LAPORAN AKHIR

KAJIAN PENELITIAN NASKAH AKADEMIK DAN
PERATURAN DAERAH KABUPATEN KOTABARU

TENTANG
PENYELENGGARAAN ANGKUTAN PENYEBERANGAN

TIM PENYUSUN
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LAMBUNG MANGKURAT
BANJARMASIN

MEI 2019

Oleh :

Tim Penyusun

FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS LAMBUNG MANGKURAT

NASKAH AKADEMIK

PERATURAN DAERAH KABUPATEN KOTABARU

TENTANG

PENYELENGGARAAN ANGKUTAN PENYEBERANGAN

TIM PENYUSUN

FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS LAMBUNG MANGKURAT

BANJARMASIN

MEI 2019

LEMBAR PENGESAHAN

1. Judul : Kajian Penelitian Naskah Akademik dan Raperda Kabupaten Kotabaru Tahun 2019.

2. Ketua Peneliti
   a. Nama Lengkap : Dr. Fathul Achmadi Abby, S.H., M.H.
   b. Jabatan Struktural : Pembina/IVa
   c. Jabatan Fungsional : Lektor Kepala
   d. Unit Kerja : Fakultas Hukum Universitas Lambung Mangkurat
   e. Alamat Surat : Jl. Brigjen H. Hasan Basry Banjarmasin-70123
   f. Telpon : 0511-3305648
   g. E-mail : abby57bjb@gmail.com

3. Anggota Peneliti
   1. Dr. Mulyani Zulaeha, S.H.,M.H.
   2. Dr. Hj. Erlina, S.H.,M.H.
   3. Dr. Ifrani, S.H.,M.H.
   4. M. Ali Amrin, S.H., M.H.
   5. Lies Ariyani, S.H.,M.H.
   6. M. Yasir Said, S.H.
   7. Nurmaya Safitri, S.H.
   8. Husnul Khotimah, A.Md

4. Sumber Dana : Dana APBD Kabupaten Kotabaru Tahun 2019

5. Biaya Penelitian : Rp. 250.000.000,-
   (Dua Ratus Lima Puluh Juta Rupiah)

Banjarmasin, Mei 2019

Mengetahui,
Dekan Fakultas Hukum
Universitas Lambung Mangkurat,

Ketua Peneliti,

Dr. Abdul Halim Barkatullah, S.H., M.Hum.
NIP. 19761109 200604 1 003

Dr. Fathul Achmadi Abby, S.H., M.H.
NIP. 19570524 198703 1 002

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN ..... **i**

DAFTAR ISI ..... **ii**

BAB I PENDAHULUAN **1**

A. Latar Belakang 1

B. Identifikasi Masalah 3

C. Tujuan dan Kegunaan Penyusunan Naskah Akademik 3

D. Metode Penelitian 4

BAB II KAJIAN TEORITIS DAN PRAKTIK EMPIRIS **8**

A. Kajian Teoritis 8

B. Kajian Terhadap Asas/Prinsip Yang Terkait Dengan Penyusunan Norma. 15

C. Kajian Terhadap Praktik Penyelenggaraan, Kondisi Yang Ada, Serta Permasalahan Yang Dihadapi Masyarakat. ... 22

D. Kajian Terhadap Implikasi Pada Aspek Kehidupan Masyarakat Dan Dampaknya Pada Aspek Beban Keuangan Daerah. 25

BAB III EVALUASI DAN ANALISIS PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN YANG MENJADI DASAR HUKUM DAN YANG TERKAIT **27**

A. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 27

B. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukkan Peraturan Perundang-undangan 28

C. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran 30

D. Undang-undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah 31

E. Undang-Undang Nomor 27 Tahun 1959 tentang Penetapan Undang-Undang Darurat Nomor 3 Tahun 1953 tentang Pembentukan Daerah Tingkat II di Kalimantan sebagai Undang-Undang 35

F. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 Sebagaimana Telah Diubah Dengan Peraturan Pemerintah

Nomor 64 Tahun 2015 Tentang Kepelabuhan 36
G. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan 37
H. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 104 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan..... 39
I. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 58 Tahun 2003 tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 18 Tahun 2012 tentang Perubahan Atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 58 Tahun 2003 tentang Mekanisme penetapan dan formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan; 44
J. Peraturan Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia Nomor 80 Tahun 2015 Tentang Pembentukan Produk Hukum Daerah..... 45
BAB IV LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS, DAN YURIDIS..... 50
A. Landasan Filosofis..... 50
B. Landasan Sosiologis 52
C. Landasan Yuridis 56
BAB V JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN, DAN RUANG LINGKUP MATERI MUATAN PERATURAN DAERAH KABUPATEN KOTABARU TENTANG PENYELENGGARAAN ANGKUTAN PENYEBERANGAN..... 59
BAB VI PENUTUP 60
A. Simpulan..... 60
B. Saran 61
DAFTAR PUSTAKA 62

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pemberian otonomi yang seluas-luasnya kepada Daerah diarahkan untuk mempercepat terwujudnya kesejahteraan masyarakat melalui peningkatan pelayanan, pemberdayaan, dan peran serta masyarakat. Di samping itu melalui otonomi luas, dalam lingkungan strategis globalisasi, Daerah diharapkan mampu meningkatkan daya saing dengan memperhatikan prinsip demokrasi, pemerataan, keadilan, keistimewaan dan kekhususan serta potensi dan keanekaragaman Daerah dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia.[1]

Penyelenggaraan otonomi daerah menekankan pentingnya prinsip-prinsip demokrasi, peningkatan peran serta masyarakat, dan pemerataan keadilan dengan memperhitungkan berbagai aspek yang berkenaan dengan potensi dan keanekaragaman antar Daerah. Pelaksanaan otonomi daerah itu diwujudkan dengan pengaturan, pembagian, dan pemanfaatan sumber daya masing-masing serta perimbangan keuangan Pusat dan Daerah, sesuai prinsip-prinsip demokrasi, peran serta masyarakat, pemerataan dan keadilan, serta potensi dan keanekaragaman antar Daerah.

Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan merupakan wujud pelayanan pemerintah kepada masyarakat. Tujuan ini sejalan

---

[1] Alexander Pangemanan, *Implikasi Penarikan Kewenangan Pemerintah Daerah dalam Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Melalui Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Perspektif Otonomi Daerah*, Jurnal ilmu Hukum, hlm.2

dengan amanat UUD 1945 Pasal 34, yang menyatakan bahwa negara bertanggung jawab atas fasilitas kesehatan dan fasilitas pelayanan umum yang layak. Kewajiban pemerintah dalam pelayanan umum termasuk pelayanan transportasi angkutan penyeberangan dilakukan berdasarkan pertimbangan kebijakan pemerataan pembangunan antar wilayah/daerah, yang mengharuskan daerah-daerah terpencil dan atau belum berkembang wajib diberikan pelayanan meski secara finansial rugi. [2]

Sebagai konskuensinya Pemerintah memberikan kompensasi subsidi bagi operator yang diberikan penugasan untuk menyelenggarakan/mengoperasikan angkutan penyeberangan perintis untuk melayani daerah tersebut.

Selain itu, angkutan penyeberangan juga sebagai media Pendorong Pertumbuhan Ekonomi Wilayah Dalam fungsinya sebagai jembatan bergerak, Dari sisi transportasi angkutan penyeberangan, peningkatan pertumbuhan ekonomi daerah dan peningkatan kesejahteraan sosial dan ekonomi masyarakat.[3]

Sebagaidmana yang diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor: 38 Tahun 2007 tentang Pembagian urusan Pemerintah antara Pemerintah Pusat, Pemerintah daerah Provinsi, Pemerintah daerah Kabupaten/kota serta Peraturan Pemerintah nomor: 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di perairan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah nomor: 22 Tahun 2011, daerah mempunyai hak dan berkewajiban untuk mengatur dan mengurus

---

[2] https://www.kompasiana.com/heriyanto_rantelino/5a3775a2dd0fa8314e47e012/mengkaji-sejuta-manfaat-dibalik-moda-transportasi-penyeberangan-di-tanah-papua?page=all, diakses tanggal 19 April 2019

[3] *ibid*

sendiri kegiatan kepelabuhan, angkutan sungai dan danau yang memiliki fungsi strategis dalam menunjang kegiatan perdagangan dan perekonomian serta memacu pertumbuhan daerah dan wilayah. Pelabuhan sebagai salah satu unsur dalam penyelenggaraan sistem transportasi/pelayaran memiliki peranan yang sangat penting dan strategis sehingga penyelenggaraannya harus diatur oleh Pemerintah Daerah dan harus dilaksanakan pembinaan dalam rangka menunjang, mengerakkan, dan mendorong perekonomian daerah.

Atas dasar pertimbangan tersebut, DPRD Kabupaten Kotabaru menginisiasi penyusunan Rancangan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan sebagaimana yang dikaji di dalam naskah akademik ini.

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas dapat dirumuskan identifikasi masalah dalam rangka penyusunan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah (Raperda) Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan yaitu :

1. Landasan filosofis, sosiologis, dan yuridis penyusunan Raperda Pemerintah Kotabaru Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan.
2. Apa sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup pengaturan, jangkaun dan arah pengaturan dalam Raperda Pemerintah Daerah Kotabaru Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan.

C. Tujuan dan Kegunaan Penyusunan Naskah Akademik

Sesuai dengan ruang lingkup identifikasi masalah yang

dikemukakan di atas tujuan penyusuan Naskah Akademik ini dirumuskan sebagai berikut :

1. Merumuskan pertimbangan filosofis, sosiologis, dan yuridis penyusunn Raperda tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan
2. Merumuskan sasaran yang akan diwujudkan ruang lingkup pengaturan, jangkauan dan arah pengaturan dalam Raperda Pemerintah Daerah Kotabaru.
3. Sementara itu kegunaan penyusunan Naskah Akademik adalah sebagai atau acuan atau referensi bersama Dewan Perwakilan Rakyat dan Pemerintah Daerah Kotabaru dalam penyusunan dan pembahasan Raperda Pemerintah Daerah Kotabaru tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan yang merupakan usulan inisiatif Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kabupaten Kotabaru.

D. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Untuk pembuatan naskah akademik tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan diperlukan penelitian, maka jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum empiris yang menitikberatkan penelitian lapangan *(Field research*) untuk mendapatkan data primer, selain itu juga diperlukan penelitian kepustakaan (*library research*) yang berfungsi untuk melengkapi dan menunjang data yang diperoleh dilapangan. Penelitian kepustakaan ini akan menggunakan data sekunder yang berasal dari 3 (Tiga) bahan

hukum yaitu bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tertier.

Bila jenis data yang dikumpulkan adalah data sekunder sebagaimana halnya dalam penelitian hukum normatif, maka study dokumen dipergunakan sebagai alat pengumpul data.[4]

Berdasarkan data primer dan data sekunder yang terkumpul peneliti akan melakukkan pengkajian dan analisa sehingga dapat ditemukan tujuan khusus dari penelitian ini.

2. Sifat Penelitian

Hasil penelitian ini bersifat deskriptif analitis, karena dari penelitian ini diharapkan akan diperoleh gambaran secara menyeluruh (*holistik),* mendalam dan sistematis tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan. Dikatakan analitis, karena kemudian akan dilakukan analisis terhadap berbagai aspek yang diteliti, selain menggambarkan secara jelas tentang asas-asas hukum, kaedah hukum, berbagai pengertian hukum,hasil penelitian dilapangan yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan.

3. Bahan atau materi penelitian

Untuk penelitian kepustakaan materi dalam penelitian ini ada 2 (dua) macam, yaitu :

a. Untuk penelitian kepustakaan

1) Bahan hukum primer terdiri dari : peraturan perundang-undangan mengenai Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan.

[4] Maria SW Soemardjono. 1989. Pedoman Pembuatan Usulan Penelitian, Yogyakarta: Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada., hlm, 23.

2) Bahan hukum sekunder terdiri dari buku-buku, diktat, jurnal hukum, majalah hukum, hasil penelitian, artikel disurat kabar dan internet.

3) Bahan hukum tertier yaitu bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasannya terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, seperti kamus hukum, kamus bahasa Indeonesia dan ensiklopedia.

b. Untuk penelitian lapangan

Data yang dikumpulkan hasil penelitian lapangan adalah data primer tentang segala sesuatu yang ada kaitannya dengan masalah yang diteliti. Dalam memperoleh data tersebut ditentukan wilayah dan objek penelitiannya.

1) Wilayah penelitian

2) Objek penelitian

3) Sebagai objek penelitian dalam penelitian ini adalah Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan di Kabupaten Kotabaru.

4. Jalannya Penelitian

Dalam pelaksanaan penelitian lapangan ini langkah-langkah ditempuh terdiri dari 3 (tiga) tahap, sebagai berikut :

a. Tahap persiapan : pada tahap ini dimulai dengan pengumpulan bahan kepustakaan, dilanjutkan dengan penyusunan usulan penelitian, kemudian dilakukan penyusunan pedoman wawancara, FGD dengan stakeholder.

b. Tahap pelaksanaan : Pada tahap ini penelitian kepustakaan

dilakukan dengan maksud pengumpulan data dan pengkajian terhadap data sekunder, yang meliputi bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier. Dalam penelitian lapangan dilakukan penentuan responden dan pengumpulan data primer melalui observasi dan wawancara.

c. Tahap penyelesaian : Pada tahap ini dilakukan berbagai kegiatan yaitu : penulisan laporan awal hasil penelitian, seminar naskah akademik dan uji publik Raperda serta analisis dan diakhiri dengan penulisan dan penyampaian laporan akhir.

