I Wayan Partama Putra dan I Gede Agus Uji Widastra pada tahun 2022 dari Universitas Dwijendra Denpasar dengan judul ". Persamaan penelitian tersebut dengan penelitian ini terletak pada pembahasan jasa transportasi penumpang melalui perairan dan perhatian terhadap kewajiban penyedia jasa dalam menciptakan pelayanan yang aman dan memberikan kepastian hukum. Perbedaannya terletak pada lokasi, karakter, transportasi, dasar hukum, dan subjek penelitian. Penelitian terdahulu mengkaji transportasi laut antarpulau serta perlindungan preventif dan represif bagi penumpang berdsarkan Undang-Undang Perlindungan Konsumen. Penelitian ini mengkaji transportasi sungai di Desa Upang Mulya dan secara khusus menggunakan Pasal 27 Undang-Undang Pelayaran untuk mengukur kesadaran hukum pemilik *speedboat* terhadap izin usaha. Penelitian terdahulu melihat persoalan dari sudut hak penumpang, sedangkan penelitian ini melihatnya dari sudut perilaku hukum pemilik sebagai pelaku usaha.[28]

Kesepuluh, penelitian berbentuk skripsi yang ditulis oleh Susi Rapidawati pada tahun 2021 dari Universitas Islam Riau Pekanbaru dengan judul

---

[27] Rike Fitriani, "Sanksi Pidana Terhadap Kecelakaan Speed Boat Menurut Pasal 359 KUHP ditinjau dari Hukum Pidana Islam" (Tesis, Universitas Islam Negeri Raden Fatah, 2022).
[28] I Wayan Pratama Putra, "Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Jasa Transportasi Laut Dari Sanur Meuju Nusa Penida Ditinjau Berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen," *Widyasrama* (Denpasar) 38 no 1 (2022).

"Perlindungan Konsumen terhadap Jasa Transportasi Perairan Penumpang dan Barang (Studi Kasus KM Jelatik Ekspres Tujuan Pekanbaru–Selatpanjang)". Persamaannya dengan penelitian ini terletak pada kajian empiris terhadap jasa transportasi perairan yang mengangkut penumpang dan barang serta perhatian terhadap keselamatan dan kepastian hukum dalam penyelenggaraan jasa angkutan. Perbedaannya terletak pada jenis kapal, subjek, dasar hukum, dan fokus masalah. Penelitian Susi Rapidawati mengkaji kapal motor pada rute tertentu dan menempatkan konsumen sebagai subjek utama yang membutuhkan perlindungan konsumen. Sebaliknya, penelitian ini mnengkaji pemilik *speedboat* perseorangan di Desa Upang Mulya dan berfokus pada kesaran mereka dalam memenuhi perizinan berusaha berdasarkan pasal 27 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Penelitian ini menghubungkan kepatuhan administrasi tersebut dengan tujuan *maqashid al-syari'ah,* khususnya perlindungan jiwa dan harta.[29]

2.1 Tabel Penelitian Terdahulu

No	Penulis	Judul	Persamaan	Perbedaan
1.	Ira Herlina, (2025)	Analisis Hukum Ekonomi Syariah tentang Perlindungan Konsumen atas Rusaknya Barang oleh Ekspeditur.	Sama-sama menggunakan pendekatan Hukum Ekonomi Syariah dan membahas tanggung jawab pelaku usaha.	Penelitian terdahulu berfokus pada ekspedisi barang dan mekanisme ganti rugi, sedangkan penelitian yang akan dilakukan berfokus pada kesadaran hukum pemilik *Speedboat* terhadap

[29] Susi Rapidawati, "Perlindungan Konsumen Terhadap Jasa Transportasi Perairan Penumpang dan Barang (studi Kasus Km Jekatik Ekspres Tujuan Pekanbaru-Selatpanjang)" (Skripsi, Universitas Islam Riau, 2021).

				legalitas operasional kapal.
2.	Hanny Khumairoh (2024)	Perlindungan Hukum terhadap Penumpang *Speedboat* Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Perspektif Hukum Ekonomi Syariah (Studi Kasus Jasa *Speedboat* di Makarti Jaya)	Sama-sama membahas *Speedboat*, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, dan perspektif syariah.	Penelitian terdahulu membahas perlindungan hukum terhadap penumpang, sedangkan penelitian yang akan dilakukan membahas kesadaran hukum pemilik *Speedboat* terhadap kewajiban hukum dalam undang-undang .
3.	Jera Gratia Montolalu, Mien Soputa, dan Jolanda Marlen Korua (2024)	Tanggung Jawab Perusahaan Ekspedisi Pengangkutan Laut terhadap Kerugian Konsumen dengan Menggunakan Teori Strict Liability	Sama-sama membahas transportasi laut dan tanggung jawab hukum pelaku usaha	Penelitian terdahulu berfokus pada kerugian konsumen dan tanggung jawab perusahaan ekspedisi, sedangkan penelitian yang akan dilakukan berfokus pada kesadaran hukum pemilik *Speedboat* terhadap kewajiban administratif.
4.	Natasya Fricilia Putri (2024)	Perlindungan Konsumen atas Penambahan Biaya Ongkos Travel Tanpa Kesepakatan dalam Perspektif Hukum Islam	Sama-sama membahas jasa transportasi dan perspektif hukum Islam	Penelitian terdahulu berfokus pada penambahan biaya travel tanpa persetujuan konsumen, sedangkan penelitian yang akan dilakukan berfokus pada kepatuhan terhadap regulasi pelayaran dan perizinan

				Speedboat.
5.	Fadly Ananta (2024)	Tinjauan Yuridis Perlindungan Hukum Konsumen yang Mengalami Kerugian Akibat Keterlambatan Pengiriman Barang oleh Perusahaan Ekspedisi Laut Menurut Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999.	Sama-sama membahas transportasi laut dan tanggung jawab hukum.	Penelitian terdahulu berfokus pada kerugian konsumen akibat keterlambatan pengiriman barang, sedangkan penelitian yang akan dilakukan berfokus pada kesadaran hukum pemilik *Speedboat* terhadap kewajiban administratif dan keselamatan pelayaran.
6.	Esau Jepriyanus Yobem (2023)	Tinjauan Perlindungan Hukum Pengguna Jasa Angkutan Sungai Kapal Cepat Non-Reguler.	Sama-sama membahas operasional kapal cepat dan standar keselamatan pelayaran.	Penelitian terdahulu berfokus pada perlindungan pengguna jasa angkutan sungai dan kelaikan kapal, sedangkan penelitian yang akan dilakukan berfokus pada kesadaran hukum pemilik *Speedboat* dalam memenuhi kewajiban administrasi kapal.
7.	Nur Aripkah dan Muhammad Taufik (2023)	Tinjauan Yuridis Keselamatan dan Keamanan Berlayar Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.	Sama-sama membahas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan aspek keselamatan transportasi perairan.	Penelitian terdahulu berfokus pada keselamatan pelayaran secara umum, sedangkan penelitian yang akan dilakukan berfokus pada kesadaran hukum pemilik *Speedboat* di Desa Upang Mulya dalam

				perspektif maqasid syariah.
8.	Rike Fitriani (2022)	Sanksi Pidana Terhadap Kecelakaan *Speedboat* Menurut Pasal 359 KUHP ditinjau dari Hukum Pidana Islam.	Sama-sama membahas *Speedboat*, kewajiban hukum, dan perspektif hukum Islam.	Penelitian terdahulu lebih menitikberatkan pada sanksi pidana akibat kecelakaan *Speedboat*, sedangkan penelitian yang akan dilakukan berfokus pada tingkat kesadaran hukum pemilik *Speedboat* terhadap Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008.
9.	I Wayan Partama Putra dan I Gede Agus Uji Widastra (2022)	Perlindungan Hukum terhadap Penumpang Jasa Transportasi Laut dari Sanur Menuju Nusa Penida Ditinjau Berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.	Sama-sama membahas transportasi laut dan perlindungan hukum.	Penelitian terdahulu berfokus pada perlindungan penumpang berdasarkan Undang-Undang Perlindungan Konsumen, sedangkan penelitian yang akan dilakukan berfokus pada kesadaran hukum pemilik *Speedboat* berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008.
10.	Susi Rapidawati (2021)	Perlindungan Konsumen terhadap Jasa Transportasi Perairan Penumpang dan Barang (Studi Kasus KM Jelatik	Sama-sama membahas transportasi perairan dan tanggung jawab hukum pelaku usaha.	Penelitian terdahulu berfokus pada perlindungan konsumen jasa transportasi laut, sedangkan penelitian yang akan dilakukan berfokus

		Ekspres Tujuan Pekanbaru–Selatpanjang).		pada kesadaran hukum pemilik *Speedboat* terhadap aturan pelayaran.

Berdasarkan perbandingan tersebut, penelitian-penelitian terdahulu memiliki persamaan dalam tiga ranah umum, yaitu pembahasan jasa transportasi atau pengangkutan, perlindungan terhadap pengguna jasa, dan penggunaan hukum positif maupun hukum Islam sebagai dasar analisis. Akan tetapi, sebian besar penelitian terdahulu berorientasi pada akibat hukum setelah terjadi kerugian, seperti ganti rugi, wanprestasi, perlindungan konsumen, pertanggungjawaban pengangkut, sanksi pidana. Kajian megenai perizinan umumnya hanya ditempatkan sebagai bagian dari persyaratan sdministratif atau keselamatan, bukan sebagai objek utama yang dihubungkan dengan tingkat hukum pelaku usaha.

Letak kebaruan (*novelty*) penelitian ini terdapat pada penggabungan empat unsur yang belum dibahas secara khusus dalam penelitian terdahulu. Pertama, penelitian ini memusatkan kajian pada kewajiban pemenuhan perizinan berusaha sebagaimana diatur dalam pasal 27 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Kedua, subjek penelitian adalah pemilik *speedboat* perseorangan yang menjalankan angkutan penumpang dan barang sebagai taksi air di Desa Upang Mulya. Ketiga, penelitian ini menggunakan empat indikator kesadaran hukum Soerjono Soekanto, yaitu pengetahuan hukum, pemahaman hukum, sikap hukum, dan perilaku hukum. Keempat, hasil pengukuran kesadaran hukum tersebut dianalisis melalui

maqashid al-syari'ah, khususnya *hifz al-nafs* dan *hifz al-mal.* Oleh karena itu, penelitian tidak hanya mempertanyakan apakah pemilik *speedboat* telah memiliki izin, tetapi juga menjelaskan mengapa kewajiban tersebut belum dipenuhi dan bagaimana perizinan dapat dipahami sebagai sarana mewujudkan kemaslahatan, kepastian hukum, serta kemaslahatan dalam transportasi sungai.

B. Landasan Teori

Landasan teori nerupakan dasar berpikir yang menjelaskan keterkaitan antara konsep-konsep utama yang diteliti, sehingga menggambarkan arah fokus suatu penelitian.[30] Menurut Moeong, landasan teori peneliti dalam menafsirkan dan menganalisis data penelitian.[31] Dengan menggunakan landasan teori maka akan menunjukan arah berpikir peneliti dalam memahami masalah dan bagaimana satu konsep berhubungan dengan konsep lainnya berdasarkan teori yang sudah ada. Landasan teori yang relevan dengan penelitian. Landasan teori penelitian ini berfokus pada kesadaran hukum pemilik *speedboat* terhadap kewajiban perizinan dan dokumen kapal sebagaimana diatur dalam pasal 27 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, yang dianalisis menggunakan teori Soerjono Soekanto yang ditinjau dari empat unsur, serta teori *Maqashid al-syari'ah* guna melihat perwujudan kemaslahatan (maslahah) dalam penyelenggaraan transportasi sungai.

---

[30] Syafrida Safni Sahir, *Metode Penelitian* (2022).
[31] Lexy J. Moleong, *Metode Penelitian Kualitatif* (Bandung: PT Remaja Rosdakarya, 2017).

1. Teori Kesadaran Hukum

Kesadaran hukum merupakan konsep fundamental dalam sosiologis hukum yang menjelaskan hubungan antara individu dengan sistem hukum yang berlaku di masyarakat.[32] Soerjono Soekanto mendefinisikan kesadaran hukum sebagai kesadaran atau nilai-nilai yang terdapat di dalam diri manusia tentang hukum yang ada atau tentang hukum yang di harapkan ada.[33] Kesadaran hukum bukan sekedar mengetahui adanya peraturan, melainkan mencakup dimensi yang lebih luas terkait bagaimana individu merespon dan menginternalisasi nilai-nilai hukum dalam kehidupan sehari-hari.

Menurut Soerjono Soekanto, kesadaran hukum dapat diukur melalui empat indikator yang saling berkaitan dan membentuk hierarki pemahaman hukum seseorang. Keempat indikator tersebut adalah sebagai berikut:[34]

a. Pengetahuan Hukum (*Legal Knowledge*)

   Pengetahuan hukum adalah seseorang telah mengetahui bahwa perilaku-perilaku tertentu telah diatur oleh hukum.[35] 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 bentuknya kesadaran

[32] Doni Azhari, Ade Daharis, dan Muhammad Abduh, *Sosiologi Hukum* (Sidoarjo: Duta Sains Indonesia, 2024).
[33] Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*. 152
[34] Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*. 159-160
[35] Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*.

hukum tanpa mengetahui adanya aturan hukum, seseorang tidak mungkin dapat mematuhi atau menilai suatu tindakan sebagai benar atau salah menurut hukum.

b. Pemahaman Hukum (*Legal Undertanding*)

Pemahaman hukum adalah kemampuan seseorang untuk menafsirkan, menjelaskan, dan memahami isi serta tujuan dari peraturan hukum yang berlaku.[36] 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.[37]

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.[38] Pemahaman hukum menjadi dasar bagi terbentuknya sikap dan prilaku hukum yang sesuai, karena seseorang tidak mungkin bersikap atau bertindak sesuai hukum tanpa memahami maksud dari hukum itu sendiri.

c. Sikap Hukum (*Legal Stance*)

---

[36] S. Rahardjo, *Ilmu Hukum* (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2000).
[37] Oksidelfa Yanto, *Negara Hukum Kepastian, Keadilan, dan Kemanfaatan Hukum Dalam Sistem Peradilan Pidana Indonesia* (Bandung: Penerbit Pustaka Reka Cipta, 2020).
[38] Lira dan Muhammad Adnan, "Upaya Peningkatan Pemahaman Masyarakat Tentang Hukum Untuk Meningkatkan Kesadaran Hukum," *Journal Of Training Ad Community Service Adpertisi (JTCSA)* 4 No 2 (2024), https://www.jurnal.adpertisi.or.id/index.php/JTCSA/article/view/578.

Sikap hukum adalah kecendrungan atau pandangan seseorang terhadap hukum yang menunjukkan sejauh mana seseorang menyetujui, menghargai, dan menerima hukum sebagai pedoman perilaku dalam bermasyarakat.[39] Seseorang dapat menerima atau menolak hukum karena adanya penilaian dan penghargaan pada hukum bahwa hukum tersebut dapat bermanfaat atau tidak bermanfaat bagi kehidupan manusia.[40] Dengan kata lain, sikap hukum mencerminkan penilaian positif atau negatif seseorang terhadap hukum dan pelaksanaanya. Menurut Soerjono Soekanto sikap hukum menjadi penilaian sejauh mana tingkat seseorang memiliki kecendrungan 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.[41]

d. Perilaku Hukum (*Legal Behavior*)

Perilaku hukum adalah tindakan nyata seseorang yang mencerminkan tingkat kepatuhan atau pelanggaran terhadap hukum dalam kehidupan sehari-hari.[42] Dengan kata lain, perilaku hukum

---

[39] Ahmad Heru Romadhon, fajar Rachmad Dwi Miarsah, dan Oktavina Putri Rodhi, "Kesadaran Hukum Sebagai Upaya Menguatkan Masyarakat Yang Inklusif Dan Damai Untuk Pembangunan Berkelanjutan," *Jurnal Ilmu Hukum Prima* 7 No 2 (2024), https://jurnal.unprimdn.ac.id/index.php/IHP/article/view/5818/3538.

[40] Riadhi Alhayyan dkk., "Pertanggungjawaban Perdata Dalam Penegakan Hukum Lingkungan Di Desa Marindal II Kecamatan Patumbak Kabupaten Deli Serdang," *Communnity Development Journal* 2 No 3 (2021).

[41] Ahmad Syahir, Ahmadi Hasan, dan Masyithah Umar, "Kepatuhan Terhadap Hukum (Sebuah Perspektif Filsafat Hukum)," *Indonesian Journal of Islamic Jurisprudence,Economic and Legal Theory (IJIJEL)* 1 No 4 (2023), https://doi.org/https://doi.org/10.62976/ijijel.v1i4.246.

[42] Ahmad Ali, *Menguak Teori Hukum (Legal Theory)* (Jakarta: kencana, 2002).