5. Analisis data

Analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif. Data yang telah terkumpul baik dari hasil observasi wawancara maupun hasil dari studi dokumen dikelompokan sesuai dengan permasalahan yang akan dibahas. Data tersebut kemudian ditafsirkan dan dianalisis guna mendapatkan kejelasan (pemecahan dari masalah yang akan dibahas) teknik analisis dilakukan secara interpretasi yaitu data diinterpretasikan dan dijabarkan dengan mendasarkan pada suatu norma-norma dan teori-teori ilmu hukum yang berlaku, sehingga pengmabilab keputusan yang menyimpang seminimal mungkin dapat dihindari.

BAB II

KAJIAN TEORITIS DAN PRAKTIK EMPIRIS

A. Kajian Teoritis

1. Angkutan Penyeberangan

Angkutan Penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan dan/atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya.[5] Angkutan Penyeberangan memiliki peranan penting dan strategis dalam mendukung segala aspek kehidupan dan penghidupan, baik dibidang ekonomi, sosial-budaya, politik, maupun pertahanan dan keamanan negara. Angkutan Penyeberangan harus ditata dan terus menerus disempurnakan untuk menjamin mobilitas orang maupun barang dalam rangka menjamin kesejahteraan masyarakat. Angkutan Penyeberangan menyandang peranan sebagai penunjang dan pemacu bila dipandang dari sisi melayani dan meningkatkan pembangunan.

Dengan melakukan penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan, maka akan membawa peningkatan mobilitas manusia, maupun mobilitas ekonomi dan pembangunan. Makin tinggi mobilitas berarti lebih cepat dalam gerakan serta lebih singkat waktu yang diperlukan untuk aktivitas perekonomian. Makin tinggi mobilitas dengan demikian berarti lebih produktif[6].

---

[5] Pasal 1 angka 1 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 104 TahuN 2017

[6] Analisisi Faktor-Faktor Ekonomi Makro Yang Mempengaruhi Investasi Sektor Transportasi Di Indonesia. *http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/19638/5.* diakses pada tanggal 21 April 2019.

Angkutan Penyeberangan yang berfungsi untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya dalam hal ini terkait pola transportasi sebagai berikut:

1. Ada sesuatu yang diangkat (manusia/barang);
2. Tersedianya sarana sebagai alat angkutnya (kendaraan/ kapal/ferry);
3. Ada prasarana yang dapat dilalui alat angkut (jalan/ perairan).

Sehingga dapat dipahami bahwa proses ini merupakan gerak dari tempat asal dari mana kegiatan dimulai ke tempat tujuan dimana kegiatan itu diakhiri[7]. Adapun yang menjadi fungsinya adalah memindahkan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai[8].

Transportasi dilakukan karena nilai barang akan lebih tinggi di tempat tujuan daripada di tempat asalnya. Oleh karena itu, transportasi dikatakan memberi nilai (*added value*) kepada barang yang diangkut. Nilai itu akan lebih besar dari biaya yang dikeluarkan. Nilai yang diberikan berupa nilai tempat (*place utility*) dan nilai waktu (*time utility*). Kedua nilai tersebut diperoleh jika barang yang diangkut ke tempat di mana nilainya lebih tinggi dan dapat dimanfaatkan tepat pada waktunya. Dengan demikian transportasi memberikan jasa kepada masyarakat yang disebut jasa angkut.

---

[7] Muchtaruddin Siregar, Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan, Jakarta: Lembaga Penerbit UI, hal. 5.

[8] H.M.N. Purwosutjipto, 1981. Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia: Jilid 3, Jakarta: Djambatan, hal. 1.

1. Unsur Transportasi Transportasi memiliki lima unsur, yaitu:[9]

a) Manusia

Manusia berperan sebagai subjek atau pelaku dari transportasi yang akan memanfaatkan moda transportasi untuk melakukan aktivitasnya, manusia juga berperan sebagai pengatur sistem transportasi agar masih bisa digunakan sesuai dengan fungsi dan manfaatnya.

b) Barang

Barang menjadi objek pengangkutan, pengiriman barang ke beberapa tempat dengan alasan pemasaran sangatlah memerlukan moda transportasi, tidak hanya untuk pemasaran namun juga mobilitas lalu lintas yang dimaksudkan untuk meningkatkan kesejahteraan manusia

c) Sarana

Sarana berupa kendaraan atau kapal sebagai alat atau moda transportasi berperan penting untuk mengantarkan dan memindahkan objek transportasi dari satu tepat ke tempat yang lain.

d) Prasarana

Prasarana berupa jalan/perairan dan terminal/ pelabuhan merupakan suatu unsur yang penting dalam transportasi, prasarana menjadi jalur lewatnya moda transportasi serta simpul moda transportasi tersebut berkumpul, prasarana akan menghubungkan suatu tempat dengan tempat lainya guna memperlancar proses

[9] Roy Putra, Permasalahan Transportasi Darat Indonesia dan Alternatif Penanganannya, http://royputralbtobing.blogspot.com/2011/03/permasalahan-transportasi-darat.html. diakses pada tanggal 21 April 2019.

pengangkutan dan mobilitas.

e) Organisasi

Suatu sistem pasti membutuhkan suatu organisasi yang mengatur dan bekerja untuk menjamin bahwa suatu sistem tersebut berjalan dengan baik tanpa ada gangguan atau permasalahan di dalamnya.

Lima unsur yang telah disebutkan di atas bekerja dan saling berpengaruh satu sama lain untuk terlaksananya transportasi yang aman, selamat, tertib, nyaman, terjangkau dan tepadu.

2. Peranan Angkutan Penyeberangan:

Peranan Angkutan Penyeberangan tentu juga tidak dapat dipisahkan dari peranan angkutan Transportasi yang meliputi :

a) Peranan Transportasi dalam Ekonomi[10]

Transportasi, dengan segala kinerja dan perkembangannya telah mengingkatkan produktivitas manusia, produktivitas dalam hal produksi serta peningkatan mobilitas pemasaran sehingga meningkatkan keuntungan dan kesejahteraan. Sumber daya alam adalah kebutuhan dasar manusia dalam memenuhi kebutuhan hidup ataupun untuk mencari penghasilan. Sumber daya alam tersebut tersebar di seluruh permukaan bumi, tak ada satu lokasi di bumi yang dapat memenuhi suatu kebutuhan akan sumber daya alam pada satu lokasi. Sehingga diperlukan alat transportasi untuk mengakses

[10] *Ibid*

kebutuhan tersebut. Selain itu, transportasi juga meminimalkan jarak sehingga menekan biaya pengeluaran dalam suatu produksi dan meningkatkan efisiensi waktu.

b) Peranan Transportasi dalam Sosial

Perkembangan transportasi dan peranan transportasi dalam segi ekonomi mengakibatkan bertambahnya luasan kegiatan manusia. Transportasi juga telah menimbulkan perubahan-perubahan meski perubahan tersebut bernilai negatif, misalnya adalah perbedaan kasta masyarakat yang dilihat dari kepemilikan alat transportasi, orang yang memiliki kendaraan mobil akan dipandang lebih "tinggi" daripada orang yang hanya memiliki kendaraan motor.

Orang-orang yang biasanya berkendara atau perjalanan jauh dengan menggunakan pesawat terbang statusnya lebih tingi di masyarakat daripada orang yang hanya mampu menggunakan bus antar kota. Pentingnya aksesibilitas dan kemudahan mendapatkan fasilitas transportasi juga mempengaruhi suatu pola perumahan, hal ini dapat dibuktikan dengan banyaknya permukiman di Indonesia yang memiliki pola linier sepanjang jalan. Perumahan yang lokasinya dekat dengan akses jalan juga nilainya lebih tinggi daripada rumah yang jauh dari jalan.

Transportasi yang dapat menyebabkan terjadinya suatu mobilitas, mobilitas tersebut dapat berupa perpindahan manusia dari suatu wilayah ke wilayah lainnya untuk berpindah tempat tinggal, dengan adanya

mobiltitas tersebut maka akan ada percampuran suku dan budaya yang berbeda dalam suatu wilayah, orang-orang akan saling menghormati dan saling mengenal budaya atau suku yang berbeda.

c) Peranan Transportasi dalam Politik

Transportasi menjadi suatu alat yang sangat penting bagi suatu pemerintahan untuk mengirimkan pasukan dari pusat pemerintahan atau pusat keamanan dalam suatu situasi tertentu. Sistem transportasi di suatu wilayah akan mencerminkan kinerja dari pemerintah di wilayah tersebut. Jaringan transportasi yang buruk, keamanan transportasi yang tidak aman, sistem transportasi yang kacau serta kualitas alat pengangkutan umum yang rendah mencerminkan kinerja pemerintahan yang buruk dalam menangani tatanan transportasi secara menyeluruh di wilayah tersebut dan begitu pula sebaliknya, ketika dalam suatu wilayah sistem transportasinya telah tertata jaringan transportasi yang baik, keamanan yang terjamin serta alat-alat pengangkutan umum yang nyaman maka kinerja pemerintahannya dinilai cukup baik dalam menangani masalah-masalah transportasi di wilayah tersebut.

Transportasi memang memegang pengaruh yang dominan dalam suatu perputaran politik tapi politik juga memegang pengaruh yang cukup dominan dalam keberlanjutan suatu sistem transportasi dalam suatu

wilayah, bagaimana pemerintah menentukan kebijakan-kebijakan dalam hal pengangkutan atau bagaimana pemerintah memberikan fasilitas transportasi yang sesuai dengan kebutuhan masyarakatnya. Pada akhirnya, politik akan mempengaruhi kualitas sistem transportasi serta segala elemen-elemen transportasi di dalamnya.

Hal lain yang juga tidak kalah pentingnya akan kebutuhan alat transportasi adalah kebutuhan kenyamanan, keamanan, dan kelancaran pengangkutan yang menunjang pelaksanaan pembangunan yang berupa penyebaran kebutuhan pembangunan, pemerataan pembangunan, dan distribusi hasil pembangunan diberbagai sektor ke seluruh pelosok tanah air misalnya, sektor industri, perdagangan, pariwisata, dan pendidikan[11]. Ini menunjukkan arti pentingnya tranportasi di Indonesia, sehingga pembangunan dan peningkatan kualitas pelayanan transportasi atau pengangkutan mutlak diperlukan. Pembangunan yang baik dan berkualitas tidak hanya mengenai peningkatan mutu sarananya saja, tetapi juga harus menyangkut pembangunan aspek hukum transportasi sendiri.

Pembangunan hukum tidak hanya menambah peraturan baru atau merubah peraturan lama dengan peraturan baru tetapi juga harus dapat memberikan kepastian dan perlindungan hukum bagi semua pihak yang

[11] Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jasa (Penumpang) Angkutan Umum Berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009.

terkait dengan sistem transportasi terutama pengguna jasa transportasi. Mengingat penting danstrategisnya peran lalu-lintas dan angkutan jalan yang menguasai hajat hidup orang banyak serta sangat penting bagi seluruh masyarakat, maka pembangunan dan pengembangan prasarana dan sarana pengangkutan perlu di tata dan dikembangkan dalam sistem terpadu. Penyelenggaraan lalu-lintas dan angkutan jalan juga perlu dilakukan secara berkesinambungan dan terus ditingkatkan agar lebih luas jangkauan dan pelayanannya kepada masyarakat, dengan tetap memperhatikan kepentingan umum, kemampuan masyarakat, kelestarian lingkungan, dan ketertiban masyarakat dalam penyelenggaraan lalu lintas dan kepentingan masyarakat umum serta perlu mendapatkan prioritas dan pelayanan yang optimal baik dari pemerintah maupun pemerintah daerah[12].

B. Kajian Terhadap Asas/Prinsip Yang Terkait Dengan Penyusunan Norma.

Pemahaman pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik yang berupa asas-asas pembentukan peraturan perundang-undangan merupakan arahan dalam memahami secara mendalam mengenai ruang lingkup dan tujuan pembentukan peraturan perundang-undangan. Pemahaman asas hukum oleh Ron Jue sebagai nilai yang melandasi kaedah hukum.[13] Asas hukum berfungsi sebagai fondasi dari sistem hukum positif dan sebagai batu

[12] *Ibid*

[13] B Arief Sidharta, 1996, Refleksi Tentang Hukum, Citra Aditya bakti, Bndung, h. 121.

uji kritis terhadap sistem hukum positif.[14]

Di Indonesia, asas ini telah dipositifkan dalam UndangUndang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Undang-Undang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan. Asas yang berifat formal diatur dalam Pasal 5.[15] dan asas yang bersifat materiil diatur dalam Pasal 6. Asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik, yang bersifat formal berikut pengertiannya :

Pasal 5 :

"Dalam membentuk Peraturan Perundangundangan harus dilakukan berdasarkan pada asas Pembentukan Peraturan Perundang-undangan yang baik, yang meliputi:

1. Kejelasan Tujuan

   Bahwa setiap Pembentukan Peraturan Perundang-undangan harus mempunyai tujuan yang jelas yang hendak dicapai.

2. Kelembagaan Atau Pejabat Pembentuk Yang Tepat

   Bahwa setiap jenis Peraturan Perundang-undangan harus dibuat oleh lembaga negara atau pejabat Pembentuk Peraturan Perundangundangan yang berwenang. Peraturan Perundang-undangan tersebut dapat dibatalkan atau batal demi hukum apabila dibuat oleh lembaga negara atau pejabat yang tidak berwenang.

3. Kesesuaian Antara Jenis, Hierarki, Dan Materi Muatan

   Bahwa dalam Pembentukan Peraturan Perundang-undangan

---

[14] J.J.H. Bruggink, yang disunting oleh Arief Sidarta, 1996, Refleksi Tentang Hukum, Citra Adytia Bhakti, Bandung, h. 123-133.

[15] Sebelumnya, dalam UU 10/2004, Pasal 5 huruf b dan huruf c masing memuat asas "kelembagaan dan organ pembentuk yang tepat" dan "kesesuaian antara jenis dan materi muatan", dalam UU 12/2011, Pasal 5 huruf b dan huruf c, menjadi "kelembagaan atau pejabat pembentuk yang tepat" dan "kesesuaian antara jenis, hierarki, dan materi muatan".

harus benarbenar memperhatikan materi muatan yang tepat sesuai dengan jenis dan hierarki Peraturan Perundang-undangan.

4. Dapat Dilaksanakan

   Bahwa setiap Pembentukan Peraturan Perundang-undangan harus memperhitungkan efektivitas Peraturan Perundang-undangan tersebut di dalam masyarakat, baik secara filosofis, sosiologis, maupun yuridis.

5. Kedayagunaan Dan Kehasilgunaan

   Bahwa setiap Peraturan Perundangundangan dibuat karena memang benar-benar dibutuhkan dan bermanfaat dalam mengatur kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara.

6. Kejelasan Rumusan

   Bahwa setiap Peraturan Perundang- undangan harus memenuhi persyaratan teknis penyusunan Peraturan Perundang-undangan, sistematika, pilihan kata atau istilah, serta bahasa hukum yang jelas dan mudah dimengerti sehingga tidak menimbulkan berbagai macam interpretasi dalam pelaksanaannya.

7. Keterbukaan

   Bahwa dalam Pembentukan Peraturan Perundang-undangan mulai dari perencanaan, penyusunan, pembahasan, pengesahan atau penetapan, dan pengundangan bersifat transparan dan terbuka. Dengan demikian, seluruh lapisan masyarakat mempunyai kesempatan yang seluas-luasnya

untuk memberikan masukan dalam Pembentukan Peraturan Perundang-undangan.

Adapun asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik, yang bersifat materiil berikut pengertiannya, sebagaimana pasal 6, sebagai berikut:

Ayat (1) Materi muatan Peraturan Perundang-undangan harus mencerminkan asas :

1. Pengayoman

   bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan harus berfungsi memberikan pelindungan untuk menciptakan ketentraman masyarakat.

2. Kemanusiaan

   bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan harus mencerminkan pelindungan dan penghormatan hak asasi manusia serta harkat dan martabat setiap warga negara dan penduduk Indonesia secara proporsional.

3. Kebangsaan

   bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan harus mencerminkan sifat dan watak bangsa Indonesia yang majemuk dengan tetap menjaga prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia.

4. Kekeluargaan

   bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan harus mencerminkan musyawarah untuk mencapai mufakat dalam setiap pengambilan keputusan.

5. Kenusantaraan

   bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan senantiasa memperhatikan kepentingan seluruh wilayah Indonesia dan Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan yang dibuat di daerah merupakan bagian dari sistem hukum nasional yang berdasarkan Pancasila dan UndangUndang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

6. Bhinneka Tunggal Ika

   bahwa Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan harus memperhatikan keragaman penduduk, agama, suku dan golongan, kondisi khusus daerah serta budaya dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara.

7. Keadilan

   bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan harus mencerminkan keadilan secara proporsional bagi setiap warga negara.

8. Kesamaan Kedudukan Dalam Hukum Dan Pemerintahan

   bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan tidak boleh memuat hal yang bersifat membedakan berdasarkan latar belakang, antara lain, agama, suku, ras, golongan, gender, atau status sosial.

9. Ketertiban Dan Kepastian Hukum

   bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan harus dapat mewujudkan ketertiban dalam

masyarakat melalui jaminan kepastian hukum.

10. Keseimbangan, Keserasian, Dan Keselarasan

    bahwa setiap Materi Muatan Peraturan Perundang-undangan harus mencerminkan keseimbangan, keserasian, dan keselarasan, antara kepentingan individu, masyarakat dan kepentingan bangsa dan negara.

Ayat (2) *Peraturan Perundangundangan tertentu dapat berisi asas lain sesuai dengan bidang hukum Peraturan Perundangundangan yang bersangkutan.*

antara lain:

a. dalam Hukum Pidana, misalnya, asas legalitas, asas tiada hukuman tanpa kesalahan, asas pembinaan narapidana, dan asas praduga tak bersalah;
b. dalam Hukum Perdata, misalnya, dalam hukum perjanjian, antara lain, asas kesepakatan, kebebasan berkontrak, dan itikad baik.

Kajian asas dalam penyusunan Naskah akademis dan rancangan peraturan daerah tentang Angkutan Penyeberangan juga dapat didasarkan pada asas-asas yang terdapat dalam UU No 1 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Adapun asas-asas tersebut adalah:

1. Asas Manfaat adalah pelayaran harus dapat memberikan manfaat yang sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat dan pengembangan bagi warga negara, serta upaya peningkatan pertahanan dan keamanan negara.

2. Asas Adil dan Merata Tanpa Diskriminasi adalah penyelenggaraan pelayaran harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat tanpa membedakan suku, agama, dan keturunan serta tingkat ekonomi.
3. Asas Keseimbangan, Keserasian, dan Keselarasan adalah pelayaran harus diselenggarakan sedemikian rupa sehingga terdapat keseimbangan, keserasian, dan keselarasan antara sarana dan prasarana, antara kepentingan pengguna dan penyedia jasa, antara kepentingan individu dan masyarakat, serta antara kepentingan nasional dan international.
4. Asas Kepentingan Umum adalah penyelenggaraan pelayaran harus mengutamakan kepentingan masyarakat luas.
5. Asas Keterpaduan adalah pelayaran harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu, saling menunjang, dan saling mengisi baik intra-maupun antarmoda transportasi.
6. Asas Tegaknya Hukum adalah Perda ini mewajibkan kepada Pemerintah untuk menegakkan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan kepada setiap warga negara Indonesia untuk selalu sadar dan taat kepada hukum dalam penyelenggaraan pelayaran.
7. Asas Kemandirian adalah pelayaran harus bersendikan kepada kepribadian bangsa, berlandaskan pada kepercayaan akan kemampuan dan kekuatan sendiri, mengutamakan kepentingan nasional dalam pelayaran dan memperhatikan

pangsa muatan yang wajar dalam angkutan di perairan dari dan ke luar negeri.

8. Asas Berwawasan Lingkungan Hidup adalah penyelenggaraan pelayaran harus dilakukan berwawasan lingkungan.

C. Kajian Terhadap Praktik Penyelenggaraan, Kondisi Yang Ada, Serta Permasalahan Yang Dihadapi Masyarakat.

Kriteria dari sifat penyelenggaran angkutan penyeberangan yang diberikan oleh Menteri Perhubungan RI adalah sebagai berikut: Lintas penyeberangan antarnegara, Lintas penyeberangan antarprovinsi, Lintas penyeberangan antar kabupaten/kota dalam provinsi, dan Lintas penyeberangan dalam kabupaten/kota.

Pelayanan Angkutan Penyeberangan harus memiliki syarat a. dilakukan hanya oleh badan usaha angkutan penyeberangan; b. melayani lintas penyeberangan yang ditetapkan; c. dilayani oleh kapal kapal motor penyeberangan (KMP); dan d. dioperasikan sesuai dengan sistem dan prosedur pelayanan dengan jadwal tetap dan teratur.

Dalam hal Angkutan Penyeberangan untuk daerah masih tertinggal dan/atau wilayah terpencil, maka akan dilakukan Pelayanan Angkutan Penyeberangan Perintis. Kegiatan pelayanan Angkutan Penyeberangan perintis dilakukan untuk: a. menghubungkan daerah yang masih tertinggal dan/atau wilayah terpencil yang belum berkembang dengan daerah yang sudah berkembang atau maju; b. menghubungkan daerah yang moda transportasi lainnya belum memadai; dan c. menghubungkan daerah yang secara komersial belum menguntungkan untuk dilayani oleh

pelaksana angkutan penyeberangan.

Dalam Angkutan Penyeberangan dikenal Tarif Angkutan Penyeberangan yang terdiri atas: a. tarif angkutan penumpang; dan b. tarif angkutan kendaraan beserta muatannya. Tarif angkutan kendaraan beserta muatannya berdasarkan golongan kendaraan. Penggolongan kendaraan ini ditetapkan dengan Peraturan Menteri tersendiri berdasarkan ruang yang digunakan.

Tarif Angkutan Penyeberangan untuk angkutan penumpang terdiri atas: a. tarif pelayanan kelas ekonomi; dan b. tarif pelayanan kelas non - ekonomi. Struktur tarif pelayanan kelas ekonomi ditentukan berdasarkan tarif dasar dan jarak. Sedangkan struktur tarif pelayanan kelas non-ekonomi ditentukan berdasarkan tarif dasar, jarak, dan pelayanan tambahan. Tarif angkutan penumpang kelas ekonomi dan kendaraan beserta muatannya ditetapkan Menteri, untuk angkutan lintas penyeberangan antarnegara dan/ atau antar daerah provinsi; Gubernur, untuk angkutan lintas penyeberangan antarkabupaten/kota dalam daerah provinsi; atau Bupati/Walikota, untuk angkutan lintas penyeberangan dalam daerah kabupaten/kota.

Penyediaan Angkutan Penyeberangan ini merupakan program yang berorientasi pada kemanfaatan dan kepentingan umum. Tujuan dari penyediaan angkutan penyeberangan ini tidak lain adalah untuk mewujudkan tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, mewujudkan Wawasan Nusantara serta memantapkan ketahanan nasional diperlukan sistem transportasi nasional untuk mendukung

pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, dan memperkukuh kedaulatan negara; untuk mewujudkan pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis. Dengan pengadaan angkutan penyeberangan ini, aka akan banyak aspek yang dirasakan.

Secara sosiologis, pengadaan angkutan penyeberangan ini memang sangatlah diperlukan. Kotabaru, sebagai salah satu Kabupaten di provinsi Kalimantan Selatan secara astronomis terletak pada koordinat -020 20' - -040 21' Lintang Selatan dan 1150 15' - 1160 30' Bujur Timur. Kabupaten Kotabaru memiliki luas wilayah 9.422,46 km2 atau 942.246 hektar, terdiri dari 21 kecamatan yang memiliki jarak dengan kabupaten sebagai berikut:

1. Pulau Sembilan-150km
2. Pulau Laut Barat-100km
3. Pulau Laut Tanjung Selayar-114 km
4. Pulau Laut Selatan-150 km
5. Pulau Laut Kepulauan-125 km
6. Pulau Laut Timur-26 km
7. Pulau Sebuku-46 km
8. Pulau Laut Utara-0 km
9. Pulau Laut Tengah-40 km
10. Kelumpang Selatan-28,8 km
11. Kelumpang Hilir-40 km
12. Kelumpang Hulu-95 km
13. Hampang-120 km
14. Sungai Durian-202 km
15. Kelumpang Tengah-211 km

16. Kelumpang Barat-89 km
17. Kelumpang Utara-73 km
18. Pamukan Selatan-96 km
19. Sampanahan-260 km
20. Pamukan Utara-275 km
21. Pamukan Barat- 230 km[16]

Kabupaten Kotabaru memiliki sekitar 110 pulau kecil, 31 di antaranya belum bernama. Kecamatan Kelumpang Tengah memiliki 21 pulau kecil, Kecamatan Pulau Sebuku memiliki 10 pulau kecil, Kecamatan Pulau Laut Selatan memiliki 23 pulau kecil dan lain-lain.[17]Dengan melihat kondisi geografis tersebut, angkutan penyeberangan akan sangat bermanfaat bagi masyarakat di kabupaten Kotabaru.

D. Kajian Terhadap Implikasi Pada Aspek Kehidupan Masyarakat Dan Dampaknya Pada Aspek Beban Keuangan Daerah.

Pembentukan Peraturan Daerah tentang Angkutan Penyeberangan tentu membawa implikasi pada aspek keuangan daerah, dan tata kelola ruang daerah, sehingga sangat diperlukan adanya pengaturan sebagai dasar dalam penyelenggaraan angkutan penyeberangan. Namun tidak mengesampingkan tujuan membentuk Peraturan Daerah tentang Angkutan Penyeberangan merupakan sarana untuk menjaga agar terlaksananya:

a. Terwujudnya batasan dan hubungan yang jelas tentang hak, tanggung jawab, kewajiban, dan kewenangan seluruh pihak

[16] Badan Pusat Statistik Kabupaten Kotabaru.2018.*Kabupaten Kotabaru Dalam Angka 2018*. Kotabaru, h.5

[17] Wikipedia. *https://id.wikipedia.org/wiki/Kabupaten_Kotabaru*. di akses pada tanggal 21 April 2019.

yang terkait dengan penyelenggaraan angkutan penyeberangan;

b. Terwujudnya sistem penyelenggaraan angkutan penyeberangan yang layak sesuai dengan asas-asas dan tujuan pelayaran;
c. Terpenuhinya penyelenggaraan angkutan penyeberangan sesuai dengan peraturan perundang-undangan; dan
d. Terwujudnya perlindungan dan kepastian hukum bagi masyarakat dalam menikmati sarana angkutan penyeberangan.