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 taat, tertib, dan mendukung penegakkan hukum. Pemilik *speedboat* yang mematuhi aturan perizinan sesuai Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran menunjukkan perilaku hukum yang baik. Begitupun sebaliknya, pemilik *speedboat* yang mengabaikan pemeriksaan perizinan atau tidak memiliki dokumen kapal menunjukkan perilaku hukum yang rendah.

Dalam penelitian ini, perilaku hukum pemilik *speedboat* dibaca melalui dua sub-indikator yang saling melengkapi. Pertama, perliaku legalitas usaha, yaitu pemenuhan perizinan berusaha sebagaimana diwajibkan pasla 27 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Kedua, perilaku kelaiklautan kapal, yaitu tindakan nyata pemilik dalam memenuhi persyaratan agar *speedboat* layak berlayar di perairan, sebagaimana dimaksud dalam ketentuan mengenai kelaiklautan kapal, yaitu tindakan nyata pemilik dalam memenuhi

persyaratan agar *speedboat* layak berlayar di perairan, sebagaimana dimaksud dalam ketentuan mengenai kelaiklautan kapal pada pasal 1 angka 33 dan pasal 117 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran.

Pemisahan kedua sub-indikator ini diperlukan karena keduanya dapat begerak tidak seiring. Pemilik dapat menjaga kondisi teknis *speedboat* tanpa memiliki perizinan berusaha, dan sebaliknya perizinan dapat dimiliki tanpa pemeliharaan kapal yang memadai. Dengan membedakan keduanya, tingkat kepatuahn tidak dinilai dengan satu ukuran tunggal, melainkan dengan melihat unsur mana yang telah terpenuhi dan mana yang belum. Pada penelitian ini, kelaiklautan diukur melalui unsur-unsur yang relevan bagi *speedboat* sungai, yaitu keselamatan kapal (termasuk kondisi mesin dan alat keselamatan penumpang), pengawakan, pemuatan, dan status hukum kapal, sebagaimana dirinci pada subbab kelaikalautan kapal.

Dari keempat tahapan-tahapan di atas menunjukan bahwa ada tingkatan-tingkatan dalam terwujudnya kesadaran hukum, pemahaman hukum, sikap hukum dan perilaku hukum dapat terlaksana dengan baik. Kesadaran hukum sangat diperlukan pada diri masyarakat, hal ini bertujuan agar terciptanya suatu kedamaian, ketentraman, 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 sulit dicapai. Kesadaran hukum sebenarnya menunjukkan kesadran 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.[43] Kesadaran hukum ada dua macam di antaranya:[44]

1) Kesadaran hukum positif, identik dengan ketaatan hukum
2) Kesadaran hukum negatif, identik dengan ketidaktaatan hukum.

Jadi, kesadaran hukum mencerminkan keadaan ikhlas yang muncul dari hati nurani dalam mengakui dan mengamalkan sesuai dengan tuntutan 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 itu melindungi kepentingan manusia.

Teori kesadaran hukum digunakan dalam penelitian ini karena berkaitan dengan kapatuhan dalam pengoprasian *speedboat* yang terdapat di Desa Upang Mulya. Desa Upang Mulya masih minim akan kesadaran hukum dari pemilik *speedboat* sehingga tidak sesuai dengan yang terdapat pada Pasal 27 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008

[43] Elan Nora, "Upaya Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum dalam Masyarakat," *Nomos: Jurnal Penelitian Ilmu Hukum* 3 No 2 (2023), https://doi.org/https://doi.org/10.56393/nomos.v3i2.1488.63.

[44] Risnal Indrawan, "Kesadaran dan Ketaatan Hukum Masyarakat sebagai Faktor Tegaknya Negara Hukum di Indonesia," *De Cive: Jurnal Pendidikan Penelitian Pancasila Dan Kewarganegaraan* 2 No 1 (2022), https://doi.org/https://doi.org/10.56393/decive.v2i1.1494.

Tentang Pelayaran, yang mewajibkan setiap orang perseorangan warga megara Indonesia atau badan hukum usaha yang melakukan kegiatan angkutan di perairan untuk memiliki izin usaha.

Hal ini terjadi antara lain karena masih banyak pemilik *speedboat* yang mengoperasikan kapalnya tanpa izin usaha resmi, minimnya kelengkapan dokumen kapal, serta rendahnya pemahaman mengenai pentingnya aspek keselamatan pelayaran. Kesadaran hukum sebagaimana dinilai dengan menggunakan empat unsur yang dikemukakan oleh Soerjono Soekanto, yaitu pengetahuan hukum, pemahaman hukum, sikap hukum, dan pola perilaku hukum.

2. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran mencakup seluruh ketentuan yang mengatur penyelenggaraan kegiatan pelayaran di Indonesia mulai dari angkutan di perairan, pelabuhan, keselamatan dan keamanan pelayaran, lingkungan maritim, hingga tanggung jawab hukum para pihak.[45] Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran merupakan peraturan hukum nasional Indonesia yang mengatur secara resmi kompehensif penyelenggaraan pelayaran sebagai bagian dari sistem transportasi nasional.[46]

---

[45] Irnaldi Rahim Wijaya, "Analisis Perubahan UU No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran terhadap UU No. 11 tahun 2020 tentang Cipta kerja," *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan* 9 No 9 (2023), https://doi.org/https://doi.org/10.5281/zenodo.7970167.

[46] Jeyfer Victori Lioso, Cornelis Dj. Massie, dan Natalia L. Lengkong, "Keselamatan Dan Keamanan Pelayaran Di Laut Menurut Hukum Laut Di Indonesia," *Lex Administratum Jurnal Fakultas Hukum Unsrat* 13 No 2 (2025).

a. Pengertian dan Ruang Lingkup Pelayaran

Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran merupakan satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, pelabuhan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.[47] Pengertian tersebut menunjukkan bahwa pelayaran tidak hanya dimaknai sebagai kegiatan menjalankan kapal dari satu tempat ke tempat lain, tetapi mencakup seluruh unsur yang mendukung terselenggaranya angkutan perairan secara aman, tertib, dan bertanggung jawab.

Berdasarkan pengertian tersebut, pengoprasian *speedboat* di sungai termasuk dalam lingkup pelayaran. Hal ini disebabkan *speedboat* merupakan kapal bermotor yang digunakan sebagai sarana angkutan di perairan, baik untuk mengangkut penumpang maupun barang.[48] Dengan demikian, pemilik atau pihak yang mengoperasikan *speedboat* wajib menaati ketentuan peraturan mengenai perizinan berusaha sebagaimana diatur dalam pasal 27.[49]

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran telah bebrapa kali mengalami perubahan, terakhir melalui Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan ketiga atas Undang-Undang

---

[47] *Pasal 1 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.*

[48] Muhammad Nur Fathoni, Susilo Handoyo, dan Rosdiana, "Perlindungan Hukum Terhadap Pemilik Kendaraan Bermotor Apabila Terjadi Kerusakan Pada Kendaraan Bermotor Yang Diakibatkan Oleh Pekerja Bongkar Muat Di Pelabuhan Kelotok Balikpapan - PPU," *Jurnal Lex Suprema* 1 No 2 (2019), https://jurnal.law.uniba-bpn.ac.id/index.php/lexsuprema/article/viewFile/154/pdf.

[49] Suryani dan Imam Muazansyah, "Standar Pelayanan Angkutan Penyeberangan Tanjung Selor – Tarakan," *GOVERNANCE: Jurnal Kebijakan dan Manajemen Publik* 10 No 2 (2020), https://doi.org/https://doi.org/10.38156/gjkmp.v10i2.133.

Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Databae resmi kementrian perhubungan juga mencatat bahwa Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran tetap berlaku dengan perubahan terakhir melalui Undang-Undang Nomor 66 tahun 2024.

b. Asas dan Tujuan Penyelenggaraan Pelayaran

Penyelenggaraan pelayaran dilaksanakan berdasarkan sejumlah asas, antara lain asas manfaat, usaha bersama, dan kekluargaan, persaingan sehat, adil dan merata, keseimbangan dan keselarasan, kepentingan umum, keterpaduan, tegaknya hukum, kemandirian, wawasan lingkungan hidup, kedaulatan negara, serta asas kebangsaan. Asas-asas tersebut memperlihatkan bahwa penyelenggaraan pelayaran harus memberikan manfaat bagi masyarakat sekaligus menjamin kepastian hukum dan keselamatan pengguna angkutan perairan.

Secara umum, penyelenggaraan bertujuan memperlancar arus perpindahan orang dan barang melalui perairan, memperkukuh persatuan dan kesatuan bangsa, meningkatkan perekonomian nasional dan daerah, menviptakan persaingan usaha yang sehat, serta memberikan perlindungan terhadap masyarakat dan lingkungan.[50] Dalam konteks angkutan *speedboat*, tujuan tersebut diwujudkan melalui kewajiban pemilik untuk memenuhi ketentuan perizinan, kelaikan

[50] Sigit Haryanto Prabowo, "Kewenangan Dinas Perhubungan Provinsi Nusa Tenggara Barat Dalam Bidang Pelayaran (Studi di PT. Mutiara Alas)" (Tesis, Universitas Muhammadiyah, 2022).

kapal, keselamatan penumpang, kompetensi pengemudi atau awak kapal, serta ketentuan teknis lainnya.[51]

Perizinan dalam penyelenggaraan angkutan perairan bukan sekedar persyaratan administratif. Perizinan merupakan instrumen pemerintah untuk memastikan bahwa kegiatan angkutan dilakukan oleh pihak yang memiliki kemampuan, tanggung jawab, dan kelayakan untuk memberikan pelayanan kepada masyarakat.[52] Melalui mekanisme perizinan, pemerintah dapat melakukan pencatatan, pembinaan, pemeriksaan, pengawasan, dan penegakan hukum terhadap kegiatan pengangkutan di perairan.

c. Ketentuan pasal 27 Undang-Undang Pelayaran

Rumusan awal pasal 27 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyatakan: "Untuk melakukan kegiatan angkutan di perairan orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha wajib memiliki izin usaha." Setelah perubahan melalui ketentuan mengenai cipta kerja, Pasal 27 berbunyi: "untuk melakukan kegiatan angkutan di perairan, orang perseorangan warga negara Indonesia atau Badan Usaha wajib memenuhi Perizinan Berusaha."

Perubahan rumusan dari "wajib memiliki izin usaha" menjadi "wajib memenuhi Perizinan Berusaha" menunjukkan adanya

[51] Fathurrahim, "Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Dalam Hal Kelebihan Kapasitas Speed Boat Di Pelabuhan Fuda-Dufa," *Rewang Rencang : Jurnal Hukum Lex Generalis* 4 No 12 (2023), https://doi.org/https://doi.org/10.56370/jhlg.v4i12.495.
[52] Mohammad Hifni dan Irwanto Irwanto, "Analisis Yuridis Pelaksanaan Proses Perizinan Dalam Penataan Ruang Di Indonesia," *YUSTISI: Jurnal Hukum & Hukum Islam* 12 No 1 (2025), https://doi.org/https://doi.org/10.32832/yustisi.v12i1.19029.

penyesuaian terhadap sistem perizinan berusaha yang berlaku secara nasional. Meskipun istilahnya berubah, substansi kewajibannya tetap menegaskan bahwa kegiatan usaha angkutan pemerintah. Dengan kata lain, setiap orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha yang menjadikan kapal sebagai sarana usaha angkutan wajib memenuhi perizinan sebelum menjalankan kegiatannya.

Pasal 27 mengandung beberapa unsur hukum. Pertama, subjek hukumnya adalah orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha. Pemilik *speedboat* yang menjalankan usaha pengangkutan secara pribadi termasuk dalam kategori orang perseorangan. Kedua, perbuatannya berupa melakukan kegiatan angkutan di perairan. Kegiatan tersebut dapat berupa pengangkutan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan *speedboat*. Ketiga, terdapat kewajiban untuk memenuhi Perizinan Berusaha. Keempat, pemenuhan perizinan dilakukan sebelum atau selama kegiatan usaha angkutan dijalankan sesuai dengan persyaratan yang ditentukan oleh pemerintah.[53]

Ketentuan tersebut memperlihatkan bahwa kepemilikan kapal tidak dengan sendirinya memberikan hak kepada pemilik untuk mengoperasikannya sebagai sarana angkutan umum. Pemilik masih harus memenuhi lagalitas usaha dan ketentuan pengoperasian kapal.[54] Perizinan dimaksudkan untuk memberikan kepastian mengenai

[53] *Pasal 27 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*
[54] Yusnidah dkk., "Kewajiban Owner Dalam Pengurusan Rencana Pola Trayek Kapal Pada PT. Margo Indonesia Serviceestama Jakarta," *Journal of Maritime and Education* 8 No 1 (2026), https://doi.org/https://doi.org/10.54196/jme.v8i1.226.

identitas pemilik atau operator, jenis kegiatan usaha, wilayah atau trayek pelayaran, serta pemenuhan standar teknis dan keselamatan.

d. Tujuan Perizinan terhadap Usaha Angkutan *speedboat*

Peizinan berusaha di bidang angkutan perairan memiliki fungsi preventif, pengendalian, pengawasan, dan perlindungan. Fungsi preventif berarti bahwa perizinan digunakan untuk mencegah beroperasinya angkutan yang tidak memenuhi persyaratan. Fungsi pengendalian berarti bahwa pemerintah dapat mengatur jumlah, wilayah, trayek, serta pola pelayaran angkutan.[55] Fungsi pengawasan berarti pemerintah mempunyai dasar untuk melakukan pemeriksaan terhadap pemilik, operator, kapal, dan kegiatan pengangkutan. Adapun fungsi perlindungan berarti bahwa masyarakat sebagai pengguna jasa memperoleh jaminan hukum dan keselamatan yang lebih baik.[56]

Bagi pemilik *speedboat*, pemenuhan perizinan memberikan kepastian hukum dalam menjalankan usaha.[57] Perizinan menjadi bukti bahwa kegiatan pengangkutan dilakukan secara sah dan berada dalam pengawasan pemerintah. Bagi penumpang, perizinan memberikan keyakinan bahwa penyelenggaraan angkutan dapat dimintai

---

[55] Rokaz Estrie Qomiroh Elfaiq, "Perizinan dan Transportasi Oline Dalam Aspek Hukum Administrasi Negara Pasca Putusan Uji Materiil Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor : 15.P?HUM/2018 Studi Kasus Di Kabupaten Garut" (Tesis, Universitas Nahdlatul Ulama Indonesia, 2023).

[56] Abd Rahman, Syafruddin, dan Marthen B Salinding, "Penegakan Hukum Tindak Pidana Pelayaran Pada Kapal Yang Mengangkut Barang Khusus Dan Barang Berbahaya Di KSOP Kelas II Tarakan," *Akta Yudisia* 10 No 2 (2025), https://garuda.kemdiktisaintek.go.id/documents/detail/5398602.

[57] Fathurrahim, "Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Dalam Hal Kelebihan Kapasitas Speed Boat Di Pelabuhan Fuda-Dufa."

pertanggungjawaban apabila terjadi pelanggaran, kerugian atau kecelakaan. Sementara itu, bagi pemerintah, data perizinan dapat digunakan sebagai dasar pembinaan, pengawasan, penentuan trayek, dan peningkatan keselamatan transportasi sungai.[58]

Dalam praktiknya, kewajiban perizinan sering dipandang oleh sebagian pemilik kapal kecil sebagai beban administratif.[59] Pandangan tersebut dapat muncil karena kurangnya pengetahuan hukum, keterbatasan akses pelayanan perizinan, biaya pengurusan, kebiasaan masyarakat setempat, atau lemahnya pengawasan. Padahal, secara substansi, kewajiban tersebut dibentuk untuk mencegah risiko yang dapat merugikan pemilik, penumpang, dan masyarakat. Oleh karena itu, penelitian ini mengenai kesadaran hukum pemilik *speedboat* perlu menilai pemahaman masyarakat terhadap tujuan dan manfaat perizinan, bukan hanya menilai keberadaan atau ketiadaan dokumen perizinan.

e. Akibat Hukum Pelanggaran pasal 27

Pelanggaran terhadap pasal 27 dapat menimbulkan konsekuensi hukum. Dalam konstruksi Undang-Undang pelayaran setelah melalui regulasi Cipta Kerja, pelanggaran terhadap kewajiban perizinan termasuk perbuatan yang dapat dikenai sanksi administtartif. Sanksi

[58] Fathurrahim, "Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Dalam Hal Kelebihan Kapasitas Speed Boat Di Pelabuhan Fuda-Dufa."
[59] Samuel Edy Putra Tampubolon, Ardiansah, dan Bagio Kadaryanto, "Penegakan Hukum Terhadap Kapal Yang Tidak Memiliki Surat Persetujuan Berlayar Dkabupaten Kepulauan Meranti."

administratif berfungsi menghentikan pelanggaran, memulihkan ketertiban, dan mendorong pelaku usaha memenuhi kewajibanya.[60]

Selain persoalan legalitas usaha, pengoperasian kapal tanpa memenuhi ketentuan yang berlaku juga dapat berhubungan dengan pertanggungjawaban lain apabila menimbulkan kecelakaan, korban manusia, atau kerugian harta benda. Karena itu, pasal 27 tidak dapat dipisahkan dari ketentuan mengenai keselamatan dan keamanan pelayaran, kelailautan kapal, tanggung jawab pengangkut, seta perlindungan terhadap penumpang.