Terhadap Pembentukan Perda tentang Angkutan Penyeberangan akan membawa implikasi yang akan berkaitan dengan pengalokasian anggaran pada Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) Kabupaten Kotabaru sebagai pelaksanaan lebih lanjut dari ketentuan pasal 15 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia bahwa (1) Kegiatan pelayanan Angkutan Penyeberangan perintis sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 diberikan subsidi/kompensasi. (2) Pemberian subsidi/kompensasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan kepada perusahaan Angkutan Penyeberangan atas dasar: a. penugasan oleh Pemerintah/pemerintah daerah yang sepenuhnya dibebankan pada anggaran pemerintah baik yang bersumber dari APBN maupun APBD; atau b. ditetapkannya lintas penyeberangan selain lintas penyeberangan perintis yang secara komersial belum menguntungkan atau belum mencapai nilai keekonomian. Sehingga dalam hal ini Pemerintah Kabupaten Kotabaru harus menganggarkannya dalam APBD.

BAB III

EVALUASI DAN ANALISIS PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN YANG MENJADI DASAR HUKUM DAN YANG TERKAIT

Beberapa peraturan perundang-undangan yang relevan dalam penyusunan Raperda ini adalah meliputi hal-hal sebagai berikut :

A. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

Dasar konstitusional kewenangan pemerintah daerah dalam melaksanakan ketentuan dan pembentukan peraturan daerah tentang Angkutan Penyeberangan untuk masyarakat Kabupaten Kotabaru adalah:

Pasal 18 ayat (6)

(6) Pemerintah daerah berhak menetapkan peraturan daerah dan peraturan-peraturan lain untuk melaksanakan otonomi dan tugas pembatuan.

Sedangkan dasar konstitusional dari substansi yang diatur oleh peraturan daerah Kabupaten Kotabaru ini yaitu mengenai Angkutan Penyeberangan adalah :

Pasal 28C

(1) Setiap orang berhak mengembangkan diri melalui pemenuhan kebutuhan dasarnya, berhak mendapat pendidikan dan memperoleh manfaat dari ilmu pengetahuan dan teknologi, seni dan budaya, demi meningkatkan kualitas hidupnya dan demi kesejahteraan umat manusia

(2) Setiap orang berhak untuk memajukan dirinya dalam memperjuangkan haknya secara kolektif untuk membangun masyarakat, bangsa dan negaranya.

Pasal 28I Ayat (2)

"Setiap orang berhak bebas dari perlakuan yang bersifat diskriminatif atas dasar apaun dan berhak mendapat perlindungan terhadap perlakuan yang bersifat diskriminatif itu."

B. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukkan Peraturan Perundang-undangan

Setiap pembentukan peraturan perundang-undangan yang dibentuk oleh pemerintah daerah harus mengacu pedoman untuk membentuk peraturan perundang-undangan, terutama terkait dengan Asas-Asas Pembentukan Peraturan Perundang-undangan yang tertuang dalam Pasal 5 dan Pasal 6, yaitu tentang asas formil dan asas materiil pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik.

Asas-asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang bersifat formil tertuang dalam Pasal 5 yang meliputi :

a. kejelasan tujuan;

b. kelembagaan atau pejabat pembentuk yang tepat;

c. kesesuaian antara jenis, hierarki, dan materi muatan

d. dapat dilaksanakan;

e. kedayagunaan dan kehasilgunaan;

f. kejelasan rumusan; dan

g. *keterbukaan.*

Asas-asas pembentukan peraturan perundang-undangan

yang bersifat materiil dituangkan dalam Pasal 6 ayat (1) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011, yang meliputi:

a. pengayoman;

b. kemanusiaan;

c. kebangsaan;

d. kekeluargaan;

e. kenusantaraan;

f. bhinneka tunggal ika;

g. keadilan;

h. kesamaan kedudukan dalam hukum dan pemerintahan;

i. ketertiban dan kepastian hukum; dan/atau

j. *keseimbangan, keserasian, dan keselarasan*

Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru merupakan bagian dari Peraturan Perundang-Undangan sebagaimana Pasal 7 yang menyebutkan bahwa :

(1) Jenis dan hierarki Peraturan Perundang-undangan terdiri atas:

a. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

b. Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat;

c. Undang-Undang/Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang;

d. Peraturan Pemerintah;

e. Peraturan Presiden;

f. Peraturan Daerah Provinsi; dan

g. Peraturan Daerah Kabupaten/Kota.

(2) Kekuatan hukum Peraturan Perundang-undangan sesuai dengan hierarki sebagaimana dimaksud pada ayat (1).

Pasal 14 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 menyatakan bahwa *"Materi muatan Peraturan Daerah Provinsi dan Peraturan Daerah Kabupaten/Kota berisi materi muatan dalam rangka penyelenggaraan otonomi daerah dan tugas pembantuan serta menampung kondisi khusus daerah dan/atau penjabaran lebih lanjut Peraturan Perundangundangan yang lebih tinggi."* sehingga dapat dipahami bahwa pembentukkan rancangan peraturaan daerah Kabupaten Banjar ini merupakan salah satu wujud penyelenggaraan otonomi darah dan penjabaran lanjut dari amanat Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2003.

C. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pasal 3 "*Pelayaran diselenggarakan dengan tujuan a. memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional; b. membina jiwa kebaharian; c. menjunjung kedaulatan negara; d. menciptakan daya saing dengan mengembangkan industri angkutan perairan nasional; e. menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional; f. memperkukuh kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara; dan g. meningkatkan*

ketahanan nasional" dan Pasal 6 menyebutkan bahwa "*Jenis angkutan di perairan terdiri atas: a. angkutan laut; b. angkutan sungai dan danau; dan c. angkutan penyeberangan."* ini mengandung bahwa Angkutan Penyeberangan merupakan salah satu kegiatan Pelayaran yang bertujuan untuk kepentingan nasional sebagaimana tujuan dari Pelayaran itu sendiri yaitu mampu untuk memperlancar perekonomian nasional, membina jiwa kebaharian, menjunjung kedaulatan negara, mengembangkan industri, mendorong pembangunan nasional, memperkokoh persatuan dan kesatuan, serta pertahanan nasional. Apalagi jika kita melihat kondisi geografis Kabupaten Kotabaru yang terdiri dari berbagai pulau dan potensi, sudah saatnyalah mobilitas antar wilayah dalam satu kabupaten ini ditingkatkan dengan adanya Angkutan Penyeberangan.

D. Undang-undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah

Yang dimaksud pemerintahan daerah dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 adalah penyelenggaraan urusan pemerintahan oleh pemerintah daerah dan dewan perwakilan rakyat daerah menurut asas otonomi dan tugas pembantuan dengan prinsip otonomi seluas-luasnya dalam sistem dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Dalam menyelenggarakan dan mengatur urusan daerah, daerah diberikan suatu hak, wewenang, serta kewajiban menurut prakarsa sendiri berdasarkan aspirasi masyarakat dan sesuai

dengan kepentingan masyarakat setempat. Hak yang dimiliki daerah terkait dengan prinsip otonomi adalah :

a. mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahannya;
b. memilih pimpinan daerah;
c. mengelola aparatur daerah;
d. mengelola kekayaan daerah;
e. memungut pajak daerah dan retribusi daerah;
f. mendapatkan bagi hasil dari pengelolaan sumber daya alam dan sumber daya lainnya yang berada di daerah;
g. mendapatkan sumber-sumber pendapatan lain yang sah; dan
h. mendapatkan hak lainnya yang diatur dalam peraturan perundang-undangan.

Sedangkan kewajiban daerah dalam menyelenggarakan otonomi adalah:

a. melindungi masyarakat, menjaga persatuan, kesatuan dan kerukunan nasional, serta keutuhan Negara Kesatuan Republik Indonesia;
b. meningkatkan kualitas kehidupan masyarakat;
c. mengembangkan kehidupan demokrasi;
d. mewujudkan keadilan dan pemerataan;
e. meningkatkan pelayanan dasar pendidikan;
f. menyediakan fasilitas pelayanan kesehatan;
g. menyediakan fasilitas sosial dan fasilitas umum yang layak;
h. mengembangkan sistem jaminan sosial;
i. menyusun perencanaan dan tata ruang daerah;

j. mengembangkan sumber daya produktif di daerah;
k. melestarikan lingkungan hidup;
l. mengelola administrasi kependudukan;
m. melestarikan nilai sosial budaya;
n. membentuk dan menerapkan peraturan perundang-undangan sesuai dengan kewenangannya; dan
o. kewajiban lain yang diatur dalam peraturan perundang-undangan.

Dengan kata lain pembentukan rancangan peraturan daerah kabuaten Kotabaru ini merupakan perwujudan prinsip dan penyelenggaraan otonomi yang dimiliki oleh kabupaten Kotabaru untuk meningkatkan kualitas kehidupan masyarakat, terutama dalam hal mobilisasi.

Sebagai daerah otonom, pemerintah daerah kabupaten dan kota, berwenang untuk membuat peraturan daerah dan peraturan kepala daerah, guna menyelenggarakan urusan otonomi daerah dan tugas pembantuan. Peraturan daerah (Perda) ditetapkan oleh kepala daerah, setelah mendapat persetujuan bersama Dewan perwakilan Rakyat (DPRD). Substansi atau muatan materi Perda adalah penjabaran dari peraturan perundang-undangan yang tingkatannya lebih tinggi, dengan memperhatikan ciri khas masing-masing daerah, dan substansi materi tidak boleh bertentangan dengan kepentingan umum dan/atau peraturan perundangan yang lebih tinggi[18]

Berdasarkan Pasal 9 Undang-Undang No. 23 Tahun 2014

[18] Siswanto Sunarno. 2006. Hukum Pemerintahan Daerah. Jakarta: Sinar Grafika., Hal. 37.

tentang Pemerintahan Daerah, bahwa urusan pemerintahan di bidang perhubungan (di antaranya: urusan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) merupakan salah satu dari 31 (tiga puluh satu) urusan pemerintahan yang bersifat wajib yang tidak berkaitan dengan pelayanan dasar yang harus dilaksanakan oleh Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kabupaten/Kota, sebagaimana diatur dan/atau ditetapkan dalam Pasal 12 ayat (2) huruf i Undang-Undang No. 23 Tahun 2014. Pelimpahan urusan tersebut menimbulkan konsekwensi yang secara tidak langsung mempereteli kewenangan salah satu elemen (sub sistem) dalam tubuh organisasi Kementerian Perhubungan, di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, yaitu Direktorat Lalu Lintas Angkutan Jalan (Dit. LLAJ), sebagai institusi penyelenggara urusan pemerintahan di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya dalam hal pembinaan transportasi jalan raya. Dimana tugas dan tanggungjawab yang menjadi kewajibannya, antara lain; rekayasa teknik (*traffic engineering*), rekayasa manajemen (*traffic managament*), rekayasa regulasi (*traffic regulation*) dan penegakan hukum lalu lintas di jalan (*traffic of law*), khususnya terhadap pelanggaran yang dilakukan oleh angkutan umum. Kesemuanya itu dimaksudkan untuk mencapai sistem pelayanan transportasi jalan raya yang memenuhi standar pelayanan minimal keselamatan transportasi nasional.[19]

[19] Alexander Pangemanan, *loc cit*

E. Undang-Undang Nomor 27 Tahun 1959 tentang Penetapan Undang-Undang Darurat Nomor 3 Tahun 1953 tentang Pembentukan Daerah Tingkat II di Kalimantan sebagai Undang-Undang

Dengan ditetapkannya Undang-Undang Nomor 27 Tahun 1959 tentang Penetapan Undang-Undang Darurat Nomor 3 Tahun 1953 tentang Pembentukan Daerah Tingkat II di Kalimantan sebagai Undang-Undang, maka berlakulah segala aturan dan ketetapan yang berada di dalam Undang-Undang Darurat Nomor 3 Tahun 1953 tentang Pembentukan Daerah Tingkat II di Kalimantan.

Undang-Undang Undang-Undang Darurat Nomor 3 Tahun 1953 tentang Pembentukan Daerah Tingkat II di Kalimantan Pasal 1 bagian II angka 3 menyebutkan bahwa

"3. Swapraja Bulongan yang meliputi Kawedanan-kawedanan : Bulongan, Tarakan Tanah Tidung dan Apok Kayan; Nomor 1 s/d 15 ad I dan nomor 1 s/d 3 ad II sebagai dimaksud dalam Keputusan Menteri Dalam Negeri tanggal 29 Juni 1950 No. C 17/15/3 jo. Keputusan Menteri Dalam Negeri tanggal 16 Nopember 1951 No. Pem 20/l/47 jo Keputusan Gubernur Kalimantan tanggal 3 Agustus 1950 No. 154/OPB/92/04 dan Keputusan Menteri Dalam Negeri tanggal 8 September 1951 No. Pem 20/6/10, masing-masing dibentuk menjadi daerah yang berhak mengatur dan mengurus rumah-tangganya sendiri dengan nama dan tingkatan sebagai berikut : Ad. I. 1. Kabupaten Banjar, 2. Kabupaten Hulusungai Selatan, 3. Kabupaten Hulusungai

Utara, 4. Kabupaten Barito, 5. Kabupaten Kapuas, 6. Kabupaten Kotawaringin, 7. Kabupaten Kotabaru, 8. Kota Besar Banjarmasin, 9. Kabupaten Sambas, 10. Kabupaten Pontianak, 11. Kabupaten Ketapang, 12. Kabupaten Sanggau, 13. Kabupaten Sintang, 14. Kabupaten Kapuas Hulu, 15. Kota Besar Pontianak. Ad. II. 1. Daerah Istimewa Kutai, 2. Daerah Istimewa Berau, 3. Daerah Istimewa Bulongan.". Ini artinya, Kabupaten Kotabaru sebagai daerah berhak mengatur dan mengurus rumah-tangganya sendiri. Salah satunya melalui pembentukan Peraturan Daerah tentang Angkutan Penyeberangan ini.

F. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 Sebagaimana Telah Diubah Dengan Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 Tentang Kepelabuhan

Penyediaan Angkutan Penyeberangan tentu tidak dapat dipisahkan dari keberadaan Pelabuhan, sebagaimana Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhan pada pasal 1 angka 1 menyebutkan bahwa *"Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi."*. Artinya keberadaan Pelabuhan ini juga menjadi pertimbangan saat kita

berbicara masalah Angkutan Penyeberangan pada Perda Kotabaru ini.

G. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan

a. Pasal 7 ayat (1):

"Penyusunan jaringan trayek tetap dan teratur sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (2), dilakukan bersama oleh Pemerintah, pemerintah daerah, dan asosiasi perusahaan angkutan laut nasional dengan memperhatikan masukan asosiasi pengguna jasa angkutan laut"

b. Pasal 8 ayat (1):

"Jaringan trayek tetap dan teratur sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (4) dapat dilakukan perubahan berdasarkan usulan dari Pemerintah, pemerintah daerah, dan asosiasi perusahaan angkutan laut nasional dengan menambah 1 (satu) atau lebih trayek baru"

c. Pasal 25 ayat (2):

"Pengangkutan barang impor milik Pemerintah dan/atau pemerintah daerah harus menggunakan kapal berbendera Indonesia yang dioperasikan oleh perusahaan angkutan laut nasional"

d. Pasal 70 ayat (1):

"Angkutan di perairan untuk daerah masih tertinggal dan/atau wilayah terpencil dilaksanakan oleh Menteri, gubernur,

dan/atau bupati/walikota"

e. Pasal 72 ayat (1):

"Pelayaran-perintis sebagaimana dimaksud dalam Pasal 71 ayat (1), dilaksanakan oleh pelaksana kegiatan angkutan laut, angkutan sungai dan danau, atau angkutan penyeberangan dengan biaya yang disediakan oleh Pemerintah dan/atau pemerintah daerah"

f. Pasal 81 ayat (4):

"Untuk memenuhi kebutuhan tenaga kerja bongkar muat di pelabuhan Pemerintah, pemerintah daerah, atau badan hukum Indonesia dapat .menyelenggarakan pendidikan dan pelatihan di bidang bongkar muat barang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan"

g. Pasal 107 ayat (1):

"Izin usaha angkutan penyeberangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 93 huruf d diberikan oleh: (a) Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta untuk badan usaha yang berdomisili di Daerah Khusus. Ibukota. Jakarta; atau (b) bupati/walikota sesuai dengan domisili badan usaha"

h. Pasal 109 ayat (2):

"Persetujuan pengoperasian kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan oleh: (a) Menteri, untuk kapal yang melayani lintas penyeberangan antar provinsi dan/atau antarnegara; (b) gubernur, untuk kapal yang melayani lintas penyeberangan antar kabupaten/kota dalam provinsi; atau (c) bupati/walikota, untuk kapal yang melayani lintas penyeberangan dalam

kabupaten/kota provinsi"

i. Pasal 195 ayat (4):

"Penyelenggara sistem informasi angkutan di perairan oleh pemerintah daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (3) berpedoman pada standar yang ditetapkan oleh Menteri"

j. Pasal 200 ayat (2):

"Pengelolaan sistem informasi angkutan di perairan oleh Pemerintah dan pemerintah daerah dapat dilakukan melalui kerjasama dengan pihak lain"

Berdasarkan Peraturan ini, Pemerintah Daerah memiliki kewenangan dalam penyelenggaraan angkutan di perairan, antara lain menyusun jaringan trayek perairan, persetujuan pengoperasian kapal dan pengelolaan sistem informasi angkutan di perairan.

H. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 104 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan

Secara filosofis, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 104 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan ini lahir dari amanat upaya peningkatan kinerja dan pelayanan angkutan penyeberangan yang lahir setelah adanya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Peraturan ini secara lengkap mengatur hal-hal yang berkaitan dengan Angkutan Penyeberangan, meliputi Lintas Penyeberangan, Pelayanan Angkutan Penyeberangan, Tarif, Penempatan Kapal, Perizinan Angkutan, Kewajiban Perusahaan

Angkutan Penyeberangan, Sistem Informasi, Pengawasan dan Pembinaan.

Dalam Peraturan ini, dinyatakan bahwa salah satu Fungsi Angkutan Penyeberangan adalah sebagai Jembatan Bergerak, di Pasal 7 ayat (2) menjelaskan *"Fungsi Angkutan Penyeberangan sebagai jembatan bergerak sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c merupakan pergerakan lalu lintas dan pemindahan penumpang dan kendaraan beserta muatannya dengan kapal penyeberangan."* artinya di sini adalah ada terjadi mobilisasi pemindahan penumpang dan kendaraan beserta muatannya dari satu titik ke titik yang lain.

Dalam Peraturan ini jelas memuat bagaimana keterkaitan daerah dengan penyediaan angkutan Penyeberangan, di antaranya ialah sebagai berikut :

1) Penetapan Lintas Penyeberangan

Pasal 6 :

(3) Rencana penetapan Lintas Penyeberangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), terdiri atas: a. rencana penetapan lintas penyeberangan antarnegara dan/ atau antar provinsi; b. rencana penetapan Lintas Penyeberangan antarkabupaten/kota dalam daerah provinsi; dan c. rencana penetapan Lintas Penyeberangan dalam daerah kabupaten/kota.

(4) Rencana penetapan Lintas Penyeberangan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dilakukan oleh: a. Menteri, untuk rencana penetapan lintas penyeberangan antarnegara

dan/atau antarprovinsi; b. Gubernur, untuk rencana penetapan lintas penyeberangan antarkabupaten/kota dalam daerah provinsi; atau c. Bupati/Walikota, untuk rencana penetapan lintas penyeberangan dalam daerah kabupaten/kota.

2) Pelayanan Angkutan Penyeberangan Perintis

Pasal 12 :

(1) Angkutan Penyeberangan untuk daerah masih tertinggal dan/atau wilayah terpencil dilaksanakan oleh Menteri, Gubernur, dan/atau Bupati/Walikota

3) Tarif Angkutan penumpang kelas ekonomi dan kendaraan beserta muatannya

Pasal 20:

Tarif angkutan penumpang kelas ekonomi dan kendaraan beserta muatannya ditetapkan oleh:

a. Menteri, untuk angkutan lintas penyeberangan antarnegara dan/ atau antar daerah provinsi;

b. Gubernur, untuk angkutan lintas penyeberangan antarkabupaten/kota dalam daerah provinsi; atau

c. Bupati/Walikota, untuk angkutan lintas penyeberangan dalam daerah kabupaten/kota;

4) Monitoring, evaluasi, dan pengawasan pelaksanaan tarif

Pasal 22 :

Monitoring, evaluasi, dan pengawasan pelaksanaan tarif dilakukan oleh Menteri, Gubernur, atau Bupati/Walikota sesuai dengan kewenangannya.

5) Penambahan Lintas Penyeberangan

(1) Dalam rangka pengembangan atau pengisian Lintas Penyeberangan yang membutuhkan penambahan atau penempatan kapal dilakukan berdasarkan pertimbangan:

a. jumlah trip per hari dan jumlah kapal yang diizinkan melayani lintas yang ditetapkan;

b. jumlah kapasitas kapal rata-rata tersedia;

c. jumlah kapasitas kapal rata-rata terpakai;

d. faktor muat;

e. fasilitas prasarana pelabuhan yang tersedia dan / atau

f. tingkat kemampuan pelayanan alur.

(2) Penambahan atau penempatan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus mendapat persetujuan:

a. Direktur Jenderal, untuk lintas antarnegara dan lintas antarprovinsi;

b. Gubernur, untuk lintas antar kabupaten /kota dalam daerah provinsi; atau

c. Bupati/Walikota, untuk lintas dalam daerah daerah kabupaten / kota.

6) Izin Usaha Angkutan Penyeberangan

Pasal 29:

(1) Untuk memperoleh Izin Usaha Angkutan Penyeberangan, Badan Usaha mengajukan permohonan kepada: a. Gubernur, untuk badan usaha yang berdomisili di Daerah Khusus Ibukota Jakarta; atau b. Bupati/Walikota, sesuai dengan domisili badan usaha.

7) Persetujuan Pengoperasian Kapal

Pasal 32:

(3) Persetujuan pengoperasian kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan oleh: a. Direktur Jenderal, untuk kapal yang melayani penyeberangan antarprovinsi dan/atau antarnegara; b. Gubernur, untuk kapal yang melayani penyeberangan antarkabupaten/kota dalam daerah provinsi; atau c. Bupati/Walikota, untuk kapal yang melayani penyeberangan dalam daerah kabupaten/kota.

8) Menugaskan perusahaan Angkutan Penyeberangan dan/atau meminta bantuan potensi lain untuk melayani Lintas Penyeberangan dalam keadaan tertentu.

Pasal 45:

(1) Menteri, Gubernur, atau Bupati/Walikota dapat menugaskan perusahaan Angkutan Penyeberangan dan/atau meminta bantuan potensi lain untuk melayani Lintas Penyeberangan dalam keadaan tertentu.

9) Menyelenggarakan Sistem Informasi

Pasal 51:

(1) Sistem Informasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 diselenggarakan oleh: a. Direktur Jenderal, untuk sistem infomasi Angkutan Penyeberangan pada tingkat nasional; b. Gubernur, untuk sistem infomasi Angkutan Penyeberangan pada tingkat daerah provinsi; atau c. Bupati/Walikota, untuk sistem infomasi Angkutan Penyeberangan pada tingkat daerah kabupaten / kota.

I. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 58 Tahun 2003 tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 18 Tahun 2012 tentang Perubahan Atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 58 Tahun 2003 tentang Mekanisme penetapan dan formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan;

Dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 58 Tahun 2003 tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 18 Tahun 2012 tentang Perubahan Atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 58 Tahun 2003 tentang Mekanisme penetapan dan formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan memberikan wewenang kepada pemerintah daerah yang meliputi:

a. Pasal 4

"(1)Tarif dasar dan tariff jarak sebagaimana dimaksud pasal 3 ditetapkan sebagai berikut :

a. Menteri untuk angkutan lintas penyeberangan antar negara dan/ atau antar propinsi;

b. Gubernur untuk angkutan lintas penyeberangan antar Kabupaten/ Kota dalam propinsi;

c. Bupati/ Walikota untuk angkutan penyeberangan dalam Kabupaten/ Kota."

b. Pasal 6 ayat (2)

"Bupati/ Walikota menetapkan besaran tariff dasar dan tarif jarak sebagaimana dimaksud dalam pasal 4 ayat (1) huruf c berdasarkan usulan dari Kepala Dinas Kabupaten/Kota yang bertanggung jawab di bidang angkutan penyeberangan"

c. Pasal 7 ayat (3)

"Bupati/Walikota menetapkan tariff jarak berdasarkan usulan Kepala Dinas Kabupaten/Kota yang bertanggung jawab di bidang angkutan penyeberangan dengan mempertimbangkan kemampuan pengguna jasa, pengembangan usaha angkutan penyeberangan dan kepentingan nasional."

d. Pasal 8 ayat (2)

"Kepala Dinas Propinsi atau Kepala Dinas Kabupaten/Kota yang bertanggung jawab di bidang angkutan penyeberangan mengumumkan besaran tarif jarak yang ditetapkan oleh Gubernur atau Bupati/Walikota melalui media massa selambat-lambatnya 30 (tiga puluh) hari sebelum tariff diberlakukan."

e. Pasal 9 ayat (2)

"Kepala Dinas Propinsi atau Kepala Dinas Kabupaten/Kota yang bertanggung jawab di bidang angkutan penyeberangan melakukan evaluasi terhadap besaran tarif dasar dan/atau tarif jarak yang ditetapkan oleh Gubernur atau Bupati/Walikota secara berkala setiap 6 (enam)bulan."

J. Peraturan Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia Nomor 80 Tahun 2015 Tentang Pembentukan Produk Hukum Daerah

Dalam rangka mewujudkan tujuan dari Undang-Undang

Pelayaran, Peraturan Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia Nomor 80 Tahun 2015 Tentang Pembentukan Produk Hukum Daerah telah mencantumkan bahwa Produk hukum daerah dapat berbentuk:

a. peraturan; dan
b. penetapan.

Dalam hal ini, Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru merupakan raperda yang memuat materi muatan:

a. penyelenggaraan otonomi daerah dan tugas pembantuan; dan
b. penjabaran lebih lanjut ketentuan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi, dalam hal ini Undang-Undang Nomor 16 tahun 2011 tentang Bantuan Hukum

1. **Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru Nomor 03 Tahun 2012 Tentang Retribusi Jasa Umum sebagaimana telah diubah beberapa kali dan dengan perubahan terbaru berupa Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru Nomor 20 Tahun 2017 Tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru Nomor 03 Tahun 2012 Tentang Retribusi Jasa Umum;**

   Guna memenuhi amanat dari Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 58 Tahun 2003 tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 18 Tahun 2012 tentang Perubahan Atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.