Dalam konteks penelitian, akibat hukum tersebut perlu dipahami sebagai salah satu unsur yang dapat memengaruhi kesadaran hukum masyarakat. Namun, kepatuhan yang ideal tidak semata-mata lahir karena adanya ancaman sanksi. Kepatuhan seharusnya tumbuh dari pemahaman bahwa perizinan dan standar pelayaran dibentuk untuk melindungi jiwa, harta, dan kepentingan masyarakat.[61]

f. Kelaiklautan Kapal

Kelaiklautan kapal adalah keadaam kapal yang memenuhi persyaratan tertentu agar dapat berlayar dengan selamat di perairan yang ditetapkan. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mendefinisikannya pada pasal 1 angka 33 dan mewajibkannya bagi

---

[60] Nurliana Ritonga, "Pertanggungjawaban Sanksi Administratif Dalam Jasa Konstruksi," *Seminar Nasional Hukum, Sosial dan Ekonomi* 4 No 1 (2025), https://jurnal.umsu.ac.id/index.php/sanksi/article/view/25439.

[61] Hengky Supit, *Pedoman Khusus Keselamatan Dan Kemanan Pelayaran* (Jakarta: Badan Koordinasi Keamanan Laut, 2009).

setiap kapal pasal 117. Dengan demikian, kelaiklautan merupakan ukuran kelayakan kapal itu sendiri, berbeda dari perizinan berusaha yang menilai kelayakan pelaku usaha angkutan.

Menurut pasal 117, pemenuhannya dibuktikan melalui setifikat dan surat kapal yang diterbitkan pejabat berwenang, kelaiklautan kapal mencakup delapan unsur:

1) Keselamatan kapal
2) Pencegahan pencemaran perairan dari kapal
3) Pengawakan
4) Garis muat dan pemuatan
5) Kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang
6) Status hukum kapal
7) Manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal
8) Manajemen keamanan kapal.

Tidak semua unsur tersebut sama relevannya bagi *speedboat* sungai berukuran kecil yang dioperasikan perseorangang. Unsur yang paling dekat dengan praktik di Desa Upang Mulya adalah keselamatan kapal (kondisi mesin dan ketersediaan pelampung), pengawakan (kecakapan pengemudi), pemuatan (jumlah penumpang dan barang), serta status hukum kapal (pendaftaran dan kepemilikan dokumen). Penelitian ini menjadikan keempat unsur tersebut sebagai sub-indikator kelaiklautan dalam perilaku hukum, sedangkan unsur lain yang lebih sesuai bagi kapal berukuran besar tidak diukur.

Pasal 27 dan kelaiklautan saling berkaitan dalam satu tujuan keselamatan. Perizinan berusaha membuka jalan bagi pemerintah untuk mencatat, membina, dan memeriksa, sedangkan kelaiklautan menentukan apakah kapal yang beroperasi benar-benar layak membawa penumpang. Karena itu, kepatuhan terhadap salah satunya tidak dapat menggantikan yang lain.

Dalam kerangka Maqashid al-Syari'ah, unsur keselamatan kapal dan alat penolong berhubungan langsung dengan hifz al-nafs, terutama pada dimensi mitigasi akibat kecelakaan. Adapun status hukum kapal dan kepastian dokumen berhubungan dengan hifz al-mal, karena menentukan kejelasan tanggung jawab dan ganti rugi apabila terjadi kerugian.

3. Teori *Maqashid al-syari'ah*

Maqashid al-syari'ah merupakan konsep fundamental dalam hukum Islam yang mengacu pada tujuan-tujuan dan hikmah-hikmah di balik disyariatkannya hukum-hukum Islam.[62] Secara etimologis, *maqashid* adalah bentuk jamak dari *maqsad* yang berarti tujuan atau maksud, sedangkan *syarī'ah* berarti jalan menuju sumber air atau jalan keselamatan. Secara terminologis, *maqashid al-syari'ah* dapat didefinisikan sebagai makna-makna dan hikmah-hikmah yang dikehendaki oleh Allah dalam mensyariatkan hukum-hukum untuk kemaslahatan hamba-Nya di dunia dan

[62] Paryadi, "Maqashid Syariah : Definisi Dan Pendapat Para Ulama," *Cross-Border* 4 No 2 (2021), https://journal.iaisambas.ac.id/index.php/Cross-Border/article/view/742.

akhirat.[63]

Abu Ishaq Ibrahim bin Musa bin Muhammad al-Lakhmi al-Syathibi (w. 790 H/1388 M) merupakan tokoh yang paling berpengaruh dalam pengembangan teori *maqasid al-syari'ah*. Dalam magnum opus-nya, *al-Muwaqat fī Usull al-Syari'ah*, al-syathibi mengembangkan teori *maqashid* secara sistematis dan komprehensif. Al-Syathibi menegaskan bahwa syariat diturunkan untuk mewujudkan kemaslahatan manusia di dunia dan akhirat. Setiap hukum syariat pasti mengandung tujuan dan hikmah tertentu, baik yang dapat dipahami secara eksplisit maupun yang memerlukan penggalian lebih mendalam.[64]

Al-Syathibi membagi *maqashid al-syari'ah* ke dalam tiga tingkatan berdasarkan tingkat urgensi dan kepentingannya bagi kehidupan manusia, yaitu:[65]

a. *Daruriyyat* (Kebutuhan Primer)

Dharuriyyat merupakan kebutuhan-kebutuhan esensial yang harus dipenuhi untuk keberlangsungan kehidupan manusia. Apabila kebutuhan ini tidak terpenuhi, maka kehidupan manusia akan rusak dan mengalami kemudaratan baik di dunia maupun di akhirat. Al-Shatibi mengidentifikasi lima unsur pokok (*al-kulliyyat al-khams*) yang termasuk dalam kategori *daruriyyat*, yaitu:[66]

---

[63] Abu Ishaq Ibrahim bin Musa bin Muhammad Al-Lakhmi Al-Shatibi, *Al-Muwafaqat Fi Ushul Al-Syari'ah* (Khobar: Dar Ibn 'Affan, 1997).
[64] Faishal Agil Al Munawar, *Abd Al-Majid Al-Najjar's Perspektive on Maqasd Al-Syariah*.
[65] Al-Shatibi, *Al-Muwafaqat Fi Ushul Al-Syari'ah*. Jilid 2, 8.
[66] Al-Shatibi, *Al-Muwafaqat Fi Ushul Al-Syari'ah*. Jilid 2, 11-12.

1) *Hifz al-Din* (Perlindungan Agama)

Perlindungan terhadap agama merupakan tujuan tertinggi syariat. Islam mensyariatkan ibadah-ibadah pokok seperti shalat, zakat, puasa, dan haji untuk menjaga eksistensi agama. Larangan terhadap kemurtadan dan kewajiban jihad juga merupakan upaya melindungi agama.

2) *Hifz al-Nafs* (Perlindungan Jiwa)

Perlindungan terhadap jiwa atau nyawa manusia merupakan salah satu tujuan utama syariat. Islam mensyariatkan berbagai ketentuan untuk melindungi keselamatan jiwa, termasuk kewajiban menjaga keselamatan diri sendiri dan orang lain, larangan membunuh dan bunuh diri, serta ketentuan *qisas* dan *diyat* sebagai perlindungan terhadap jiwa manusia. Dalam konteks transportasi, kewajiban memenuhi standar keselamatan pelayaran dapat dipandang sebagai implementasi dari prinsip *hifz al-nafs*.

3) *Hifz al-'Aql* (Perlindungan Akal)

Perlindungan terhadap akal mencakup pemeliharaan kemampuan berpikir dan kesadaran manusia. Islam mengharamkan konsumsi khamr (minuman keras) dan segala sesuatu yang dapat merusak fungsi akal. Sebaliknya, Islam mendorong pengembangan ilmu pengetahuan dan pendidikan.

4) *Hifz al-Nasl* (Perlindungan Keturunan)

Perlindungan terhadap keturunan mencakup pemeliharaan

garis keturunan yang sah dan perlindungan terhadap kehormatan. Islam mensyariatkan pernikahan dan mengharamkan zina serta perbuatan yang merusak nasab.[67]

5) *Hifz al-Mal* (Perlindungan Harta)

Perlindungan terhadap harta mencakup pemeliharaan dan pengembangan harta secara halal. Islam mensyariatkan muamalah yang adil, mengharamkan pencurian, riba, dan penipuan, serta mewajibkan ganti rugi (*daman*) atas kerusakan harta orang lain. Dalam konteks pelayaran, perlindungan terhadap kapal, muatan, dan barang-barang penumpang merupakan bagian dari implementasi *hifz al-mal*.[68]

b. *Hajjiyat* (Kebutuhan Sekunder)

Hajjiyyat berasal dari kata hajah yang berarti kebutuhan atau keperluan. Menurut al-Syathibi dalam *al-Muwafaqat, hajjiyyat* adalah: Kebutuhan-kebutuhan yang diperlukan manusia untuk menghilangkan kesempitan dan kesulitan (*masyaqqah*) dalam menjalani kehidupan, namun jika kebutuhan tersebut tidak terpenuhi, tidak sampai mengancam keselamatan jiwa atau merusak tatanan hidup secara mendasar.[69]

c. *Tahsiniyyat* (Kebutuhan Tersier)

---

[67] Al-Shatibi, *Al-Muwafaqat Fi Ushul Al-Syari'ah*. Jilid 2, 17
[68] Al-Shatibi, *Al-Muwafaqat Fi Ushul Al-Syari'ah*. Jilid 2, 21.
[69] Abu Ishaq Ibrahim bin Musa bin Muhammad Al-Lakhmi Al-Shatibi, *Al-Muwafaqat Fi Ushul Al-Syari'ah*.

Tahsiniyyat merupakan kebutuhan-kebutuhan yang bersifat penyempurna dan memperindah kehidupan manusia. Pemenuhan *tahsiniyyat* akan membawa kepada kemuliaan akhlak dan kebaikan adat kebiasaan.[70] Teori maqasid al-syari'ah relevan digunakan dalam penelitian ini sebagai kerangka analisis normatif Islam untuk menilai bahwa kewajiban pemenuhan dokumen dan perizinan kapal bukan sekadar tuntutan hukum positif, melainkan juga merupakan implementasi dari prinsip *hifz al-nafs* (perlindungan jiwa penumpang dan awak kapal) dan *hifz al-mal* (perlindungan harta berupa kapal dan muatannya), sehingga kepatuhan pemilik *Speedboat* terhadap Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran dapat dipandang sebagai bentuk tanggung jawab moral dan kewajiban syar'i dalam mewujudkan kemaslahatan transportasi sungai di Desa Upang Mulya.

[70] Nurul Qomariyah dan Dwi Latifatul Ulya, "Konsep Dan Implementasi Maqasid Syari'ah (Daruriyat, HAjiyyat, dan Tahsiniyyat) Dalam Hukum Islam," *At-Tarbiyah : Jurnal Penelitian Dan Pendidikan Agama Islam* 3 No 2 (2026), https://journal.staittd.ac.id/index.php/at/article/view/852.

BAB III
METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Dalam penelitian ini menggunakan jenis penelitian Hukum empiris atau di sebut 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 di masyarakat.[71] Penelitian empiris digunakan untuk menganalisis hukum yang dilihat sebagai perilaku masyarakat yang selalu berinteraksi dan berhubungan dalam aspek kemasyarakatan.[72] Dalam penelitian ini mengenai kesadaran hukum pemilik *speedboat* didasarkan pada Pasal 27 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Perspektif Teori *Maqashid al-syari'ah*, dengan lokasi penelitian di Desa Upang Mulya Kecamatan Makarti Jaya.

B. Pendekatan Penelitian

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan yuridis sosiologis. Pendekatan yuridis sosiologis adalah mengidentifikasi dan menggabungkan hukum sebagai instutusi sosial yang riil dan fungsional dalam sistem kehidupan yang nyata.[73] Pendekatan ini dipilih dan

[71] Jonaedi Efendi dan Johhny Ibrahim, *Metode Penelitian Hukum Normatif dan Empiris* (Depok: Prenadamedia Group, 2026).
[72] Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum* (Jakarta: UI Press, 1986).
[73] Muhamma ChAirul HUda, *Metode Penelitian Hukum (Pendekatan Yuridis Sosiologis)* (Semarang: The Mahfud Ridwan Institute, 2021).

bukan pendekatan yuridis normatif semata karena karakter permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini tidak dapat dijawab hanya dengan menelaah teks peraturan perundang-undangan.

Variabel utama penelitian ini, yaitu kesadaran hukum, secara konseptual diukur melalui empat indikator menurut Soerjono Soekanto: pengetahuan hukum, pemahaman hukum, sikap hukum, dan perilaku hukum. Keempat indikator tersebut pada hakikatnya adalah fenomena internal dan perilaku sosial masyarakat yang hanya dapat digalu melalui pengamatan dan wawancara langsung terhadap subjek hukum, bukan melalui kajian dokumen atau bahan pustaka. Pendekatan normatif hanya mampu menjelaskan apa yang seharusnya terjadi menurut bunyi pasal 27, tetapi tidak dapat menjelaskan apakah pemilik *speedboat* mengetahui, memahami, menerima, atau justru mengabaikan ketentuan tersebut dalam praktik. Dengan demikian, untuk menjawab rumusan masalah pertama, penelitian ini memerlukan data empiris dari lapangan, bukan sekedar normatif atas teks undang-undang.

Kebutuhan yang sama juga berlaku untuk rumusan masalah kedua. Penilaian terhadap terwujud atau tidaknya kemaslahatan (*maslahah*) dalam perspektif *maqashid al-syari'ah* khususnya *hifz al-nafs* dan *hifz al-mal* tidak dapat dilakukan secara abstrak-normatif, melainkan harus didasarkan pada realitas praktik pelayaran, kondisi keselamatan kapal, serta kepatuhan aktual pemilik *speedboat* yang hanya dapat diperoleh melalui data sosiologis dilapangan. Oleh karena itu, pendekatan yuridis sosiologis digunakan sebagai jembatan antara norma hukum tertulis (yuridis) dan kenyataan sosial di

masyarakat (sosiologis), sehingga penelitian ini mampu menghasilkan gambaran yang komprehensif, bukan hanya menilai kesesuaian normatif, tetapi juga menangkap faktor sosial, ekonomi, dan budaya yang memengaruhi tingkat kepatuhan pemilik *speedboat* terhadap pasal 27 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Secara opsional, pendekatan yuridis dilakukan dengan merujuk pada ketentuan pasal 27 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagai tolak ukur normatif, yang meliputi kepemilikan perizinan berusaha, izin trayek, dan kelengkapan dokumen kapal. Adapun pendekatan sosiologis dilakukan dengan menggali faktor sosial, ekonomi, dan budaya masyarakat Desa Upang Mulya yang memengaruhi tingkat kepatuhan terhadap ketentuan perizinan tersebut, termasuk peran keterbatasan ekonomi masyarakat yang menjadi salah satu faktor rendahnya kepatuhan administrasi.

C. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian pada dasarnya menunjuk pada ruang konkret tempat data dikumpulkan, dan dalam konteks ini saya menetapkan Desa Upang Mulya Kecamatan Makarti Jaya Kabupaten Banyuasin. Wilayah ini menarik karena karakter geografisnya yang didominasi perairan sungai, sehingga mobilitas warga sangat bergantung pada transportasi air. Di titik ini, *Speedboat* tidak lagi bisa dilihat sebagai pilihan alternatif, melainkan sudah menjadi sarana utama yang menopang aktivitas harian, baik sosial maupun ekonomi. Pemilihan lokasi ini bukan tanpa pertimbangan.

Dari hasil pra-penelitian, terlihat bahwa banyak pemilik *Speedboat* belum memenuhi standar keselamatan, tidak memiliki dokumen sebagaimana diatur dalam UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran. Situasi ini langsung menunjukkan adanya jarak antara aturan hukum dan praktik di lapangan. Selain itu, akses terhadap narasumber relatif terbuka, yang membuat penggalian data bisa dilakukan lebih mendalam dan terarah.

D. Jenis dan Sumber Data

Sumber data dalam penelitian ini terbagi menjadi dua, yaitu data perimer dan data sekunder;

1. Data Primer

Data primer adalah informasi yang diperoleh langsung dari sumber utama berupa ucapan, tindakan, atau perilaku informan yang dianggap keridibel, yang berkaitan langsung dengan variabel yang sedang diteliti.[74] Data ini diperoleh secara langsung dari informan sebagai sumber pertama, seperti hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti langsung kepada pemilik *speedboat* dan penumpang.

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah informasi yang diperoleh dari berbagai refrensi yang sudah tersedia sebelumnya, seperti literarur di perpustakaan maupun hasil penelitian terdahulu.[75] Data ini melengkapi data-data yang akan dikaitkan secara jelas dengan sumber data primer, antara lain buku-

[74] Suharsimi Arikanto, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik* (Jakarta: Rineka Cipta, 2014).
[75] Iqbal Hasan, *Pokok-Pokok Materi Metodologi Penelitian dan Aplikasinya* (Jakarta: Ghalia Ikapi, 2002).

buku, literarur, kitab, jurnal, jurnal laporan penelitian dan lain-lain yang berhubungan dengan kesadaran pemilik *speedboat*. Data sekunder ini diperoleh dari kepustakaan. Kegunaa data sekunder adalah untuk mencari data/informasi awal, untuk mendapatkan landasan teori atau landasan hukum dan untuk mendapatkan batasan/definisi/pengertian suatu konsep.[76]

E. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data merupakan teknik yang digunakan untuk mengumpulkan data dari salah satu atau beberapa sumber data yang telah ditentukan.[77] Jenis pengumpulan data dalam penelitian ini melalui wawancara semi-tersetruktur (*semi-struktured interview*), yaitu wawancara yang menggunakan pedoman pertanyaan lanjutan (*probing*) sesuai jawaban informna di lapangan. Model ini dipilih agar data yang digali tetap terarah pada indikator yang hendak diukur, tanpa membatasi kedalam informasi yang mungkin muncul secara spontan dari informan.[78]

Penggunaan metode wawancara bertujuan untuk memperoleh data perimer yang bersifat faktual mengenai kesadaran hukum pemilik *speedboat* terhadap kewajiban pemenuhan perizinan berusaha *speedboat* di Desa Upang Mulya Kecamatan Makarti Jaya. Dari hasil wawancara diketahui bahwa pelaksanaan ketentuan Pasal 27 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran masih menghadapi beberapa kendala, antara lain minimnya

---

[76] Sri mamuji, *Metode Penelitian dan Penulisan Hukum* (Bandung: Putaka Setiya, 2007).
[77] Syafrida Safni Sahir, *Metode Penelitian*.
[78] Alvin Rivaldi, Fahrul Ulum Feriawan, and Mutaqqin Nur, "Metode Pengumpulan Data Melalui Wawancara," *Sebuah Tinjauan Pustaka*, 2023, 1–89.

sosialisasi mengenai kewajiban izin usaha dan dokumen kapal dari instansi terkait, rendahnya kesadaran hukum pemilik *speedboat*, keterbatasan ekonomi masyarakat untuk mengurus perizinan, serta lemahnya pengawasan dari pihak berwenang terhadap aktivitas transportasi sungai di wilayah tersebut.

Dengan demikian, hasil wawancara menjadi dasar penting dalam meganalisis sejauh mana kesadaran hukum pemilik *speedboat* sesuai dengan ketentuan perizinan dan dokumen kapal yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, sekaligus menggambarkan kondisi sosial masyarakat Desa Upang Mulya yang memengaruhi efektivitas kepatuhan hukum tersebut, sebagai landasan untuk menganalisisnya lebih lanjut dari perspektif *maqashid al-syari'ah* dalam mewujudkan kemaslahatan transportasi sungai bagi masyarakat setempat.

Penentuan informan dalam penelitian ini menggunkan teknik *purposive sampling,* yaitu teknik penentuan yang disesuaikan dengan tujuan penelitian, bukan berdasarkan keterwakilan jumlah secra statistik. Teknik ini dipilih karena penelitian bertujuan menggali data yang mendalam (*in-depth*) dari pihak-pihak yang benar-benar memiliki pengetahuan dan pengalaman langsung terkait objek penelitian, bukan untuk melakukan generalisasi kuantitatif.

Adapun kriteria informan yang ditetapkan adalah sebagai berikut:

1. Pemilik *Speedboat*

a. Berdomisili dan mengoperasikan usaha *speedboat* di Desa Upang Mulya;

b. Telah mengoperasikan *speedboat* sebagai sarana angkutan penumpang dan/atau barang secara rutin, bukan bersifat insidental;
c. Bersedia memberikan keterangan secara terbuka mengenai status perizinan usaha yang dimiliki.

2. Penumpang *speedboat*

a. Merupakan pengguna jasa transportasi *speedboat* secara rutin di jalur Desa Upang Mulya;
b. Memiliki pengalaman langsung menggunakan jasa *speedboat* milik informan pemilik yang diteliti atau *speedboat* lain yang beroperasi di wilayah tersebut;
c. Bersedia memberikan keterangan mengenai pengalamannya sebagai pengguna jasa, termasuk persepsi terhadap keselamatan dan perizinan usaha kapal yang digunakan.

Berdasarkan kriteria tersebut, penelitian ini menetapkan lima orang informan, terdiri atas tiga pemilik *speedboat* dan dua orang penumpang. Jumlah ini dipandang memadai dengan pertimbangan bahwa data yang diperoleh dari kelima informan telah menunjukkan pola jawaban yang cenderung serupa (mencapai titik jenuh/*data saturation*) terkait tingkat pengetahuan, pemahaman, sikap dan perilaku hukum terhadap kewajiban perizinan, sehingga penambahan informan tidak lagi memberikan variasi data yang signifikan. Kelima informan tersebut adalah sebagai berikut.

Tabel 3.1 Informan

No.	Nama	Keterangan
1.	Bapak Juma	Pemilik *Speedboat*
2.	Bapak Muklis	Pemilik *Speedboat*
3.	Bapak Adi	Pemilik *Speedboat*
4.	Ibu Rate	Penumpang
5.	Ibu Wiwik	Penumpang

F. Metode Pengolahan Data

Setelah mengumpulkan semua data yang diperlukan, penulis akan menganalisisnya dengan berbagai cara:

1. Pemeriksaan Data (*editing*)

   Pada tahap analisis data ini, peneliti memeriksa dan merevisi data yang telah terkumpul berdasarkan kejelasan, keabsahan, dan klasifikasinya.[79] Dalam penelitian ini, peneliti mengolah penelitian yang dihasilkan dari wawancara semi-terstruktur, dan dokumentasi tentang bagaimana kesadaran hukum pemilik *Speedboat* terhadap Undang-undang no 17 tahun 2008 tentang pelayaran.

2. Klasifikasi Data (*classifying*)

   Peneliti mengklasifikasikan semua data yang muncul dari hasil analisis. Semua data yang diperoleh ditelaah secara menyeluruh kemudian dikelompokkan sesuai dengan kebutuhan agar data yang diperoleh dapat dengan mudah dibaca dan dipahami serta memberikan informasi yang

[79] Saifullah, *Buku Panduan Metodologi Penelitian* (Malang: Fakultas Syariah UIN Malang, 2006).

obyektif, selain itu data yang diperoleh dari hasil analisis lapangan secara langsung dikelompokkan berdasarkan persamaan dan perbedaan antara data yang satu dengan data yang lainnya.[80]

3. Verifikasi Data (*Verification*)

   Verifikasi merupakan tahap peninjauan kembali keabsahan data yang telah diklasifikasikan dengan catatan lapangan. Pada tahap ini peninjauan ulang data dan sumber hukum yang telah dikumpulkan dengan data lapangan atau data hasil wawancara dengan pihak terkait yang berada di lapangan.[81] Dengan peninjauan kembali ini memastikan bahwa data yang digunakan dalam penelitian ini benar akan keabsahannya.

4. Analisis Data (*analysing*)

   Analisis data merupakan proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil observasi, wawancara, catatatan lapangan dan bahanbahan lain, sehingga dapat mudah difahami dan temuannya dapat diinformasikan kepada orang lain.[82] Pada tahap Analisis data ini, peneliti meneliti dan memeriksa data yang diperoleh berdasarkan kejelasan data, keabsahan data dan mengklasifikasikan data.

   Pada penelitian ini, peneliti melakukan edit terhadap penelitian yang didapatkan dari hasil observasi, wawancara dan dokumentasi terkait kepemilikan *Speedboat*. Peneliti menggunakan pola pikir induktif yaitu penelitian dimulai dari fakta fakta yang bersifat empiris dengan cara

---

[80] Bambang Sunggono, *Metodololgi Penelitian Hukum* (Jakarta: Rajawali Press, 2013). 126
[81] Nur Solikhin, *Pengantar Metodologi Panelitian Hukum* (Pasuruan: CV. Penerbit Qiara Media, 2019). 136.
[82] Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif Dan R&D* (Bandung: Alfabeta, 2014), 274.

mempelajari suatu proses, penemuan yang terjadi, menyusun secara sistematis, menganalisa dengan pendekatan sosiologi hukum sebagai pengukur kemudian menarik kesimpulan dari proses tersebut.

5. Kesimpulan (*concluding*)

Kesimpulan ini merupakan sebuah tahapan akhir dalam penulisan penelitian. Kesimpulan berfungsi untuk memberikan jawaban dari rumusan masalah yang sudah ditentukan sejak awal penyusunan penelitian.[83] Langkah terakhir dalam proses pengolahan yang merupakan ringkasan hasil yang didapatkan dari masalah atau objek yang diteliti setelah melakukan proses pengolahan data sebelumnya (edit, klasifikasi dan verifikasi).

[83] Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian Pendekatan Praktik* (Jakarta: Rineka Cipta, 2014), 231.

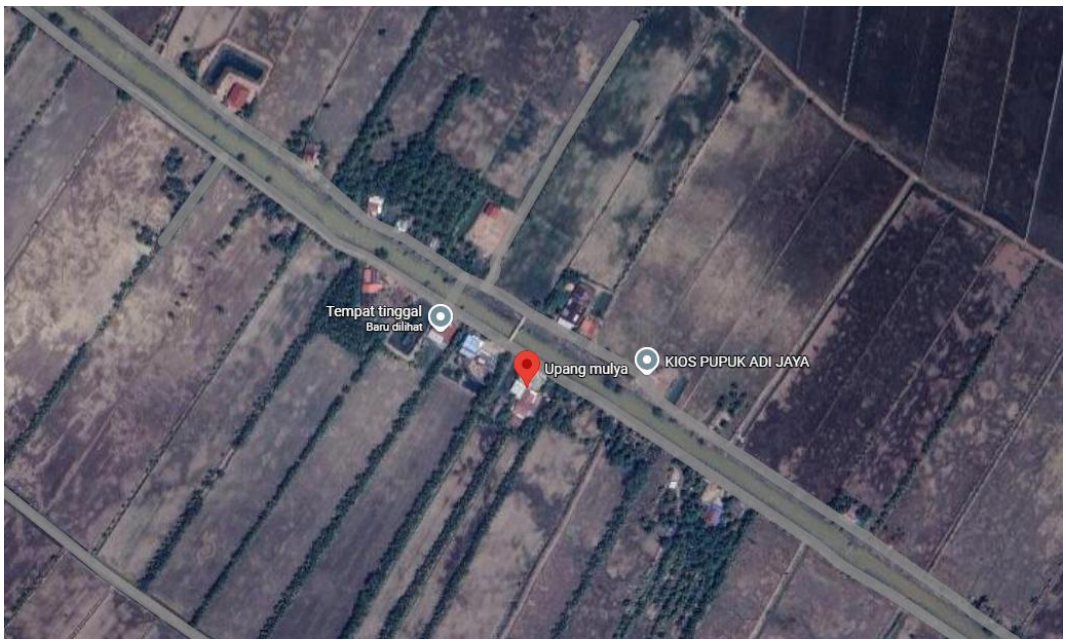
BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Kondisi Umum Objek Penelitian

1. Kondisi Geografis

Desa Upang Mulya merupakan salah satu desa yang berada dalam wilayah Kecamatan Makarti Jaya, Kabupaten Banyuasin, Provinsi Sumatera Selatan. Desa ini memiliki luas wilayah keseluruhan mencapai 5.074,00 Ha, yang penggunaannya didominasi oleh tanah sawah dan tanah basah (rawa/pasang surut) masing-masing seluas 2.500,00 Ha, disusul tanah perkebunan seluas 35,00 Ha, tanah kering seluas 16,00 Ha, serta fasilitas umum seluas 23,00 Ha.



Gambar 4.1 Peta Desa Upang Mulya, 2025

Secara topografis, seluruh wilayah Desa Upang Mulya berupa dataran rendah dengan luas 3.750,00 Ha dan tidak memiliki kawasan berbukit, pegunungan, maupun pesisir. Karakteristik ini menjadikan sungai sebagai unsur geografis yang dominan dan menyatu dengan kehidupan sehari-hari masyarakat setempat.

Secara administratif, Desa Upang Mulya berbatasan dengan beberapa wilayah sebagai berikut:

Tabel 4.1 Batas-Batas Wilayah Desa Upang Mulya

Batas	Desa/Kelurahan	Kecamatan
Utara	Desa Muara Baru	Makarti Jaya
Selatan	Desa Upang Induk	Air Saleh
Timur	Desa Upang Marga	Air Saleh
Barat	Desa Muara Telang	Muara Telang

Dari sisi orbitasi, jarak Desa Upang Mulya ke ibu kota kecamatan adalah 30 km yang ditempuh kurang lebih 1 jam dengan kendaraan bermotor, tanpa tersedianya kendaraan umum. Jarak ke ibu kota kabupaten mencapai 70 km dengan jarak tempuh kurang lebih 5 jam menggunakan kendaraan bermotor, sementara jarak ke ibu kota provinsi sejauh 30 km dengan waktu tempuh kurang lebih 2 jam. Pada seluruh rute tersebut tidak tersedia moda kendaraan umum darat. Kondisi inilah yang menjadikan *speedboat* sebagai satu-satunya sarana transportasi utama masyarakat Desa Upang Mulya untuk menjangkau pusat pemerintahan kecamatan, kabupaten

maupun provinsi, sekaligus menjadi latar belakang urgensi penelitian ini terkait kesadaran hukum pemilik *speedboat* terhadap kewajiban perizinan sebagaimana diatur dalam pasal 27 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.[84]

2. Kondisi Demografis

Berdasarkan data potensi desa, jumlah penduduk Desa Upang Mulya tercatat sebanyak 1.543 jiwa, terdiri atas 775 orang laki-laki dan 768 oarng perempuan, dengan jumlah kepala keluarga sebanyak 240 KK dan kepadatan penduduk 75,27 jiwa/km^2.

Dari segi pendidikan, sebagian besar penduduk hanya menamatkan pendidikan pada jenjang SD dan SLTP, sementara jumlah penduduk yang menamatkan pendidikan tinggi (D3/S1) masih sangat terbatas. Hal ini turut memengaruhi tingkat pengetahuan dan pemahaman hukum masyarakat, khususnya terkait ketentuan perizinan berusaha angkutan perairan.

Mayoritas mata pencaharian penduduk adalah petani, dengan rincian 716 orang laki-laki dan 700 orang perempuan, diikuti oleh buruh tani sebanyak 65 orang laki-laki dan 59 orang perempuan. Seluruh penduduk beragama Islam dan berstatus Warga Negara Indonesia, dengan komposisi etnis yang didominasi oleh suku Bugis, disusul suku Jawa dan Melayu.[85]

---

[84] Salni Pajar, *Dinas Komunikasi Informatika Statistik dan Persandian Kabupaten Banyuasin*, (Banyuasin), 2025, https://diskominfo.banyuasinkab.go.id/wp-content/uploads/sites/124/2026/01/BUKU-PROFIL-KABUPATEN-BANYUASIN-TAHUN-2025_compressed.pdf.