58 Tahun 2003 tentang Mekanisme penetapan dan formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan, pemerintah daerah kabupaten Kotabaru mengeluarkan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru Nomor 03 Tahun 2012 Tentang Retribusi Jasa Umum sebagaimana telah diubah beberapa kali dan dengan perubahan terbaru berupa Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru Nomor 20 Tahun 2017 Tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru Nomor 03 Tahun 2012 Tentang Retribusi Jasa Umum.

Retribusi ini memiliki Prinsip dan Sasaran yang tertuang dalam

Pasal 69 ayat (1) sampai (3) yang berbunyi:

"(1) Prinsip dan sasaran dalam penetapan tarif Retribusi Jasa Umum ditetapkan dengan memperhatikan biaya penyediaan jasa yang bersangkutan, kemampuan masyarakat, aspek keadilan, dan efektivitas pengendalian atas pelayanan tersebut.

(2) Biaya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi biaya operasi dan pemeliharaan, biaya bunga, dan biaya modal.

(3) Dalam hal penetapan tarif sepenuhnya memperhatikan biaya penyediaan jasa, penetapan tarif hanya untuk menutup sebagian biaya."

Pasal 70 :

"(1) Tarif Retribusi Jasa Umum ditinjau kembali paling lama 3 (tiga) tahun sekali.

(2) Peninjauan tarif Retribusi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan memperhatikan indeks harga dan perkembangan perekonomian.

(3) Penetapan tarif Retribusi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) ditetapkan dengan Peraturan Bupati."

2. **Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru Nomor 02 Tahun 2012 Tentang Retribusi Jasa Usaha sebagaimana telah diubah beberapa kali dan dengan perubahan terbaru berupa Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru Nomor 5 Tahun 2018 Tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru Nomor 02 Tahun 2012 Tentang Retribusi Jasa Usaha.**

Dalam Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru Nomor 02 Tahun 2012 Tentang Retribusi Jasa Usaha sebagaimana telah diubah beberapa kali dan dengan perubahan terbaru berupa Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru Nomor 5 Tahun 2018 Tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru Nomor 02 Tahun 2012 Tentang Retribusi Jasa Usaha, Pasal 10 menyebutkan bahwa " *Prinsip dan sasaran dalam penetapan tarif retribusi Pemakaian Kekayaan Daerah didasarkan pada tujuan untuk memperoleh keuntungan yang layak sebagaimana keuntungan yang pantas diterima oleh pengusaha sejenis yang beroperasi secara efisien dan berorentasi pada harga pasar."*

Perda ini juga akan menyangkut pada perda Angkutan Penyeberangan yang akan dibuat karena pada perda ini salah

satunya adanya materi yang memuat tentang Retribusi Pelayanan Kepelabuhan.

Pasal 42

"(1) Objek Retribusi Pelayanan Kepelabuhanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 huruf h adalah pelayanan jasa kepelabuhanan, termasuk fasilitas lainnya di lingkungan pelabuhan yang disediakan, dimiliki, dan/atau dikelola oleh Pemerintah Daerah.

(2) Dikecualikan dari objek Retribusi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah pelayanan jasa kepelabuhanan yang disediakan, dimiliki dan/atau dikelola oleh Pemerintah, BUMN, BUMD, dan pihak swasta.

Pasal 43

"Subjek Retribusi adalah orang pribadi atau badan hukum yang menggunakan/memanfaatkan fasilitas kepelabuhan. "

Pasal 44

"Tingkat penggunaan jasa Retribusi Pelayanan Kepelabuhan diukur berdasarkan Jenis Kapal, dan jangka waktu/lamanya sandar kapal/perahu yang mendarat. "

Pasal 45

"Prinsip dan sasaran dalam penetapan tarif Retribusi Kepelabuhanan adalah untuk biaya pembangunan dermaga, penyediaan fasilitas pendaratan dan transit, biaya pelayanan, perawatan dan biaya pembinaan."

BAB IV

LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS, DAN YURIDIS

A. Landasan Filosofis

Negara Kesatuan Republik Indonesia merupakan negara merdeka dengan idelogi Pancasila. Melalui ideologi ini negara hendak mewujudkan cita-cita bangsa telah termaktub di dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 pada alenia ke empat yang meliputi memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial.

Pasal 1 ayat (1) UUD Republik Indonesia Tahun 1945 menegaskan bahwa "Negara Indonesia adalah negara kesatuan yang berbentuk republik." Konsekuensinya Negara kesatuan adalah dibentuknya pemerintah Negara Indonesia sebagai pemerintah nasional untuk pertama kalinya dan kemudian pemerintah nasional tersebutlah yang kemudian membentuk Daerah sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan. Lebih lanjut Pasal 18 ayat (2) dan ayat (5) Undang-Undang Dasar Negara 1945 menyatakan bahwa Pemerintahan Daerah berwenang untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan menurut Asas Otonomi dan Tugas Pembantuan dan diberikan otonomi yang seluas-luasnya.

Daerah diberikan otonomi yang seluas-luasnya, diarahkan untuk mempercepat tercapainyanya kesejahteraan masyarakat melalui kreasi dan inovasi, peningkatan pelayanan, pemberdayaan,

dan peran serta masyarakat. Di samping itu melalui otonomi luas, dalam lingkungan strategis globalisasi, Daerah diharapkan mampu meningkatkan daya saing dengan memperhatikan prinsip demokrasi, pemerataan, keadilan, keistimewaan dan kekhususan serta potensi dan keanekaragaman Daerah dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Sejalan dengan hal tersebut, maka pembangunan infrastruktur maupun pembangunan sumber daya manusia perlu dilakukan secara merata dan cepat. Dalam hal ini banyak tantangan yang harus dihadapi pemerintah dalam menggapainya. Salah satunya adalah tantangan geografis Indonesia sebagai negara kepulauan. Keadaan ini menuntut pemerintah untuk bergerak cepat dalam melakukan mobilisasi pelayanan melalui sarana dan prasarana yang efisien dan efektif agar dapat memberikan manfaat dan pelayanan kepada masyarakat luas.

Angkutan Penyeberangan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum dan cita cita lainnya sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, angkutan penyeberangan harus dikembangkan potensi dan perannya dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan Negara dan pemerintahan daerah.

Dalam mengisi cita-cita perjuangan tersebut maka perlu dilakukan program yang terencana dan terarah untuk melaksanakan proses pembangunan agar tujuan nasional dapat dicapai sesuai

dengan falsafah yang mendasari perjuangan tersebut yakni Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945. Untuk itulah pula ketentuan pengaturan angkutan penyeberangan perlu ada keseimbangan yang mengandung makna bahwa pengaturannya mencerminkan keseimbangan antara kepentingan individu, kepentingan masyarakat dengan kepentingan pembangunan. Hal ini difokuskan pada falsafah Pancasila yang menghendaki tercapainya keadilan sosial, sebagaimana secara lebih terperinci dinyatakan oleh UUD 1945.

Hal inilah yang menjadi dasar bagi pemerintah untuk menyusun aturan ini. Sehingga pada akhirnya terjadi percepatan mobilitas dan aktivitas perkonomian, politik, sosial dan budaya di Kabupaten Kotabaru melalui Angkutan Penyeberangan.

B. Landasan Sosiologis

Hubungan antara masyarakat dengan hukum merupakan satu kesatuan yang tidak dapat dipisahkan. Ini sesuai dengan ungkapan *ubi societas ibi ius* (dimana ada masyarakat disitu ada hukum). Dapat ditegaskan bahwa hukum memiliki fungsi untuk mengatur kehidupan masyarakat dalam menjalankan aktivitasnya, sehingga melalui pengaturan itu bisa terwujud satu masyarakat yang sejahtera, sesuai dengan yang diamanatkan dari tujuan negara Indonesia yang tercantum dalam pembukaan UUD 1945.

Secara sosiologis, hukum berfungsi untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup, selain juga berfungsi sebagai sarana untuk memperlancar proses

interaksi (*law as a facilitation of human interaction*).[20] Di tinjau dari aspek sosial maka angkutan penyeberangan mempunyai peran penting untuk mewujudkan sasaran pembangunan seperti pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya, pertumbuhan ekonomi, dan perwujudan keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia.

Dari aspek sosial budaya, keberadaan sarana dan prasarana angkutan penyeberangan merupakan suatu kebutuhan di Kabupaten Kotabaru. Kabupaten Kotabaru memiliki luas 9.422,73 km2 (942.273 ha) atau sekitar 25% luas Propinsi Kalimantan Selatan. Dengan luas ini Kabupaten Kotabaru merupakan kabupaten terluas diantara 13 kabupaten dan kota di Propinsi Kalimantan Selatan. Kabupaten Kotabaru terdiri atas 18 kecamatan dengan 195 desa. Kabupaten ini terkenal akan pantai-pantainya walaupun kondisi alam kabupaten Kotabaru terdiri atas daerah pantai, dataran rendah dan perbukitan/pegunungan. Wilayah pantai sebelah timur merupakan daerah datar.

Aktivitas masyarakat Kabupaten Kotabaru melalui jalur transportasi air ini juga dijawab oleh data yang ditunjukkan oleh Badan Pusat Statistik Kabupaten Kotabaru taun 2018 yang menunjukkan di kabupaten Kotabaru terdapat Perahu Tanpa motor 894 unit, sebanyak Perahu Motor sebanyak 5.545 unit dan Kapal Motor sebanyak 1.609 unit.

Padahal banyak sekali potensi di kabupaten ini, lahan di Kotabaru mencapai 942.273 ha, terdiri dari Lahan

---

[20] Syahrial Syarbaini dan Rusdiyanta. 2009. *Dasar-Dasar Sosiologi, Graha Ilmu*, Yogyakarta, Cet. Kepertama

pemukiman/kampung seluas 11.256 ha, industri 803 ha, pertambangan 20.353 Ha, sawah 5.651 ha, pertanian lahan kering semusim 7.450 ha, kebun campuran 40.003 ha, perkebunan 103.928 ha, padang/semak belukar/alang-alang 392.660 Ha, hutan 351.873 ha, perairan darat 274 ha, tanah terbuka 1.071 ha, dan lain-lain 6.951 ha.[21]

Selain itu, di Kabupaten ini juga terdapat potensi pariwisata. Seperti halnya di tahun 2017 terdapat 110 wisatawan asing, dan 193.69 wisatawan domestik yang tujuannya ke berbagai pantai di wilayah Kabupaten Kotabaru. Keadaan geografis dan potensi yang besar ini menuntut agar adanya pengaturan angkutan penyeberangan di Kabupaten ini.

Untuk itulah dalam menyusun rancangan peraturan daerah tentang angkutan penyeberangan di Kabupaten Kotabaru, maka kiranya perlu memperhatikan aspek sosiologis masyarakat setempat. Hal ini dimaksudkan karena masyarakat setempatlah yang mengalami dampak secara langsung akibat penyelenggaraan transportasi di daerahnya.

Beranjak dari pemikiran tersebut keberadaan hukum Sangat diperlukan dalam kehidupan masyarakat. Namun demikian tidak dapat dielakkan adanya kenyataan bahwa dalam masyarakat terdapat varian kepentingan sehingga hal ini bisa menutup kemungkinan timbulnya gesekan pertentangan diantara kepentingan-kepentingan itu.

Kebebasan untuk mengatur dan mengurus kepentingan

---

[21] *Rencana Pembangunan Jangka Panjang Kabupaten Kotabaru 2007-2026*

masyarakat daerah diwujudkan dengan adanya kewenangan daerah untuk membuat regulasi (Peraturan Daerah). Kebebasan pembentukan regulasi tersebut harus dapat mencerminkan keadilan bagi semua lapisan masyarakat. Oleh karena itu para pembuat peraturan perundang-undangan hendaknya dapat melahirkan undang-undang yang dapat mencerminkan keadilan bagi semua individu, perundangundangan hendaknya dapat memberikan kebahagiaan yang terbesar bagi sebagian besar masyarakat (*the greatest happiness for the greatest number*).[22]

Untuk itulah dalam penyelenggaraan angkutan penyeberangan kiranya tidak dapat mengenyampingkan faktor sosiologis kemasyarakatan terutama menyangkut pada himpunan kaidah dari segala tingkatan berkisar pada suatu kebutuhan pokok di dalam kehidupan masyarakat. Ini dikarenakan hukum bertujuan untuk memenuhi kebutuhan pokok seluruh masyarakat. Melalui aturan hukum inilah dapat di jadikan sebagai pedoman bertingkah laku, sebagai sarana untuk menjaga kebutuhan masyarakat dan sebagai sistem pengendalian sosial. Dengan demikian hukum dapat dilihat dari segi lain yaitu sebagai sarana untuk mengatur interaksi kehidupan sehingga kebutuhan masyarakat dapat terpenuhi. Selain itu pula dengan adanya Peraturan Daerah tentang Angkutan Penyeberangan dapat mencegah terjadinya konflik sehingga ketertiban dan keadilan dapat ditegakan.

Oleh sebab itu agar sistem mobilisasi ini dapat berjalan dengan baik maka prasyarat yang berupa angkutan penyeberangan yang

---

[22] Lili Rasjidi dan Ira Thania Rasjidi. 2002. Pengantar Filsafat Hukum, Bandung: Mandar Maju, hal.61.

baik harus disusun dengan cermat karena transportasi mempunyai peranan yang penting dalam pertumbuhan ekonomi negara sehingga menyadari akan hal tersebut maka sudah selayaknya kehadiran suatu aturan hukum dalam bentuk Peraturan Daerah yang sesuai yang mampu menjawab permasalahan yang dihadapi oleh Kabupaten saat ini.