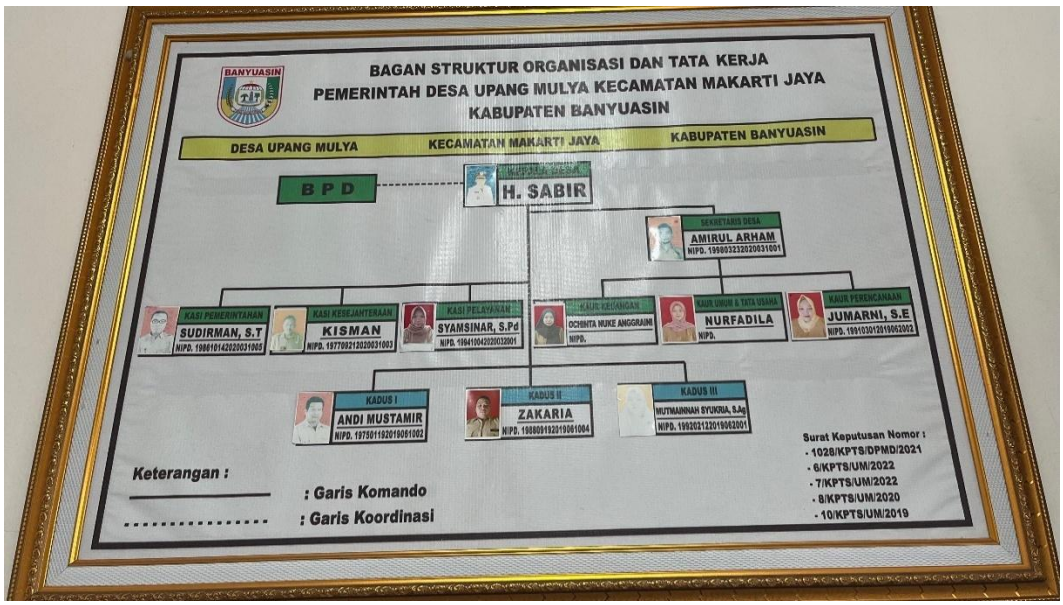
[85] Wawancara, Syamsinar (Desa Upang Mulya, 15 Juli 2026)

Dari sisi angkatan kerja, penduduk usia 18-56 tahun yang tidak/belum bekerja tercatat sebanyak 56 orang, sementara tingkat pendidikan angkatan kerja masih didominasi oleh penduduk yang tidak tamat SD (127 laki-laki dan 139 perempuan), yang turut menjadi salah satu faktor sosial yang memengaruhi rendahnya kesadaran hukum masyarakat terhadap kewajiban administrasi, termasuk perizinan berusaha *speedboat.*

3. Struktur Pemerintahan Desa Upang Mulya

Struktur pemerintahan Desa Upang Mulya Kecamatan Makarti Jaya Kabupaten Banyuasin sebagai berikut:

Gambar 4.2 Struktur Pemerintahan Desa Upang Mulya



Sumber: Pemerintah Desa Upang Mulya, 2025.

Tabel 4.2 *Struktur Profil Desa Upang Mulya, 2025.*

No	Nama	Jabatan
1.	H. Sabir	Kepala Desa

2.	Amirul Arham	Sekretaris Desa
3.	Sudirman, S.T	Kasi Pemerintahan
4.	Kisman	Kasi Kesejahteraan
5.	Syamsinar. S.Pd	Kasi Pelayanan
6.	Ochinta Nuke Anggraini	Kasi Keuangan
7.	Nurfadila	Kaur Umum dan Tata Usaha
8.	Jumarni, S.E	Kaur perencanaan
9.	Andi Mustamir	Kepala Dusun I
10.	Zakaria	Kepala Dusun II
11.	Mutmainnah Syukria, S.Ag	Kepala Dusun III

Sumber: Struktur Profil Desa Upang Mulya, 2025.

B. Kesadaran Hukum Pemilik *Speedboat* di Desa Upang Mulya Kecamatan Makarti Jaya Kabupaten Banyuasin Terhadap Kewajiban Perizinan Berusaha Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Kesadaran hukum pemilik *speedboat* di Desa Upang Mulya dalam penelitian ini di analisis dengan menggunakan empat indikator yang dikemukakan oleh Soerjono Soekanto, yaitu pengetahuan hukum, pemahaman hukum, sikap hukum, dan pola perilaku hukum.[86] Keempat indikator tersebut bersifat hierarkis dan saling berkaitan, sehingga tinggi rendahnya kesadaran hukum seseorang pada dasarnya merupakan akumulasi dan keempat unsur

[86] Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*. 159-160.

tersebut yang bekerja secara berjenjang.

1. Pengetahuan Hukum (*Legal Knowledge*)

Data hasil wawancara menunjukkan variasi pengetahuan hukum pemilik *speedboat* mengenai kewajiban perizinan berusaha angkutan perairan. Bapak Juma[87] menyatakan sebagai berikut:

"*tetunya perlu mas, tapi saya belum pernah urus karena nggak tahu detailnya gimana."*

Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa Bapak Juma telah mengetahui secara umum bahwa usaha *speedbat* yang bersifat komersial semestinya memiliki dasar perizinan, namun pengetahuannya berhenti pada tataran kesadaran normatif belaka tanpa disertai pengetahuan prosedur, syarat, maupun instansi yang berwenang menertibkannya. Kondisi yang berbeda ditemukan pada Bapak Muklis,[88] yang menyatakan:

"saya nggak tahu mas jika diperlukan perizinan berusaha, selama ini saya menjalankan speedboat ini tanpa ada surat perizinan."

Jawaban Bapak Muklis memperlihatkan ketidaktahuan yang bersifat total, baik terhadap eksistensi norma hukum yang mewajibkan perizinan maupun terhadap konsekuensi hukum dari ketiadaannya. Adapun Bapak Adi,[89] sebagai generasi penerus usaha keluarga, menyatakan:

"saya nggak tahu mas, soalnya saya hanya melanjutkan usaha bapak."

[87] Juma, Wawancara (Desa Upang Mulya, 18 Juli 2026)
[88] Muklis, Wawancara (Desa Upang Mulya, 16 Juli 2026)
[89] Adi, Wawancara (Desa Upang Mulya, 18 Juli 2026)

ketiga poin jawaban tersebut, jika dikaitkan dengan dalil Sokanto bahwa pengetahuan hukum merupakan fondasi awal terbentuknya kesadaran hukum, sebab tanpa mengetahui adanya suatu peraturan, seseorang tidak mungkin dapat menilai suatu tindakan sebagai benar atau salah menurut hukum[90], maka dapat disimpulkan bahwa pengetahuan hukum pemilik *speedboat* di Desa Upang Mulya berada pada level rendah hingga sangat rendah. Bapak Juma masih memiliki pengetahuan normatif sebatas kesadaran bahwa kewajiban itu ada, sementara Bapak Muklis dan Bapak Adi sama sekali tidak memiliki pengetahuan mengenai keberadaan norma tersebut.

Temuan yang secara khusus perlu digarisbawahi pada pola jawaban Bapak Adi. Sebagai pemilik usaha yang memperoleh *speedboat* melalui pewarisan dari orang tuanya, ketidaktahuannya terhadap kewajiban perizinan tidak berdiri sendiri, melainkan merupakan akibat dari proses pewarisan usaha yang hanya mentransfer aset fisik dan keterampilan teknis mengemudikan kapal, tanpa disertai transmisi pengetahuan hukum mengenai legalitas usaha. Dengan kata lain, regenerasi usaha *speedboat* di Desa Upang Mulya berlangsung sebagai regenerasi ekonomi semata, bukan sebagai regenerasi kesadaran hukum. Pola ini menjadi temuan spesifik yang memperlihatkan bahwa ketiadaan pengetahuan hukum bukan sekedar persoalan individual, melainkan telah terlembagakan menjadi kebiasaan lintas generasi yang berpotensi terus berulang selama tidak ada interaksi

[90] Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*. 152.

edukasi hukum dari struktur keluarga.

Rendahnya pengetahuan hukum tersebut tidak dapat dilepaskan dari faktor ekstenal berupa minimnya pembinaan dan sosialisasi dari instansi yang berwenang. Ketiga informan pemilik *speedboat* secara konsisten menyatakan bahwa kunjungan sosialisasi dari Dinas Perhubungan hampir tidak pernah dilakukan, atau jika pernah dilakukan tidak disertai pendampingan lanjutan mengenai tata cara pengurusan izin. Ketiadaan sosialisasi ini menjadi indikasi bahwa mekanisme pengetahuan hukum masyarakat tidak dibangun melalui jalur pembinaan institusional, melainkan bergantung sepenuhnya pada kesadaran individu yang, dalam konteks masyarakat pedesaan berbasis perairan seperti Desa Upang Mulya, cenderung lemah karena keterbatasan akses informasi dan jarak yang jauh dari pusat layanan perizinan.

Implikasi dari rendahnya pengetahuan hukum ini bersifat berjenjang terhadap tiga indikator kesadaran hukum berikutnya, merujuk pada teori Soerjono Soeknato bahwa pemahaman hukum, sikap hukum, dan perilaku hukum[91] idealnya dibangun di atas pengetahuan hukum yang memadai, maka lemahnya pengetahuan hukum pemilik *speedboat* berpotensi menghambat terbentuknya pemahaman yang utuh terhadap substansi pasal 27, sekaligus menyulitkan tumbuhnya sikap hukum yang berbasis penghayatan nilai kepatuhan, dan pada akhirnya bermuara pada perilaku hukum yang tidak patuh secara administrasi. Pembahasan pada bagian

[91] Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*. 152.

berikut akan menunjukkan bahwa hubungan berjenjang tersebut tidak sepenuhnya linier, sebab pada aspek pemahaman hukum ditemukan pola yang justru berbeda dari yang diprediksikan oleh teori.

2. Pemahaman Hukum (*Legal Understanding*)

Berbeda dengan pola pengetahuan hukum yang rendah, ketiga informan justru menunjukkan pemahaman fungsional mengenai keterkaitan antara perizinan, kelengkapan speedboat, dan keselamatan penumpang. Bapak Muklis[92] menyatakan secara paling eksplisit:

"*menurut saya tentunya ada hubungan terkait perizinan dengan kelengkapan speedboat.*"

Bapak Adi[93] menyampaikan pemahaman yang serupa namun bersifat lebih spekulatif dan menempatkan hubungan tersebut sebagai suatu keharusan normatif yang belum tentu ia yakini sepenuhnya berlaku dalam praktik:

"*seharusnya ada hubungan terkait perizinan dan kelengkapan speedboat terhadap keselamatan penumpang mas.*"

Sementara itu, Bapak Juma[94] menekankan pengalaman pribadinya yang belum pernah mengalami kecelakaan sebagai dasar pemahamannya:

"*kita tentunya prioritaskan keselamatan penumpang ya mas, tapi alhamdulilah selama ini saya mejalankan speedboat ini belum terjadi apa-apa*."

Temuan ini, jika dikonfrontasikan dengan pandangan Soekanto

[92] Muklis, Wawncara (Desa Upang Mulya, 16 Juli 2026)
[93] Adi, Wawancara (Desa Upang Mulya, 18 Juli 2026)
[94] Juma, Wawancara (Desa Upang Mulya, 17 Juli 2026)

bahwa pemahaman hukum semestinya dibangun di atas pengetahuan hukum yang telah dimiliki lebih dahulu, sebab seseorang idealnya memahami isi dan tujuan suatu aturan setelah ia mengetahui keberadaan aturan tersebut,[95] memperlihatkan adanya paradoks teoretis yang menarik untuk dianalisis lebih jauh. Pada informan penelitian ini, urutan hierarkis tersebut justru terbalik: pemahaman fungsional mengenai nilai manfaat perizinan dan kelengkapan kapal bagi keselamatan hadir secara mandiri, tanpa disertai pengetahuan formal atas isi dan keberadaan Pasal 27 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008.

Fenomena ini dapat dijelaskan melalui pembedaan antara pemahaman yang bersumber dari internalisasi norma hukum tertulis (law in the books) dengan pemahaman yang bersumber dari akal sehat dan pengalaman praktis di lapangan (common sense understanding). Pemahaman pemilik speedboat di Desa Upang Mulya tergolong pada jenis yang kedua, yaitu pemahaman yang terbentuk dari pengalaman bertahun-tahun mengoperasikan kapal, dari kebiasaan memeriksa kondisi mesin sebelum berlayar, serta dari cerita dan pengetahuan kolektif masyarakat mengenai risiko kecelakaan di perairan Sungai Musi. Dengan kata lain, pemahaman tersebut lahir dari pengalaman empiris sebagai pelaku usaha transportasi air, bukan dari proses membaca atau mempelajari norma perundang-undangan secara langsung.

Konsekuensi dari pola pemahaman yang bersifat eksperiensial ini

[95] Rahardjo, *Ilmu Hukum* (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2000).

adalah bahwa pemahaman fungsional tersebut tidak serta-merta dapat menggantikan fungsi pemahaman normatif atas Pasal 27. Pemahaman mengenai pentingnya keselamatan tidak secara otomatis diterjemahkan oleh informan menjadi pemahaman bahwa keselamatan tersebut memiliki instrumen hukum formal berupa kewajiban perizinan usaha yang dapat dimintai pertanggungjawaban oleh negara. Kesenjangan inilah yang menjadi salah satu sebab mengapa pemahaman fungsional yang relatif baik pada aspek keselamatan tidak berbanding lurus dengan perilaku kepatuhan administratif, sebagaimana akan tampak pada pembahasan indikator perilaku hukum.

3. Sikap Hukum (*Legal Attitude*)

Indikator sikap hukum mengukur sejauh mana seseorang menghargai, menerima, dan meyakini bahwa suatu aturan hukum bermanfaat serta layak untuk dipakai.[96] Data yang diperoleh dari ketiga informan menunjukkan pola sikap yang cenderung sependapat. Bapak Juma[97] menyatakan:

"*penting gak penting sih mas, tapu selama saya mejalankan speedboat ini aman aja.*"

Bapak Muklis[98] menyampaikan sikap yang secara eksplisit mengaitkan kepatuhan dengan tidaknya penegakan hukum:

[96] Ahmad Syahir, Ahmadi Hasan, dan Masyithah Umar, "Kepatuhan Terhadap Hukum (Sebuah Perspektif Filsafat Hukum)."
[97] Juma, Wawancara (Desa Upang Mulya, 17 Juli 2026)
[98] Muklis, Wawancara (Desa Upang Mulya, 16 Juli 2026)

"penting sih mas, tapi kayaknya belum perlu, soalnya selama ini belum ada konsekuensi atau sanksi kalo nggak ada perizinan speedboat."

Sementara itu, jawaban Bapak Adi pada beberapa pertanyaan menunjukkan sikap yang cenderung pasif-netral, tidak menunjukkan penolakan tegas terhadap norma perizinan, namun juga tidak menunjukkan dorongan aktif untuk memenuhinya, sebagaimana tercermin dalam jawabannya yang berulang kali menempatkan diri sebagai pihak yang sekadar meneruskan kebiasaan usaha keluarga tanpa sikap evaluatif tersendiri terhadap ketentuan hukum yang berlaku.

Ketiga pola sikap tersebut memperlihatkan bahwa kepatuhan yang dipertimbangkan oleh pemilik speedboat bersifat deterrence-based, yaitu kepatuhan yang berorientasi pada ada atau tidaknya sanksi serta konsekuensi nyata, bukan kepatuhan yang berbasis penghayatan nilai kepastian hukum dan keadilan sebagaimana diidealkan dalam konsep sikap hukum menurut Soekanto. Sikap Bapak Juma yang menyandarkan penilaiannya pada pengalaman pribadi belum pernah celaka, dan sikap Bapak Muklis yang secara terang-terangan mengaitkan pentingnya perizinan dengan ada tidaknya sanksi, keduanya menunjukkan bahwa penerimaan terhadap norma Pasal 27 belum sampai pada tahap penghargaan intrinsik terhadap hukum sebagai pedoman perilaku, melainkan masih berada pada tahap kalkulasi untung-rugi personal.

Sikap hukum yang bertumpu pada pengalaman aman pribadi sekaligus rentan menyimpan potensi disonansi pada saat terjadi peristiwa

yang mengganggu rasa aman tersebut. Sebagaimana disinggung pada Bab I, rangkaian kecelakaan speedboat yang terjadi di perairan Sungai Musi, termasuk peristiwa pada Maret 2026 yang menewaskan satu penumpang, menunjukkan bahwa rasa aman yang dijadikan dasar sikap oleh informan bersifat kontekstual dan tidak permanen. Sikap hukum yang rapuh semacam ini berpotensi berubah secara reaktif setelah terjadinya insiden, namun sebelum insiden tersebut terjadi, sikap tersebut tidak cukup kuat untuk mendorong kepatuhan yang bersifat proaktif tanpa adanya tekanan penegakan hukum dari luar.

Faktor yang turut membentuk sikap hukum demikian adalah ketiadaan pengawasan aktif dari instansi berwenang serta hambatan struktural berupa jarak tempuh dan minimnya informasi persyaratan perizinan sebagaimana disampaikan oleh ketiga informan. Ketika negara, melalui instansi yang berwenang, tidak hadir secara nyata dalam bentuk pengawasan maupun penegakan, maka secara rasional pemilik speedboat cenderung menempatkan kepatuhan hukum sebagai pilihan sekunder yang dapat ditunda, sebagaimana tercermin dalam ungkapan "*jadi nanti dulu mas*" yang disampaikan oleh Bapak Juma ketika ditanya mengenai kendala pengurusan izin. Sikap hukum yang demikian pada gilirannya menjadi penentu langsung bagi pola perilaku hukum yang akan dibahas berikutnya.

4. Perilaku Hukum (*Legal Behavior*)

Indikator prilaku hukum merupakan menifestasi konkret dari ketiga indikator sebelumnya, yaiut nyata yang mecerminkan tingkat kepatuhan

atau ketidakpatuhan seseorang terhadap norma hukum yang berlaku.[99] Data menunjukkan pola yang konsisten pata ketiga informan: seluruhnya belum mengurus perizinan berusaha angkutan perairan, namun seluruhnya juga secara rutin memeriksa kondisi mesin dan perlengkapan *speedboat.* Bapak Juma[100] menyatakan:

"*iya mas tetap di cek, biasanya setelah pulang narik atau sebelum berangkat narik pasti di cek dulu mesinnya mas.*"

Pola serupa dikonfirmasi oleh Bapak Muklis dan Bapak Adi, masing-masing menyatakan senantiasa memeriksa kondisi *speedboat* sebelum atau sesudah beroperasi. Namun demikian, ketika ditanya mengenai status legalitas usaha, ketiganya secara konsisten mengakui belum pernah mengurus perizinan berusaha sebagaimana diwajibkan pasal 27, bahkan Bapak Juma dan Bapak Muklis meyatakan bahwa mayoritas *speedboat* berukuran kecil di Desa Upang Mulya juga beroperasi tanpa surat perizinan, dan hanya *speedboat* berukiran besar yang lazimnya telah memiliki perizinan.

Data ini memperlihatkan adanya dualitas perilkau hukum yang menarik untuk dianalisis lebih jauh. Di satu sisi, terdapat ketidakpatuhan yang konsisten tehadap kewajiban adminsitratif berupa perizinan berusaha, yang jika dilihat murni dari perpektif pasal 27 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, menunjukkan bahwa perilkau hukum formal

[99] Ahmad Ali, *Menguak Teori Hukum (Legal Theory)*.
[100] Juma, Wawancara (Desa Upang Mulya, 17 Juli 2026)

pemilik *speetboat* berada pada level negatif. Di sisi lain, terdapat kepatuhan yang konsisten tehadap norma keselamatan teknis yang bersifat informal, yaitu pemeriksaan rutin mesin dan perlengkapan kapal, yang meskipun tidak didasarkan pada perintah hukum tertulis, secara substansi sejalan dengan salah satu tujuan yang hendak dicapai oleh pemenuhan perizinan itu sendiri, yakni terjaminnya kelaikkan dan keselamatan kapal.

Pola tersebut dapat disebut sebagai dualisme perilaku hukum. Pada satu sisi, pemilik speedboat melakukan tindakan preventif terhadap risiko teknis karena mereka memahami bahwa kondisi mesin berhubungan dengan keselamatan operasional. Tindakan tersebut lahir dari pengalaman, kebiasaan, dan kebutuhan mempertahankan usaha. Pada sisi lain, kewajiban administratif berupa perizinan belum dilakukan, meskipun perizinan secara normatif merupakan kewajiban bagi setiap kegiatan usaha angkutan perairan. Dualisme ini memperlihatkan bahwa perilaku hukum tidak selalu bergerak secara seragam. Seseorang dapat mematuhi aspek yang dianggap langsung berkaitan dengan keselamatan, tetapi tidak mematuhi aspek lain yang dianggap administratif dan tidak menghasilkan manfaat langsung. Dengan demikian, masalah utama pada perilaku pemilik speedboat bukan ketiadaan kepedulian terhadap keselamatan, melainkan belum terintegrasinya keselamatan teknis dengan kepatuhan hukum formal.

Temuan tersebut menunjukkan adanya keterbatasan apabila teori kesadaran hukum dipahami secara terlalu linear. Secara sederhana, seseorang dianggap harus mengetahui hukum, memahami hukum, memiliki

sikap terhadap hukum, kemudian berperilaku sesuai hukum. Namun, data penelitian menunjukkan bahwa pemilik speedboat dapat memiliki perilaku tertentu yang selaras dengan tujuan keselamatan tanpa terlebih dahulu memiliki pengetahuan hukum formal yang kuat. Mereka memeriksa mesin bukan karena memahami Pasal 27, melainkan karena pengalaman operasional mengajarkan bahwa kerusakan mesin dapat membahayakan perjalanan. Dengan demikian, perilaku keselamatan tersebut berasal dari kesadaran praktis terhadap risiko, sedangkan perilaku administratif membutuhkan kesadaran normatif terhadap kewajiban hukum. Perbedaan sumber kesadaran inilah yang menjelaskan mengapa kedua bentuk perilaku tersebut dapat berjalan secara tidak seimbang.

Dalam perspektif Soerjono Soekanto, kondisi tersebut menunjukkan belum tercapainya keselarasan antara pengetahuan, pemahaman, sikap, dan perilaku hukum.[101] Pengetahuan formal masih rendah, pemahaman lebih banyak bersifat fungsional, sikap belum menjadikan perizinan sebagai kebutuhan mendesak, dan perilaku administratif belum sesuai dengan kewajiban. Akan tetapi, perilaku keselamatan yang telah terbentuk dapat menjadi modal untuk membangun kesadaran hukum lebih lanjut. Karena itu, temuan penelitian ini tidak seharusnya dibaca hanya sebagai ketidakpatuhan pemilik speedboat, tetapi sebagai ketidaksinkronan antara dua bentuk perilaku, yaitu perilaku keselamatan berbasis pengalaman dan perilaku legalitas berbasis norma formal.

[101] Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*. 160-161.

Data penumpang memberikan dimensi tambahan terhadap analisis perilaku tersebut.

Ibu Rate:[102] "*sudah lama mas, dari kecil saya sudah naik speedboat soalnya nggak ada kendaraan lain kalo mau ke kota.*"

Ibu Wiwik[103]: "*sudah lama sekali mas mungkin ada 20 tahunan saya naik speedboat.*"

Ibu Rate: "*perhatiin mas, tapi rata-rata speedboat yang saya pakai nggak ada mas pelampung atau alat keselamatan lainnya.*"

Ibu Wiwik: "*kebanyakan speedboat yang saya pakai nggak ada alat keselamatan mas, sekedar pelamung saja tidak ada.*"

Ibu Rate dan Ibu Wiwik telah menggunakan speedboat dalam waktu yang lama karena keterbatasan alternatif transportasi, sekaligus menyadari bahwa sebagian besar speedboat yang mereka gunakan tidak dilengkapi alat keselamatan seperti pelampung. Meski demikian, kondisi tersebut tetap diterima karena speedboat merupakan moda transportasi yang paling memungkinkan bagi kebutuhan mereka. Hal ini menunjukkan bahwa perilaku pemilik speedboat tidak berdiri sendiri, tetapi berlangsung dalam suatu struktur sosial-ekonomi yang juga membatasi pilihan penumpang. Dengan demikian, ketidakpatuhan administratif dapat terus bertahan karena baik pemilik maupun pengguna jasa telah sama-sama beradaptasi terhadap kondisi yang ada.

Pada akhirnya, keempat indikator tersebut menunjukkan suatu

[102] Rate, Wawancara (Desa Upang Mulya, 17 Juli 2026)
[103] Wiwik, Wawancara (Desa Upang Mulya, 16 Juli 2026)

hubungan yang lebih kompleks daripada sekadar tingkat kesadaran hukum yang rendah. Pengetahuan hukum pemilik speedboat lemah, tetapi pemahaman fungsional mengenai keselamatan mulai terbentuk; sikap hukum cenderung pragmatis karena dipengaruhi pengalaman, sanksi, dan kondisi lingkungan; sedangkan perilaku hukum menunjukkan dualisme antara kepatuhan teknis dan ketidakpatuhan administratif. Pola tersebut menunjukkan adanya kesadaran hukum yang masih bersifat sebagian. Kesadaran hukum telah muncul pada beberapa aspek, tetapi belum terintegrasi secara utuh menjadi sikap patuh terhadap seluruh norma yang mengatur kegiatan usaha.

Berdasarkan keseluruhan indikator, dapat dirumuskan bahwa kesadaran hukum pemilik speedboat di Desa Upang Mulya bukan tidak ada, tetapi belum utuh. Kesadaran tersebut telah tampak dalam bentuk kepedulian terhadap kondisi teknis speedboat dan keselamatan penumpang, tetapi belum berkembang menjadi kepatuhan administratif terhadap kewajiban perizinan. Kesenjangan tersebut berawal dari pengetahuan hukum yang tidak memadai, kemudian menghasilkan pemahaman yang lebih bersifat praktis daripada normatif, membentuk sikap yang pragmatis, dan pada akhirnya menghasilkan perilaku yang dualistis: di satu sisi terdapat pemeriksaan mesin dan perlengkapan berdasarkan pengalaman, di sisi lain tidak terdapat pengurusan perizinan berusaha. Faktor sosial dan kelembagaan kemudian mempertahankan kondisi tersebut melalui minimnya pembinaan, keterbatasan akses, ketidakjelasan prosedur,

lemahnya pengawasan, dan normalisasi ketidakpatuhan. Dengan demikian, temuan utama penelitian ini bukan sekadar bahwa pemilik speedboat tidak sadar hukum, melainkan bahwa kesadaran hukum mereka berkembang secara tidak seimbang antara kesadaran keselamatan yang bersifat praktis dan kesadaran legalitas yang bersifat normatif-administratif.

Tabel 4.3 Matriks Ringkasan Temuan Kesadaran Hukum

No.	Indikator	Bapak Juma	Bapak Muklis	Bapak Adi
1.	Pengetahuan hukum	Tahu sebagian, tidak tahu prosedur	Tidak tahu sama sekali	Tidak tahu (usaha warisan)
2.	Pemahaman hukum	Fungsional, berbasis pengalaman aman	Fungsional, paling eksplisit	Fungsional, spekulatif
3.	Sikap hukum	Ambivalen, bergantung pengalaman	Berorientasi sanksi	Pasif-netral
4.	Perilaku administratif	Belum mengurus izin	Belum mengurus izin	Belum mengurus izin
5.	Perilaku keselamatan teknis	Rutin periksa mesin	Rutin periksa kondisi kapal	Rutin periksa mesin dan perlengkapan

C. Kesadaran Hukum Pemilik *SpeedBoat* di Desa Upang Mulya Kecamatan Makarti Jaya Kabupaten Banyuasin Dalam Mewujudkan Kemaslahatan Transportasi Sungai Perspektif *Maqashid al-Syari'ah*

Penelitian ini menggunakan kerangka *maqashid al-syari'ah al-syatibi* yang bertumpu pada lima unsur pokok. Dari kelimanya, dua unsur dinilai paling relevan dengan pengoperasian *speedboat,* yaitu *hifz al-nafs* (perlindungan jiwa),

dan *hifz al-mal* (perlindungan harta). Tiga unsur lainnya, yaitu *hifz al-'aql*, *hifz al-nasl* dan *hifz al-din,* tidak ditemukan bersinggungan secara langsung dengan data lapangan sehingga tidak dibahas lebih lanjut.

1. *Hifz al-Nafs* (Perlindungan Jiwa)

Data lapangan menunjukkan gambaran yang tidak seragam antara keterangan pemilik dan keterangan penumpang. Dari sisi pemilik, ketiga informan menyatakan bahwa mereka rutin memeriksa kondisi speedboat sebelum atau sesudah beroperasi. Bapak Adi,[104] misalnya, menyatakan:

"*selalu saya cek mas terkait kondisi mesin perlengkapan speedboat.*"

Namun dari sisi penumpang, kondisi yang dilaporkan berbeda, terutama pada perlengkapan keselamatan personal. Ibu Wiwik[105] menyatakan:

"*kebanyakan speedboat yang saya pakai nggak ada alat keselamatan mas, sekedar pelampung saja tidak ada.*"

Pernyataan ini diperkuat oleh Ibu Rate yang menyebut bahwa pada rata-rata speedboat yang ia gunakan tidak tersedia pelampung atau alat keselamatan lainnya. Dua keterangan tersebut tidak saling meniadakan, melainkan menunjukkan bahwa kata "perlengkapan" dalam jawaban pemilik agaknya lebih diarahkan pada kelaikan mesin dan kondisi teknis kapal, sementara ketersediaan alat keselamatan bagi penumpang belum

[104] Adi, Wawancara (Desa Upang Mulya, 18 Juli 2026)
[105] Wiwik, Wawancara (Desa Upang Mulya, 16 Juli 2026)

menjadi bagian dari kebiasaan pemeriksaan tersebut.

Merujuk pada *al-Syathibi, hifz al-nafs* merupakan salah satu tujuan primer (*daruriyyat*) syariat yang penjagaannya menjadi syarat keberlangsungan hidup manusia.[106] Dalam kerangka tersebut, temuan di atas dibaca sebagai pemenuhan maslahah yang parsial. Perlindungan jiwa telah terpenuhi pada dimensi pencegahan kecelakaan melalui pemeriksaan mesin, tetapi belum terpenuhi pada dimensi mitigasi akibat kecelakaan melalui alat keselamatan personal. Perbedaan dua dimensi ini penting karena keduanya bekerja pada tahap yang berbeda: pemeriksaan mesin menurunkan kemungkinan terjadinya kecelakaan, sedangkan pelampung menentukan apakah seorang penumpang dapat selamat ketika kecelakaan tetap terjadi. Risiko kehilangan nyawa yang justru paling bergantung pada pelampung karenanya tetap terbuka lebar, dan inilah celah maslahah yang paling kritis dalam praktik yang ditemukan.

Secara normatif, larangan menjerumuskan diri ke dalam kebinasaan dan kaidah *dar'u al-mafasid muqaddam 'ala jalb al-mashalih* (menolak kerusakan didahulukan atas mengambil manfaat) menuntut agar setiap pelaku usaha jasa angkutan meminimalkan risiko yang dapat merenggut jiwa pengguna jasanya. Dengan kaidah ini, ketiadaan pelampung tidak dapat dipandang sebagai kekurangan kecil, sebab ia menyangkut unsur *daruriyyat*. Bahkan perlu dicatat bahwa penumpang yang telah bertahun-tahun menggunakan speedboat, sebagaimana dialami Ibu Wiwik selama

[106] Abu Ishaq Ibrahim bin Musa bin Muhammad Al-Lakhmi Al-Shatibi, *Al-Muwafaqat Fi Ushul Al-Syari'ah*. 11-12.

sekitar dua puluh tahun, telah menormalkan kondisi tersebut. Normalisasi ini menunjukkan bahwa mafsadah yang sesungguhnya nyata dapat terlihat wajar ketika ia berlangsung lama tanpa kejadian.

Terdapat beberapa faktor yang menjelaskan kesenjangan tersebut. Pertama, tidak adanya pengawasan dan pembinaan dari instansi berwenang sebagaimana disampaikan ketiga informan, sehingga standar kelengkapan keselamatan tidak pernah dijadikan ukuran yang wajib dipenuhi. Kedua, pengalaman aman yang dirasakan pemilik, sebagaimana tampak pada pernyataan Bapak Juma bahwa selama ini belum terjadi apa-apa, membuat kebutuhan terhadap alat keselamatan tidak dirasakan mendesak. Ketiga, ketiadaan alternatif transportasi lain bagi penumpang, karena moda darat terkendala jalan perusahaan sawit yang sulit dilalui saat musim hujan atau harus menempuh jarak yang jauh, membuat penumpang tidak memiliki daya tawar untuk menuntut kelengkapan keselamatan.

Implikasi dari temuan ini adalah bahwa kewajiban perizinan sebagaimana Pasal 27 semestinya dipahami sebagai pintu masuk bagi terpenuhinya standar keselamatan, termasuk kewajiban menyediakan alat keselamatan bagi penumpang. Selama perizinan tidak ditempuh, tidak ada mekanisme yang memeriksa dan memastikan pemenuhan *hifz al-nafs* pada dimensi tersebut. Dengan demikian, kebiasaan pemeriksaan mesin yang baik tidak dapat dijadikan alasan untuk menyatakan bahwa perlindungan jiwa telah terpenuhi, sebab ia baru menjawab separuh dari tuntutan *maqashid*.

2. *Hifz al-Mal* (Perlindungan Harta)

Data pada unsur ini bertumpu pada dua hal. Pertama, ketiadaan izin usaha pada ketiga pemilik *speedboat.* Bapak Muklis menyatakan secara terus terang bahwa selama ini ia menjalankan usahanya tanpa surat perizinan, dan ketiganya menyatakan bahwa *speedboat* kecil di desa tersebut pada umumnya beroperasi tanpa izin. Kedua, pandangan penumpang mengenai pentingnya kepastian tanggung jawab. Ibu Rate[107] menyatakan:

"*penting mas, supaya kalau ada apa-apa ada yang tanggung jawab, tapi kita misalnya nggak ada juga kita mintak tanggungjawab ke yang punya speedboat kalo misalkan ada apa-apa mas*."

Ibu Wiwik juga menyatakan bahwa perizinan penting agar ada kepastian tentang siapa yang bertanggung jawab. Kedua keterangan ini menunjukkan bahwa penumpang menggantungkan harapan tanggung jawab pada pemilik *speedboat* secara personal, bukan pada suatu sistem yang menjamin.