C. Landasan Yuridis

Pemberian otonomi yang seluas-luasnya kepada Daerah diarahkan untuk mempercepat terwujudnya kesejahteraan masyarakat melalui peningkatan pelayanan, pemberdayaan, dan peran serta masyarakat. Berdasarkan Pasal 12 ayat (2) huruf i Undang-Undang No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, dinyatakan bahwa urusan pemerintahan di bidang perhubungan (Urusan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) merupakan salah satu dari 31 (tiga puluh satu) urusan pemerintahan yang bersifat wajib yang tidak berkaitan dengan pelayanan dasar yang harus dilaksanakan oleh Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kabupaten/Kota.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 104 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan, bahwa Pemerintah Daerah mempunyai kewenangan dalam pengaturan angkutan penyeberangan. Angkutan Penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan dan/atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya.

Dengan diberlakukannya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 104 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan ini, maka tujuan yang ingin dicapai adalah terwujudnya peningkatan kinerja dan pelayanan angkutan penyeberangan yang mampu mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, mewujudkan Wawasan Nusantara serta memantapkan ketahanan nasional untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, dan memperkukuh kedaulatan negara.

Untuk mewujudkan tujuan tersebut maka perlu kiranya ada pengaturan terkait angkutan penyeberangan seperti tertuang dalam Pasal 5 ayat (7) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan "*Pemerintah daerah melakukan pembinaan pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (6) sesuai dengan kewenangannya*" dan kewenangan pemerintah dalam hal angkutan penyeberangan lebih lanjut diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 104 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan.

Mencermati konteks Pasal di atas, maka perlu kiranya ada penetapan kebijakan dengan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru untuk angkutan penyeberangan di wilayah Kabupaten Kotabaru sehingga tercapai tujuan yang diinginkan. Inilah yang menjadi alasan kenapa perlunya segera di buat peraturan daerah yang mengatur angkutan penyeberangan.

Peraturan Daerah Kabupaten berdasarkan Undang-Undang

No. 12 Tahun 2011 adalah bentuk peraturan perundang-undangan di bawah Undang-Undang, Peraturan Pengganti Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, Peraturan Presiden, dan Peraturan Daerah Provinsi. Namun jika dilihat dari segi isinya maupun mekanisme pembentukannya, Peraturan Daerah tersebut mirip dengan undang-undang. Seperti undang-undang, maka organ negara yang terlibat dalam proses pembentukan Peraturan Daerah itu adalah Lembaga Legislatif dan Eksekutif Daerah secara bersama-sama. Dengan perkataan lain, sama dengan undang-undang, Peraturan Daerah juga merupakan produk legislatif yang melibatkan para wakil rakyat yang dipilih secara langsung oleh rakyat berdaulat.[23]

Perlu dibentuknya peraturan daerah ini bukan lagi sekedar *human will* (kemauan manusia) namun lebih kepada *human want* (kebutuhan manusia). Hal ini dimaksudkan pula untuk mengoptimalkan penggunaan prasarana transportasi dan gerakan lalu lintas dalam rangka menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran angkutan penyeberangan.

[23] Jimly Asshidiqie. 2010. Perihal Undang-Undang. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, hal. 63-64.

BAB V

JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN, DAN RUANG LINGKUP MATERI MUATAN PERATURAN DAERAH KABUPATEN KOTABARU TENTANG PENYELENGGARAAN ANGKUTAN PENYEBERANGAN

Bab I Ketentuan Umum, Bagian ini membahas tentang ketentuan-ketentuan dan pengertian-pengertian yang bersifat umum dan substansi peraturan daerah ini.

BAB II Maksud dan Tujuan. Peraturan Daerah ini dimaksudkan sebagai dasar hukum dalam penyelenggaraan angkutan penyeberangan kelas ekonomi di Daerah

BAB III Prasarana Angkutan Perairan yang terdiri dari Pelabuhan, Pemanfaatan garis pantai, Fasilitas Alur Pelayaran Sungai, Perawatan dan Perbaikan Kapal, Pengujian Kendaraan Bermotor di Air, Angkutan Sungai, Kegiatan Angkutan Sungai, dll.

BAB IV Ijin Usaha Angkutan

BAB V. Lintas Penyeberangan

BAB VI. Tarif Angkutan

BAB VII Fasilitas untuk Penyandang Disabilitas dan Orang Sakit.

BAB VIII Sistem Informasi dan Statistik.

BAB IX Pembinaan

BAB X Pengawasan dan Pengendalian

BAB XI Penyidikan

BAB XII Ketentuan Pidana

BAB XIII Ketentuan Penutup

BAB VI

PENUTUP

A. Simpulan

1. Angkutan Penyeberangan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum dan cita cita lainnya sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, angkutan penyeberangan harus dikembangkan potensi dan perannya dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.
2. Berdasarkan Pasal 12 ayat (2) huruf i Undang-Undang No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, dinyatakan bahwa urusan pemerintahan di bidang perhubungan (Urusan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) merupakan salah satu dari 31 (tiga puluh satu) urusan pemerintahan yang bersifat wajib yang tidak berkaitan dengan pelayanan dasar yang harus dilaksanakan oleh Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kabupaten/Kota.
3. Keberadaan sarana dan prasarana angkutan penyeberangan merupakan suatu kebutuhan di Kabupaten Kotabaru yang terdiri dari pulau-pulau yang dikelilingi oleh perairan. Keadaan geografis dan potensi yang besar ini menuntut agar adanya pengaturan angkutan penyeberangan di Kabupaten ini.

B. Saran

1. Menyiapkan segera Peraturan Bupati sebagai bentuk pendelegasian kewenangan mengatur pelaksanaan perda
2. Agar diselenggarakan proses konsultasi publik sehingga masyarakat dapat memberikan masukan dalam penyusunan Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan.

DAFTAR PUSTAKA

1. Buku

Alexander Pangemanan, *Implikasi Penarikan Kewenangan Pemerintah Daerah dalam Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Melalui Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Perspektif Otonomi Daerah*, Jurnal ilmu Hukum.

B Arief Sidharta, 1996, Refleksi Tentang Hukum, Citra Aditya bakti, Bndung, h. 121.

Badan Pusat Statistik Kabupaten Kotabaru.2018.*Kabupaten Kotabaru Dalam Angka 2018*. Kotabaru.

H.M.N. Purwosutjipto, 1981. Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia: Jilid 3, Jakarta: Djambatan.

J.J.H. Bruggink, yang disunting oleh Arief Sidarta, 1996, Refleksi Tentang Hukum, Citra Adytia Bhakti, Bandung.

Jimly Asshidiqie. 2010. Perihal Undang-Undang. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.

Lili Rasjidi dan Ira Thania Rasjidi. 2002. Pengantar Filsafat Hukum, Bandung: Mandar Maju.

Maria SW Soemardjono. 1989. Pedoman Pembuatan Usulan Penelitian, Yogyakarta: Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada.

Muchtaruddin Siregar, Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan, Jakarta: Lembaga Penerbit UI.

Siswanto Sunarno. 2006. Hukum Pemerintahan Daerah. Jakarta:

Sinar Grafika.

Syahrial Syarbaini dan Rusdiyanta. 2009. *Dasar-Dasar Sosiologi, Graha Ilmu*, Yogyakarta.

2. Internet

Analisisi Faktor-Faktor Ekonomi Makro Yang Mempengaruhi Investasi Sektor Transportasi Di Indonesia. *http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/19638/5.* diakses pada tanggal 21 April 2019.

https://www.kompasiana.com/heriyanto_rantelino/5a3775a2dd0fa8314e47e012/mengkaji-sejuta-manfaat-dibalik-moda-transportasi-penyeberangan-di-tanah-papua?page=all, diakses tanggal 19 April 2019

Roy Putra, Permasalahan Transportasi Darat Indonesia dan Alternatif Penanganannya, http://royputralbtobing.blogspot.com/2011/03/permasalahan-transportasi-darat.html. diakses pada tanggal 21 April 2019.

Wikipedia. *https://id.wikipedia.org/wiki/Kabupaten_Kotabaru.* di akses pada tanggal 21 April 2019.

3. Peraturan Perundang-Undangan

Pasal 1 angka 1 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 104 TahuN 2017

Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jasa (Penumpang) Angkutan Umum Berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009.

Rencana Pembangunan Jangka Panjang Kabupaten Kotabaru 2007-2026.

BUPATI KOTABARU
PROVINSI KALIMANTAN SELATAN

PERATURAN DAERAH KABUPATEN KOTABARU
NOMOR …… TAHUN 2019

TENTANG
PENYELENGGARAAN ANGKUTAN PENYEBERANGAN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

BUPATI KOTABARU

Menimbang:

a. bahwa untuk kelancaran angkutan penyeberangan yang berkesinambungan di Kabupaten Kotabaru, perlu menetapkan penyelenggaraan penyeberangan untuk lintas penyeberangan di Kabupaten Kotabaru;
b. bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 8 ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.26 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan dan ketentuan Pasal 4 ayat (1) huruf c Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.58 Tahun 2003 tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.18 Tahun 2012 tentang Perubahan Atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.58 Tahun 2003 tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan, Penetapan Lintas Penyeberangan dan Tarif Penyeberangan dalam Kabupaten/Kota dilakukan dan ditetapkan oleh Bupati;
c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu membentuk Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan di Kabupaten Kotabaru.

Mengingat:

1. Pasal 18 ayat (6) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Undang-Undang Nomor 27 Tahun 1959 tentang Penetapan Undang-Undang Darurat Nomor 3 Tahun 1953 tentang Pembentukan Daerah Tingkat II di

Kalimantan sebagai Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1959 Nomor 72, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1820);

3. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849);
4. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587), sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 58, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5679);
5. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran Negera Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 82, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5234);
6. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 151, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5070);
7. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 26, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5108) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 43, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5208);
8. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.104 Tahun 2017 tentang Penyelengaraan Angkutan Penyeberangan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 1412);
9. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 58 Tahun 2003 tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 18 Tahun 2012 tentang Perubahan Atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 58 Tahun 2003 tentang

Mekanisme penetapan dan formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan;

10. Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru Nomor 03 Tahun 2012 Tentang Retribusi Jasa Umum sebagaimana telah diubah beberapa kali dan dengan perubahan terbaru berupa Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru Nomor 20 Tahun 2017 Tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru Nomor 03 Tahun 2012 Tentang Retribusi Jasa Umum;
11. Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru Nomor 02 Tahun 2012 Tentang Retribusi Jasa Usaha sebagaimana telah diubah beberapa kali dan dengan perubahan terbaru berupa Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru Nomor 5 Tahun 2018 Tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Daerah Kabupaten Kotabaru Nomor 02 Tahun 2012 Tentang Retribusi Jasa Usaha.

Dengan Persetujuan Bersama

DEWAN PERWAKILAN RAKYAT DAERAH KABUPATEN KOTABARU

dan

BUPATI KOTABARU

MEMUTUSKAN :

Menetapkan : **PERATURAN DAERAH TENTANG PENYELENGGARAAN ANGKUTAN PENYEBRANGAN.**

BAB I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Daerah ini yang dimaksud dengan :

1. Kabupaten adalah Kabupaten Kotabaru.
2. Pemerintah Kabupaten adalah Pemerintah Kabupaten Kotabaru.
3. Bupati adalah Bupati Kotabaru.
4. Dinas Perhubungan, Komunikasi, dan Informatika adalah Dinas Perhubungan, Komunikasi, dan Informatika Kabupaten Kotabaru.

5. Kepala Dinas adalah Kepala Dinas Perhubungan, Komunikasi, dan Informatika Kabupaten Kotabaru.
6. Badan adalah sekumpulan orang dan/atau modal yang merupakan kesatuan, baik yang melakukan usaha yang meliputi perseroan terbatas, perseroan komanditer, perseroan lainnya, Badan Usaha Milik Negara (BUMN), atau Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) dengan nama dan bentuk apapun, firma, kongsi, koperasi, dana pensiun, persekutuan, perkumpulan, yayasan, organisasi massa, organisasi sosial politik atau organisasi lainnya, lembaga dan bentuk badan lainnya termasuk kontrak investasi kolektif dan bentuk usaha tetap.
7. Transportasi adalah proses perpindahan dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan alat pengangkutan, baik digerakkan tenaga manusia, hewan, atau mesin.
8. Jaringan Transportasi Kabupaten adalah serangkaian simpul dan/atau ruang kegiatan yang dihubungkan oleh ruang lalu lintas sehingga membentuk satu kesatuan sistem jaringan transportasi Kabupaten untuk keperluan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan.
9. Pelayaran adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan di perairan, pelabuhan, serta keamanan dan keselamatannya.
10. Keselamatan Pelayaran adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan berbagai upaya yang diwujudkan terhadap penyelenggaraan angkutan di perairan untuk menjamin keselamatan jiwa manusia, harta benda dan lingkungan.
11. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.
12. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.
13. Kepelabuhan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menujang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra-dan/atau antar moda serta mendorong

perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.