Dari sudut *hifz al-mal*, legalitas usaha semestinya menjadi instrumen kepastian perlindungan harta, baik harta pemilik berupa kapal, harta penumpang berupa barang bawaan atau muatan, maupun hak penumpang atas kompensasi apabila terjadi kerugian.[108] Ketiadaannya membuat perlindungan harta bergantung pada itikad baik personal semata. Secara

[107] Rate, Wawancara (Desa Upang Mulya, 17 Juli 2026)
[108] Abu Ishaq Ibrahim bin Musa bin Muhammad Al-Lakhmi Al-Shatibi, *Al-Muwafaqat Fi Ushul Al-Syari'ah*. 21.

syar'i maupun yuridis, perlindungan yang bersandar pada itikad baik saja tergolong rentan dan tidak menjamin maslahah secara struktural, sekalipun secara kasuistik penyelesaian secara personal dapat saja berhasil memenuhi tuntutan tanggung jawab penumpang. Keberhasilan kasuistik tersebut bersifat kebetulan, sebab bergantung pada kemauan dan kemampuan pemilik pada saat kejadian, bukan pada mekanisme yang dapat dituntut.

Para pemilik menyatakan bahwa penghasilan dari speedboat tergolong stabil dan menjadi sumber nafkah utama mereka. Dengan kaidah tersebut, pemilik yang memperoleh manfaat ekonomi dari jasa angkutan berkewajiban pula memastikan adanya tanggungan yang jelas atas risiko yang ditimbulkan usahanya. Perizinan berusaha, dalam hal ini, berfungsi menjadikan tanggungan tersebut terlembagakan, karena identitas pelaku usaha tercatat, kegiatan dapat diawasi, dan tanggung jawab dapat dimintakan.

Faktor yang mempertahankan kondisi ini antara lain hambatan jarak dan ketidakjelasan persyaratan pengurusan izin sebagaimana disampaikan ketiga pemilik, serta tidak adanya pendampingan dari instansi terkait. Hambatan tersebut menyebabkan legalitas dipandang sebagai urusan yang jauh dan tidak segera menghasilkan manfaat. Implikasinya, kepastian hukum atas harta belum dapat dinikmati oleh pemilik maupun penumpang. Pemilik tidak memiliki dasar formal yang melindungi usahanya, sedangkan penumpang tidak memiliki jalur yang pasti untuk menuntut ganti rugi. Kondisi ini menunjukkan bahwa hifz al-mal pada praktik yang ditemukan

hanya terjaga secara informal dan belum secara struktural.

Kedua unsur di atas menunjukkan bahwa kewajiban perizinan, karena berkaitan langsung dengan keselamatan jiwa (*hifz al-nafs*) dan harta (*hifz almal*), seharusnya ditempatkan pada tingkat *dharuriyyat* (kebutuhan primer), bukan sekedar *hajiyyat* atau *tahsiniyyat.*[109] Namun, sikap para informan yang cenderung menempatkan sebagai urusan yang dapat ditunda, karena merasa aman selama ini dan belum ada sanksi, memperlihatkan adanya kekeliruan skala prioritas pada tingkat sosial masyarakat setempat. Hal yang secara *maqashid* berada pada tingkat primer diperlukan seolah-olah sebagi beban administratif yang bersifat tersier.

Secara keseluruhan, praktik yang ditemukan menghasilkan maslahah yang parsial. Keselamatan teknis berjalan atas inisiatif pribadi pemilik, tetapi menyisakan mafsadah potensial berupa ketiadaan jaminan hukum formal dan alat keselamatan yang memadai. Kondisi ini berkontradiksi dengan tujuan syariat untuk melindungi jiwa dan harta secara utuh. Temuan ini juga menegaskan posisi kebaruan penelitian dibandingkan sepuluh penelitian terdahulu pada Bab II, yang belum ada satu pun mengkaji kesadaran hukum pemilik speedboat melalui pendekatan gabungan teori Soekanto dan maqashid al-syari'ah secara khusus di lokasi penelitian ini.

[109] Abu Ishaq Ibrahim bin Musa bin Muhammad Al-Lakhmi Al-Shatibi, *Al-Muwafaqat Fi Ushul Al-Syari'ah*. 8

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan uraian hasil penelitian dan pembahasan yang telah dikemukakan pada bab sebelumnya, dapat dikemukakan kesimpulan sebagai berikut yang merupakan jawaban atas rumusan masalah yang menjadi fokus penelitian ini:

Pertama, Kesadaran hukum pemilik *speedboat* di Desa Upang Mulya terhadap kewajiban perizinan berusaha berdasarkan pasal 27 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran bukan tidak ada, tetapi belum utuh. Kesadaran tersebut berkembang secara tidak seimbang antara kesadaran keselamatan yang bersifat praktis dan kesadaran legalitas yang bersifat normatif-administratif. ketidakseimbangan ini tampak pada keempat indikator kesadaran hukum menurut Soerjono Soekanto.

1. Pengetahuan hukum, berada pada tingkat rendah hingga sangat rendah. Dari tiga pemilik, hanya Bapak Juma yang megetahui secara umum bahwa usaha *speedboat* semestinya memiliki perizinan, itupun tanpa mengetahui prosedur, syarat, dan instansi yang berwenang. Bapak Muklis dan Bapak Adi sama sekali tidak mengetahui kewajiban tersebut. Kondisi ini dipengaruhi oleh minimnya sosialisasi dari Dinas Perhubungan, keterbatasan akses informasi, dan pewarisan usaha yang hanya mengalihkan aset serta keterampilan teknis tanpa pengathuan hukum, sehingga regenerasi usaha berlangsung sebagai regenerasi ekonomi, bukan regenerasi kesadaran

hukum.

2. Pemahaman hukum bersifat fungsional, bukan normatif. Para pemilik memahami adanya keterkaitan antara perizinan, kelengkapan *speedboat,* dan keselamatan penumpang. Namun peahaman tersebut bersumber dari pengalaman dan akal sehat (*common sense understanding*), bukan dari pemahaman tersebut atas isi pasal 27. Temuan ini menunjukkan bahwa urutan hierarkis dalam teori Soerjono Soekanto tidak sepenuhnya linier, karena pemahaman dapat muncul tanpa pengetahuan hukum yang memadai, tetapi belum dapat menggantikan pamahaman normatif atas kewajiban perizinan.
3. Sikap hukum bersifat pragmatis dan berorientasi sanksi (*deterrence-based*). Bapak Juma menilai perizinan penting tetapi menyadarkannya pada pengalaman bahwa selama ini tidak pernah celaka, Bapak Muklis mengaitkannya dengan belum adanya sanksi, dan Bapak Adi bersikap pasif-netral sebagai penerus ada tidaknya sanksi dan rasa aman pribadi, bukan penghayatan nilai kepastian hukum dan keadilan. Lemahnya pengawasan, jarak tempu yang jauh, dan ketidakjelasan persyaratan membuat perizinan dipandang sebagai urusan yang dapat ditunda.
4. Perilaku hukum bersifat dualistis. Seluruh informan belum mengurus perizinan berusaha, padahal pasal 27 mewajibkannya, tetapi seluruhnya secara rutin memeriksa kondisi mesin dan perlengkapan *speedboat.* Persoalan utamanya dengan demikian bukan ketiadaan kepedulian terhadap keselamatan, melainkan belum terintegrasinya keselamatan teknis dengan

kepatuhan hukum formal. Ketidakpatuhan administratif ini bertahan karena pemilik dan penumpang sama-sama telah beradaptasi terhadap kondisi yang ada akibat terbatasnya alternatif transportasi.

Secara keseluruhan, keempat indikator menunjukkan kesadaran hukum yang bekembang tidak seimbang antara kesadaran keselamatan yang bersifat praktis dan kesadaran legalitas yang bersifat normatif-administratif.

*Kedua***,** Kesadaran hukum pemilik *speedboat* baru mewujudkan kemaslahatan yang bersifat parsial. Dalam kerangka *maqashid al-syari'ah* al-Syatibi, perlindungan jiwa (*hifz al-nafs*) baru terpenuhi pada dimensi pencegahan kecelakaan melalui pemeriksaan rutin mesin, tetapi belum terpenuhi pada dimensi mitigasi akibat kecelakaan karena sebagian besar speedboat tidak dilengkapi alat keselamatan personal seperti pelampung. Ketiadaan pelampung menyangkut unsur *daruriyyat* dan membuka risiko hilangnya nyawa. Kondisi ini dipertahankan oleh lemahnya pengawasan, pengalaman aman yang dirasakan pemilik, serta tidak adanya daya tawar penumpang akibat ketiadaan alternatif transportasi.

Adapun perlindungan harta (*hifz al-mal*) hanya terjaga secara informal dan belum secara struktural. Ketiadaan izin usaha membuat perlindungan harta pemilik maupun penumpang, termasuk kepastian tanggung jawab dan ganti rugi, bergantung pada itikad baik personal, bukan pada mekanisme yang dapat dituntut. Hal ini tidak sejalan dengan kaidah al-kharaj bi al-daman, yang menuntut pemilik yang memperoleh manfaat ekonomi turut memikul tanggungan yang jelas atas risiko usahanya. Dengan demikian, kewajiban

perizinan seharusnya ditempatkan pada tingkat *dharuriyyat*, bukan *hajiyyat* atau *tahsiniyyat*. Sikap pemilik yang memandang perizinan sebagai beban administratif yang dapat ditunda menunjukkan kekeliruan skala prioritas di tingkat sosial masyarakat, sehingga praktik yang ada menyisakan mafsadah potensial dan belum sejalan dengan tujuan syariat untuk melindungi jiwa dan harta secara utuh.

B. Saran

Kelebihan penelitian ini terletak pada penggabungan teori kesadaran hukum Soekanto dan *maqashid al-syari'ah* di lokasi yang belum pernah dikaji, serta temuan mengenai dualisme perilaku hukum dan pewarisan usaha tanpa pewarisan pengetahuan hukum. Adapun celahnya, penelitian ini hanya melibatkan tiga pemilik *speedboat* dan dua penumpang, tidak menelaah secara langsung perspektif instansi berwenang, dan hanya membahas dua dari lima unsur maqashid. Berdasarkan hal tersebut, saran yang dapat diajukan adalah sebagai berikut:

1. Pemilik *speedboat* hendaknya menyadari bahwa perizinan berusaha merupakan bagian dari upaya melindungi jiwa dan harta, bukan sekadar beban administratif. Pemilik juga perlu melengkapi *speedboat* dengan alat keselamatan, terutama pelampung, serta menanamkan pengetahuan hukum kepada generasi penerus usaha, tidak hanya keterampilan teknis. Penumpang hendaknya lebih berani menuntut hak atas keselamatan, misalnya dengan menanyakan ketersediaan pelampung dan tidak menormalisasi kondisi yang berisiko. Sementara itu, pemerintah desa dan

instansi terkait diharapkan menjadi jembatan informasi dengan memfasilitasi sosialisasi, pendampingan pengurusan izin, dan pengawasan secara berkala, agar hambatan jarak dan ketidakjelasan persyaratan tidak lagi menjadi alasan penundaan perizinan.

2. Perguruan tinggi disarankan mengoptimalkan peran pengabdian kepada masyarakat melalui penyuluhan hukum di wilayah perairan, dengan materi mengenai kewajiban perizinan berusaha angkutan perairan, prosedur pengurusannya, dan kaitannya dengan keselamatan. Perguruan tinggi juga perlu memperkuat kajian yang mengintegrasikan hukum positif dan hukum Islam (*maqashid al-syari'ah*), khususnya dalam isu transportasi dan pelayanan publik, serta menjadikan hasil penelitian ini sebagai referensi bagi penelitian sejenis. Selanjutnya, kerja sama dengan pemerintah daerah dan instansi terkait perlu dijalin agar hasil penelitian dapat menjadi bahan masukan dalam penyusunan program pembinaan bagi pelaku usaha transportasi sungai.
3. Peneliti selanjutnya disarankan memperluas jumlah dan variasi informan, termasuk pemilik *speedboat* berukuran besar yang telah berizin sebagai pembanding serta pemilik di desa-desa lain pada wilayah perairan yang sama. Peneliti juga perlu melibatkan instansi berwenang, seperti Dinas Perhubungan dan syahbandar, untuk menggali hambatan dari sisi penyelenggara layanan perizinan dan pengawasan. Selain itu, penggunaan pendekatan kuantitatif atau campuran dapat mengukur tingkat kesadaran hukum secara lebih terukur dan menguji secara empiris hubungan

antarindikator yang dalam penelitian ini ditemukan tidak sepenuhnya linear. Kajian lanjutan mengenai perlindungan hukum bagi penumpang, seperti asuransi dan tanggung jawab pengangkut, serta unsur *maqashid* lainnya juga layak dikembangkan apabila ditemukan keterkaitannya dengan data lapangan.

DAFTAR PUSTAKA

Abd Rahman, Syafruddin, dan Marthen B Salinding. "Penegakan Hukum Tindak Pidana Pelayaran Pada Kapal Yang Mengangkut Barang Khusus Dan Barang Berbahaya Di KSOP Kelas II Tarakan." *Akta Yudisia* 10 No 2 (2025). https://garuda.kemdiktisaintek.go.id/documents/detail/5398602.

Abu Ishaq Ibrahim bin Musa bin Muhammad Al-Lakhmi Al-Shatibi. *Al-Muwafaqat Fi Ushul Al-Syari'ah*. Khobar: Dar Ibn 'Affan, 1997.

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

Ahmad Heru Romadhon, fajar Rachmad Dwi Miarsah, dan Oktavina Putri Rodhi. "Kesadaran Hukum Sebagai Upaya Menguatkan Masyarakat Yang Inklusif Dan Damai Untuk Pembangunan Berkelanjutan." *Jurnal Ilmu Hukum Prima* 7 No 2 (2024). https://jurnal.unprimdn.ac.id/index.php/IHP/article/view/5818/3538.

Ahmad Syahir, Ahmadi Hasan, dan Masyithah Umar. "Kepatuhan Terhadap Hukum (Sebuah Perspektif Filsafat Hukum)." *Indonesian Journal of Islamic Jurisprudence,Economic and Legal Theory (IJIJEL)* 1 No 4 (2023). https://doi.org/https://doi.org/10.62976/ijijel.v1i4.246.

Ana Aprillia dan Ahmad Heru Romadhon. "Analisis Yuridis Atas Pemberian Izin Muatan Angkutan Laut oleh Kementerian Perhubungan yang Menyebabkan Kecelakaan Kapal." *INOMATEC: Jurnal Inovasi dan Kajian Multidisipliner Kontemporer* 01 No 03 (2026).

https://portalpublikasi.com/index.php/inomatec/article/view/855.

Arikunto, Suharsimi. *Prosedur Penelitian Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta, 2014.

Bambang Sunggono. *Metodololgi Penelitian Hukum*. Jakarta: Rajawali Press, 2013.

Dede Nurwahidah, Yadi Janwari, dan Dedah Jubaedah. "Konsep Pemikiran Ekonomi dan Maqashid Syariah Perspektif Imam Al-Syathibi." *MAMEN (Jurnal Manajemen)* (Bandung) 3 no 3 (2024). https://doi.org/https://doi.org/10.55123/mamen.v3i3.3918.

Doni Azhari, Ade Daharis, dan Muhammad Abduh. *Sosiologi Hukum*. Sidoarjo: Duta Sains Indonesia, 2024.

Elan Nora. "Upaya Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum dalam Masyarakat." *Nomos: Jurnal Penelitian Ilmu Hukum* 3 No 2 (2023). https://doi.org/https://doi.org/10.56393/nomos.v3i2.1488.

Esau Jepriyanus Yobem. "Tinjauan Perlindungan Hukum Pengguna Jasa Angkutan Sungai Kapal Cepat Non-Reguler." Tesis, Universitas Borneo, 2023.

Fadly Ananta. "Tinjauan Yuridis Perlindungan Hukum Konsumen Yang Megalami Kerugian akibat Keterlambatan Pengiriman Barang Oleh perusahaan Ekspedidi Laut Menurut Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999." Skripsi, Universitas Islam Sumatera Utara, 2024.

Faishal Agil Al Munawar. *Abd Al-Majid Al-Najjar's Perspektive on Maqasd Al-*

Syariah. (Malang) 20 No 2 (2021). https://doi.org/https://doi.org/10.31958/juris.v20i2.4281.

Fathurrahim. "Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Dalam Hal Kelebihan Kapasitas *Speedboat* Di Pelabuhan Fuda-Dufa." *Rewang Rencang : Jurnal Hukum Lex Generalis* 4 No 12 (2023). https://doi.org/https://doi.org/10.56370/jhlg.v4i12.495.

Hanny Khumairoh. "Perlindungan Terhadap Penumpang *Speedboat* Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelataran Perspektif Hukum Ekonomi Syariah (study Kasus Jasa *Speedboat* di Makarti Jaya)." Tesis, Universitas Islam Negri Raden Fatah, 2024.

Hengky Supit. *Pedoman Khusus Keselamatan Dan Kemanan Pelayaran*. Jakarta: Badan Koordinasi Keamanan Laut, 2009.

I Wayan Pratama Putra. "Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Jasa Transportasi Laut Dari Sanur Meuju Nusa Penida Ditinjau Berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen." *Widyasrama* (Denpasar) 38 no 1 (2022).

Iqbal Hasan. *Pokok-Pokok Materi Metodologi Penelitian dan Aplikasinya*. Jakarta: Ghalia Ikapi, 2002.

Ira Herlina. "Analisis Hukum Ekonomi Syariah Tentang Perlindungan Konsumen Atas Rusaknya Barang Oleh Ekspeditur (studi di JNE Peninjauan Kecamatan Peninjauan Raya Kabupaten Ogan Komering Ulu Sumatera

Selatan).” Skripsi, Universitas Islam Negeri Raden Intan, 2025.

Irnaldi Rahim Wijaya. “Analisis Perubahan UU No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran terhadap UU No. 11 tahun 2020 tentang Cipta kerja.” *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan* 9 No 9 (2023). https://doi.org/https://doi.org/10.5281/zenodo.7970167.

Jera Gratia Montolalu. “Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Yang Mengalami Kerugian Akibat Pengiriman Barang Oleh Perusahaan Ekspedisi Pengangkutan Laut.” *Jurnal fakultas Hukum Unsrat Lex Privatum* (Manado) 14 no 5 (2025). https://ejournal.unsrat.ac.id/v3/index.php/lexprivatum/article/view/60227.

Jeyfer Victori Lioso, Cornelis Dj. Massie, dan Natalia L. Lengkong. “Keselamatan Dan Keamanan Pelayaran Di Laut Menurut Hukum Laut Di Indonesia.” *Lex Administratum Jurnal Fakultas Hukum Unsrat* 13 No 2 (2025).

Jonaedi Efendi dan Johhny Ibrahim. *Metode Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*. Depok: Prenadamedia Group, 2026.

Lexy J. Moleong. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya, 2017.

Lira dan Muhammad Adnan. “Upaya Peningkatan Pemahaman Masyarakat Tentang Hukum Untuk Meningkatkan Kesadaran Hukum.” *Journal Of Training Ad Community Service Adpertisi (JTCSA)* 4 No 2 (2024). https://www.jurnal.adpertisi.or.id/index.php/JTCSA/article/view/578.

Mohammad Hifni dan Irwanto Irwanto. "Analisis Yuridis Pelaksanaan Proses Perizinan Dalam Penataan Ruang Di Indonesia." *YUSTISI: Jurnal Hukum & Hukum Islam* 12 No 1 (2025). https://doi.org/https://doi.org/10.32832/yustisi.v12i1.19029.

Muhamma ChAirul HUda. *Metode Penelitian Hukum (Pendekatan Yuridis Sosiologis)*. Semarang: The Mahfud Ridwan Institute, 2021.

Muhammad Nur Fathoni, Susilo Handoyo, dan Rosdiana. "Perlindungan Hukum Terhadap Pemilik Kendaraan Bermotor Apabila Terjadi Kerusakan Pada Kendaraan Bermotor Yang Diakibatkan Oleh Pekerja Bongkar Muat Di Pelabuhan Kelotok Balikpapan - PPU." *Jurnal Lex Suprema* 1 No 2 (2019). https://jurnal.law.uniba-bpn.ac.id/index.php/lexsuprema/article/viewFile/154/pdf.

Muhammad Nur Yasin. *Politik Hukum Ekonomi Syariah di Indonesia*. Malang: UIN-Maliki Press, 2018.

Nastasya Fricilia Putri. "Perlindungan Konsumen Atas Penambahan Biaya Ongkos Travel Tanpa Kesepakatan Dalam Perspektif Hukum Islam (Studi Pada Jasa Travel Linggau Wisata Rute Kota Lubuklinggau Sumatera Selatan)." Skripsi, Universitas Islam Negeri Raden Intan, 2024.

Nur Aripka. "Tinjauan Yuridis Keselamatan Dan Keamanan Berlayar Berdasarkan Undang-Undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran." *JurnalIlmuSosialdanHumaniora* (Tangerang) 3 no 2 (2023).

https://jurnal.fkip.unmul.ac.id/index.php/langgong.

Nur Solikhin. *Pengantar Metodologi Panelitian Hukum*. Pasuruan: CV. Penerbit Qiara Media, 2019.

Nurliana Ritonga. "Pertanggungjawaban Sanksi Administratif Dalam Jasa Konstruksi." *Seminar Nasional Hukum, Sosial dan Ekonomi* 4 No 1 (2025). https://jurnal.umsu.ac.id/index.php/sanksi/article/view/25439.

Nurul Qomariyah dan Dwi Latifatul Ulya. "Konsep Dan Implementasi Maqasid Syari'ah (Daruriyat, HAjiyyat, dan Tahsiniyyat) Dalam Hukum Islam." *At-Tarbiyah : Jurnal Penelitian Dan Pendidikan Agama Islam* 3 No 2 (2026). https://journal.staittd.ac.id/index.php/at/article/view/852.

Oksidelfa Yanto. *Negara Hukum Kepastian, Keadilan, dan Kemanfaatan Hukum Dalam Sistem Peradilan Pidana Indonesia*. Bandung: Penerbit Pustaka Reka Cipta, 2020.

Paryadi. "Maqashid Syariah : Definisi Dan Pendapat Para Ulama." *Cross-Border* 4 No 2 (2021). https://journal.iaisambas.ac.id/index.php/Cross-Border/article/view/742.

Perhubungan, PPID. "Pelayanan Transportasi Yang Berkeselamatan." *Dishub*, 27 Oktober 2024. https://dishub.acehprov.go.id/2024/10/27/pelayanan-transportasi-yang-berkeselamatan/.

Rahardjo. *Ilmu Hukum*. Bandung: Citra Aditya Bakti, 2000.

Riadhi Alhayyan, Suhaidi, Muhammad Din Al Fajar, dan Siti Khairunnissa. "Pertanggungjawaban Perdata Dalam Penegakan Hukum Lingkungan Di Desa Marindal II Kecamatan Patumbak Kabupaten Deli Serdang." *Communnity Development Journal* 2 No 3 (2021).

Rike Fitriani. "Sanksi Pidana Terhadap Kecelakaan *Speedboat* Menurut Pasal 359 KUHP ditinjau dari Hukum Pidana Islam." Tesis, Universitas Islam Negeri Raden Fatah, 2022.

Risnal Indrawan. "Kesadaran dan Ketaatan Hukum Masyarakat sebagai Faktor Tegaknya Negara Hukum di Indonesia." *De Cive: Jurnal Pendidikan Penelitian Pancasila Dan Kewarganegaraan* 2 No 1 (2022). https://doi.org/https://doi.org/10.56393/decive.v2i1.1494.

Rokaz Estrie Qomiroh Elfaiq. "Perizinan dan Transportasi Oline Dalam Aspek Hukum Administrasi Negara Pasca Putusan Uji Materiil Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor : 15.P?HUM/2018 Studi Kasus Di Kabupaten Garut." Tesis, Universitas Nahdlatul Ulama Indonesia, 2023.

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

Saifullah. *Buku Panduan Metodologi Penelitian*. Malang: Fakultas Syariah UIN Malang, 2006.

Salni Pajar. *Dinas Komunikasi Informatika Statistik dan Persandian Kabupaten Banyuasin*. (Banyuasin), 2025. https://diskominfo.banyuasinkab.go.id/wp-content/uploads/sites/124/2026/01/BUKU-PROFIL-KABUPATEN-

BANYUASIN-TAHUN-2025_compressed.pdf.

Samuel Edy Putra Tampubolon, Ardiansah, dan Bagio Kadaryanto. "Penegakan Hukum Terhadap Kapal Yang Tidak Memiliki Surat Persetujuan Berlayar Dkabupaten Kepulauan Meranti." *ANDREW LAW CENTER* 4 No 2 (2025). https://doi.org/https://doi.org/10.61876/alj.v4i2.159.

Shelvia Sipa Hekin dan Stefanus Don Rade. "Efektivitas Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Terhadap Keselamatan Penumpang Transportasi Laut Pada PT. ASDP Ferry Cabang Kupang Bolok." *Journal Of Law And Nation* (Kupang) vol 2 no 3 (2023).

Sigit Haryanto Prabowo. "Kewenangan Dinas Perhubungan Provinsi Nusa Tenggara Barat Dalam Bidang Pelayaran (Studi di PT. Mutiara Alas)." Tesis, Universitas Muhammadiyah, 2022.

Soerjono Soekanto. *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*. Jakarta: Rajawali Press, 2019.

———. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI Press, 1986.

Sri mamuji. *Metode Penelitian dan Penulisan Hukum*. Bandung: Putaka Setiya, 2007.

Sugiyono. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif Dan R&D*. Bandung: Alfabeta, 2014.

Suharsimi Arikanto. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta, 2014.

Suryani dan Imam Muazansyah. “Standar Pelayanan Angkutan Penyeberangan Tanjung Selor – Tarakan.” *GOVERNANCE: Jurnal Kebijakan dan Manajemen Publik* 10 No 2 (2020). https://doi.org/https://doi.org/10.38156/gjkmp.v10i2.133.

Susi Rapidawati. “Perlindungan Konsumen Terhadap Jasa Transportasi Perairan Penumpang dan Barang (studi Kasus Km Jekatik Ekspres Tujuan Pekanbaru-Selatpanjang).” Skripsi, Universitas Islam Riau, 2021.

Syafrida Safni Sahir. *Metode Penelitian*. 2022.

Titie Rachmiati Poetri dan Eko Prasetyo. “Integrasi Sistem Perizinan Berusaha Berbasis Risiko dan Sertifikasi Halal untuk Mewujudkan Layanan Terpadu yang Efisien bagi Pelaku Usaha.” *Eksekusi: Jurnal Ilmu Hukum dan Administrasi Negara* 4 No 2 (2026). https://doi.org/https://doi.org/10.55606/eksekusi.v4i2.2404.

Tomi Satria, Khadijah, dan Widya sari. “Maqashid Syariah sebagai Paradigma Hukum Islam Kontemporer.” *Al-Ilmiya Jurnal Pendidikan Islam* (Padang) 1 no 3 (2025).

“UU No. 17 Tahun 2008.”tentang Pelayaran.

Vivid Dekanawati, Ningrum Astriawati, Yudhi Setiyantara, Joko Subekti, dan Arneta Fikri Kirana. “Ananlisis Pengaruh Kualitas Pelayanan Diklat Kepabeanan Terhadap Kepuasan Peserta Pelatihan.” *Jurnal Sains Dan Teknologi MARITIM* 23 No 2 (2023).

https://doi.org/https://doi.org/10.33556/jstm.v23i2.344.

Weriza Ulfah dan Hudi Yusuf. "Perspektif Hukum Dagang: Perlindungan Hukum Atas Jasa Pengiriman Barang Melalui Jalur Laut." *Jurnal Intelek Insan Cendikia* (Jakarta) 1 no 4 (2024). https://doi.org/https://jicnusantara.com/index.php/jiichttps://jicnusantara.com/index.php/jiic.

Widodo, Haris. "Speedboat Hantam Ombak Besar di Perairan Sungai Musi, Satu Penumpang Tewas - Detik Sumsel." Speedboat Hantam Ombak Besar di Perairan Sungai Musi, Satu Penumpang Tewas - Detik Sumsel. Diakses 27 April 2026. https://www.detiksumsel.com/kriminal/97416823796/speedboat-hantam-ombak-besar-di-perairan-sungai-musi-satu-penumpang-tewas.

Yuliani. "3 Korban Kecelakaan *Speedboat* di Sungai Musi Ditemukan." IDN Times Sumsel, 6 Februari 2024. https://sumsel.idntimes.com/news/sumatera-selatan/3-korban-kecelakaan-speed-boat-di-sungai-musi-ditemukan-00-6zz13-ywhtmw.

Yusnidah, Aja Avriana Sahid, Lopian Nauli Nadeak, dan Netty Kesuma. "Kewajiban Owner Dalam Pengurusan Rencana Pola Trayek Kapal Pada PT. Margo Indonesia Serviceestama Jakarta." *Journal of Maritime and Education* 8 No 1 (2026). https://doi.org/https://doi.org/10.54196/jme.v8i1.226.

LAMPIRAN-LAMPIRAN

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

Nomor : 531 /F.Sy.1/TL.01/05/2026 Malang, 14 Juli 2026
Hal : **Permohonan Izin Penelitian**

Kepada Yth.
Kepala Desa Upang Mulya
Dusun 1 Upang Mulya Kec. Makarti Jaya

Assalamualaikum wa Rahmatullah wa Barakatuh

Dalam rangka menyelesaikan tugas akhir/skripsi mahasiswa kami:

Nama	:	Taupik Ibrahim
NIM	:	230202110133
Program Studi	:	Hukum Ekonomi Syariah

mohon diperkenankan untuk mengadakan penelitian dengan judul :
Kesadaran Hukum Pemilik Speedboat Terhadap Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Perspektif Maqashid Al-Syari'ah (Studi di Desa Upang Mulya, Kecamatan Makarti Jaya, Kabupaten Banyuasin), pada instansi yang Bapak/Ibu Pimpin.

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

Wassalamualaikum wa Rahmatullah wa Barakatuh

Scan Untuk Verifikasi

Dekan,

Umi Sumbulah

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

Surat Permohonan Izin Penelitian



PEMERINTAH KABUPATEN BANYUASIN
KECAMATAN MAKARTI JAYA
DESA UPANG MULYA
Alamat : Jln. Parit 7 RT 004 Dusun I Upang Mulya Kec. Makarti Jaya 30972

SURAT KETERANGAN

Nomor: 503/060/SKT/UM/VII/2026

Yang bertanda tangan di bawah ini Kepala Desa Upang Mulya, Kecamatan Makarti Jaya, Kabupaten Banyuasin, Dengan ini menerangkan bahwa:

Nama	: Taupik Ibrahim
NIM	: 230202110133
Fakultas	: Syariah
Program Studi	: Hukum Ekonomi Syariah

Menerangkan dengan sebenarnya bahwa sesuai Surat Pengajuan Permohonan Izin Penelitian guna pemenuhan Skripsi atas nama yang tersebut di atas, dengan ini Pemerintah Desa Upang Mulya, Kecamatan Makarti Jaya, Kabupaten Banyuasin. Memberikan izin untuk mengadakan Penelitian di Desa Upang Mulya dengan Judul:

Kesadaran Hukum Pemilik *Speedboat* Terhadap Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Perspektif Maqashid Al-Syari'ah (Studi di Desa Upang Mulya, Kecamatan Makarti Jaya, Kabupaten Banyuasin)

Demikian surat keterangan ini dibuat dengan sebenar-benarnya dan dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Upang Mulya, 14 Juli 2026
Kepala Desa Upang Mulya

SABIR

Surat Balasan Izin Penelitian

Pedoman wawancara dengan pemilik *speedboat*

No.	Pertanyaan
1.	Sudah berapa lama bapak menjalanin *speedboat* ini?
2.	Biasanya *speedboat* bapak dipakai untuk apa saja, penumpang atau barang?
3.	Setahu bapak, kalau *speedboat* di pakai untuk usaha (bukan cuma buat sendiri), apakah perlu megurus surat-suratnya juga?
4.	Pernah nggak ada orang dari Dinas Perhubungan atau instansi lain yang datang ke desa buat kasih tahu soal urus-mengurus perizinan *speedboat*?
6.	Menurut bapak, aturan soal perizinan *speedboat* ini penting nggak sih buat diikuti? Atau menurut bapak kurang perlu?
6.	Kalau ngomongin terkait keselamatan penumpang, apa menurut bapak ada hubungannya dengan surat perizinan dan kelengkapan *speedboat*?
7.	Meskipun belum ada surat izin, apa bapak tetap rutin cek kondisi mesin, pelampung dan perlengkapan keselamatan lainnya?
8.	Selama ini ada kendala apa aja kalau mau ngurus surat-surat perizinan itu, mungkin soal biaya, jaraknya jauh, atau prosesnya ribet?
9.	Kalau boleh tahu bapak, bagaimana kondisi penghasilan dari *speedboat* sekarang, apakah menjadi kegiatan utama atau ada kegiatan lain juga?
10.	Di sini, apa memang kebanyakan *speedboat* jalan tanpa surat izin juga, bapak?

Pedoman wawancara untuk penumpang speedboat

No.	Pertanyaan
1.	Bapak/Ibu sering pakai *speedboat* buat kemana saja biasanya, kerja,
2.	Sudah berapa lama Bapak/Ibu biasanya naik *speedboat* dijalur ini?
3.	Waktu naik *speedboat,* Bapak/Ibu suka perhatiin nggak ada pelampung atau alat keselamatan lainnya?
4.	Menurut Bapak/Ibu, penting nggak sih kalau *speedboat* yang dipakai narik penumpang itu ada surat perizinnya?
5.	Bapak/Ibu selain *speedboat,* ada pilihan transportasi lain nggak di sini kalau mau bepergian?



Pemilik Speedboat Desa Upang Mulya



Pemilik Speedboat Desa Upang Mulya



Pemilik Speedboat Desa Upang Mulya



Penumpang Speedboat



Penumpang Speedboat



Speedboat