14. Pelabuhan Umum adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberanggan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi.
15. Pelabuhan Pengumpul adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muatan angkut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberanggan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi.
16. Pelabuhan Pengumpan adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, merupakan pengumpan bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberanggan dengan jangkauan pelayanan dalam provinsi.
17. Pelabuhan Pengumpan Lokal adalah pelabuhan pengumpan sekunder yang berfungsi melayani kegiatan angkutan laut regional dalam jumlah yang kecil serta merupakan pengumpan pada pelabuhan utama dan/atau pelabuhan regional.
18. Pelabuhan Laut adalah pelabuhan yang dapat digunakan untuk melayani kegiatan angkutan laut dan/atau angkutan penyeberanggan yang terletak di laut atau di sungai dalam wilayah Kabupaten.
19. Pelabuhan Sungai adalah pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan sungai yang terletak di sungai dalam wilayah Kabupaten.
20. Penyelenggara Pelabuhan adalah otoritas pelabuhan atau unit penyelenggaraan pelabuhan.
21. Otoritas Pelabuhan (Port Authority) adalah lembaga pemerintah kabupaten di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial.
22. Unit Penyelenggara Pelabuhan adalah lembaga pemerintah kabupaten di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, pengawasan kegiatan kepelabuhan, dan pemberian pelayanan jasa kepelabuhan untuk pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.
23. Angkutan Laut adalah kegiatan angkutan yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan laut.

24. Angkutan Penyeberanggan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya.
25. Angkutan Sungai adalah kegiatan angkutan dengan mengunakan kapal yang dilakukan di sungai untuk mengangkut penumpang dan/atau barang yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan sungai.
26. Lintas Penyeberangan adalah suatu alur perairan di laut, selat, teluk, sungai dan/atau danau yang ditetapkan sebagai lintas penyeberangan.
27. Tarif angkutan penyeberangan adalah besaran pungutan yang dikenakan terhadap penggunaan jasa angkutan penyeberangan.
28. Angkutan Penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan dan/atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan, untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya.
29. Kendaraan adalah kendaraan yang menggunakan jasa angkutan penyeberangan.
30. Bahan Berbahaya dan Beracun yang selanjutnya disingkat B3 adalah Zat, energi dan/atau komponen lain yang karena sifat, konsentrasi dan/atau jumlahnya, baik secara langung maupun tidak langsung, dapat mencemarkan dan/atau merusakan lingkungan hidup dan/atau membahayakan lingkungan hidup, kesehatan, serta kelangsungan hidup manusia dan makhluk hidup lain.
31. Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun yang selanjutnya disebut Limbah B3 adalah sisa suatu usaha dan/atau kegiatan yang mengandung B3.
32. Pengguna Jasa adalah orang atau badan usaha pengguna jasa angkutan penyeberangan
33. Penyedia Jasa Angkutan adalah penyelenggara usaha angkutan umum kapal penyeberangan di lintas penyeberangan dengan memungut bayaran.
34. Satuan Kerja Perangkat Daerah selanjutnya disingkat SKPD adalah Satuan Kerja Perangkat Daerah di Lingkungan Pemerintah Kabupaten Kotabaru sebagai pelaksana teknis urusan lalu lintas angkutan penyeberangan.

BAB II

MAKSUD DAN TUJUAN

Pasal 2

Peraturan Daerah ini dimaksudkan sebagai dasar hukum dalam penyelenggaraan angkutan penyeberangan kelas ekonomi di Daerah.

Pasal 3

Tujuan dibentuknya Peraturan Daerah ini :

a. memberikan pelayanan angkutan penyeberangan antar pulau di Daerah;
b. membuka akses transportasi laut;
c. meningkatkan pertumbuhan dan perkembangan ekonomi masyarakat kepulauan; dan
d. mendukung pembangunan Daerah.

BAB III

PRASARANA ANGKUTAN PERAIRAN

Bagian Kesatu

Pelabuhan

Pasal 4

Pelabuhan sebagai salah satu unsur dalam penyelenggaraan pelayaran dan penyebrangan merupakan tempat untuk menyelenggarakan jasa kepelabuhanan, pelaksanaan kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi lainnya ditata secara terpadu guna mewujudkan penyediaan jasa kepelabuhanan sesuai dengan tingkat kebutuhan.

Pasal 5

(1) Lokasi pelabuhan sungai, penyeberangan dan pelabuhan pengumpan lokal ditetapkan oleh Bupati dengan memperhatikan kebutuhan transportasi yang ada.
(2) Pelabuhan yang digunakan untuk angkutan sungai, penyeberangan dan pelabuhan pengumpan lokal harus memenuhi persyaratan teknis operasional sesuai dengan Peraturan Perundang-undangan yang berlaku.
(3) Penyelenggaraan pelabuhan sungai, danau, penyeberangan dan pelabuhan pengumpan lokal dilakukan oleh Pemerintah Kabupaten sesuai dengan ketentuan Peraturan Perundang-undangan yang berlaku.
(4) Penyelenggaraan pelabuhan sungai, penyeberangan dan pelabuhan pengumpan lokal sebagaimana dimaksud pada ayat (3), meliputi kegiatan:
    a. perencanaan;
    b. pengadaan;
    c. pengoperasian;
    d. pemeliharaan;

e. pengawasan; dan
f. pengendalian.

(5) Perencanaan, pengadaan, pengoperasian, pemeliharaan, pengawasan dan pengendalian pelabuhan sungai, penyeberangan dan pelabuhan pengumpan lokal dapat dilakukan oleh pihak ketiga atas persetujuan Bupati.

(6) Ketentuan lebih lanjut mengenai penetapan lokasi pelabuhan diatur didalam Peraturan Bupati

Bagian Kedua

Pemanfaatan Garis Pantai

Pasal 6

(1) Setiap orang yang memanfaatkan garis pantai untuk membangun fasilitas dan/atau melakukan kegiatan tambat kapal dan bongkar muat barang atau menaikkan dan menurukan penumpang untuk kepentingan sendiri diluar kegiatan di pelabuhan wajib memiliki izin.

(2) Izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditujukan kepada Bupati dengan surat permohonan.

(3) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan prosedur pemberian ijin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Bupati.

Bagian Ketiga

Fasilitas Alur Pelayaran Sungai

Pasal 7

(1) Untuk menjamin keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan di alur-pelayaran sungai wajib dilengkapi fasilitas alur-pelayaran.

(2) Fasilitas alur-pelayaran sungai sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dapat berupa :
a. kolam pemindahan kapal (ship lock);
b. bendungan pengatur kedalaman alur (navigation barrage);
c. bangunan pengangkat kapal (ship lift);
d. kanal;
e. rambu;
f. pos pengawasan;
g. patroli;
h. pencatat skala tinggi air;
i. bangunan penahan arus:
j. bangunan pengatur arus;

k. dinding penahan tanah atau tebing sungai; dan
l. kolam penampung lumpur.

Pasal 8

(1) Fasilitas alur-pelayaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2), wajib menyesuaikan dengan kelas alur-pelayaran dan batas wilayah administrasi.
(2) Fasilitas alur-pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1), disediakan oleh Bupati.
(3) Bupati dalam melaksanakan pembangunan fasilitas alur-pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (2), dapat bekerjasama dengan Badan Usaha.

Pasal 9

(1) Kapal angkutan laut, sungai yang berlayar menggunakan fasilitas alur pelayaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2), dikenakan biaya pemanfaatan sebagai Pendapatan Asli Daerah (PAD).
(2) Bupati melakukan pengawasan terhadap berfungsinya fasilitas alur pelayaran.

Pasal 10

(1) Tindakan yang dapat mengakibatkan kerusakan dan/atau hambatan fasilitas alur-pelayaran dapat berupa :
   a. memasang dan/atau menempatkan sesuatu pada fasilitas alur pelayaran sungai;
   b. mengubah fasilitas alur-pelayaran sungai dan danau;
   c. merusak, menghancurkan, atau menimbulkan cacat fasilitas alur pelayaran sungai;
   d. memindahkan fasilitas alur pelayaran sungai; dan
   e. menambatkan kapal pada fasilitas alur pelayaran sungai dan danau.
(2) Tindakan yang dapat mengakibatkan kerusakan dan/atau hambatan pada fasilitas alur-pelayaran sungai dikenakan sanksi sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pasal 11

(1) Pemilik dan/atau operator kapal bertanggung jawab pada setiap kerusakan dan/atau hambatan fasilitas alur-pelayaran sungai yang disebabkan oleh pengoperasian kapalnya.

(2) Tanggung jawab pemilik dan/atau operator kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1), berupa kewajiban untuk segera memperbaiki atau mengganti fasilitas alur-pelayaran sungai sehingga fasilitas tersebut dapat berfungsi kembali seperti semula.
(3) Perbaikan dan penggantian sebagaimana dimaksud pada ayat (2), dilakukan dalam batas waktu paling lama 14 (empat belas) hari kalender sejak kerusakan terjadi.
(4) Apabila dalam batas waktu 14 (empat belas) hari kalender sebagaimana dimaksud pada ayat (3) perbaikan atau penggantian tidak dilakukan, Pemerintah Kabupaten melakukan perbaikan atau penggantian fasilitas alur-pelayaran sungai dengan biaya yang dibebankan kepada Pemilik dan/atau operator kapal.

Bagian Keempat

Perawatan dan Perbaikan Kapal

Pasal 12

(1) Ijin usaha perawatan dan perbaikan kapal diberikan oleh Bupati.
(2) Ijin usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diberikan setelah memenuhi persyaratan:
   a. memiliki akte pendirian perusahaan;
   b. memiliki nomor pokok wajib pajak perusahaan;
   c. memiliki modal usaha;
   d. memiliki penanggungjawab;
   e. memiliki surat keterangan domisili perusahaan;
   f. memiliki tenaga ahli dibidang perawatan dan perbaikan kapal;
   g. menyerahkan rekomendasi kajian lingkungan dari Instansi terkait.
(3) Ijin sebagaimana dimaksud pada ayat (1), berlaku selama perusahaan perawatan dan perbaikan kapal masih menjalankan kegiatan usahanya dan dievaluasi setiap 2 (dua) tahun sekali oleh Bupati.

Pasal 13

(1) Untuk memperoleh izin usaha perawatan dan perbaikan kapal, Badan Usaha mengajukan permohonan kepada Bupati disertai dengan dokumen persyaratan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 ayat (2).
(2) Bupati melakukan penelitian atas persyaratan permohonan izin usaha perawatan dan perbaikan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dalam jangka waktu paling lama 14 (empat belas) hari kerja sejak diterima permohonan secara lengkap.

(3) Apabila hasil penelitian persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) belum terpenuhi, Bupati mengembalikan permohonan secara tertulis kepada Pemohon untuk melengkapi persyaratan.
(4) Permohonan yang dikembalikan sebagaimana dimaksud pada ayat (3), dapat diajukan kembali kepada Bupati setelah permohonan dilengkapi.

Bagian Kelima

Pengujian kendaraan bermotor di air

Pasal 14

(1) Setiap kapal berukuran tonase kotor kurang dari GT 7 (GT7) yang dioperasikan hanya diperairan sungai dilakukan:
a. pengawasan keselamatan kapal;
b. pengukuran kapal;
c. penerbitan pas perairan daratan;
d. pencatatan kapal dalam buku register pas perairan daratan;
e. pemeriksaan konstruksi kapal;
f. pemeriksaan permesinan kapal;
g. pemeriksaan perlengkapan kapal;
h. penerbitan sertifikat keselamatan kapal;
i. penerbitan dokumen pengawakan kapal; dan
j. pemberian surat izin berlayar.
(2) Pelaksanaan kegiatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh Bupati melalui Dinas Perhubungan, Komunikasi, dan Informatika.

Pasal 15

(1) Setiap kendaraan bermotor di air yang beroperasi di sungai wajib dilakukan uji berkala.
(2) Pelaksanaan uji berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilakukan oleh Bupati melalui Dinas Perhubungan, Komunikasi, dan Informatika.
(3) Uji berkala kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilakukan atas permohonan yang bersangkutan dengan menunjukkan surat-surat sebagai keterangan kelengkapan kendaraan bermotor yang akan di uji sesuai dengan ketentuan Peraturan Perundang-undangan yang berlaku.
(4) Terhadap kendaraan bermotor di air yang telah dinyatakan lulus uji berkala, diberikan tanda bukti lulus uji berupa pas kecil dan pas tahunan serta tanda selar.
(5) Masa uji berkala kendaraan bermotor di air sebagaimana dimaksud pada ayat (1), berlaku selama 1 (satu) tahun.

(6) Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan dan tata cara uji berkala diatur dengan Peraturan Bupati.

Bagian Keenam

Angkutan Sungai

Pasal 16

(1) Kegiatan angkutan sungai dilakukan oleh orang perseorangan Warga Negara Indonesia atau badan usaha dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal serta diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia.
(2) Kegiatan angkutan sungai sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilarang dilakukan dilaut, kecuali mendapat izin dari Syahbandar dengan tetap memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal.

Bagian Ketujuh

Kegiatan Angkutan Sungai

Pasal 17

(1) Kegiatan angkutan sungai yang melayani trayek tetap dan teratur dilakukan dalam jaringan trayek.
(2) Jaringan trayek sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan oleh Bupati, untuk trayek dalam wilayah kabupaten.
(3) Penetapan jaringan trayek sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus mempertimbangkan :
   a. pengembangan wilayah potensi angkutan; dan
   b. keterpaduan intra-dan antar moda transportasi.
(4) Penetapan jaringan trayek angkutan sungai sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dilakukan setelah memenuhi persyaratan :
   a. sesuai dengan rencana induk pelabuhan nasional dan kabupaten;
   b. adanya kebutuhan angkutan;
   c. rencana dan/atau ketersediaan pelabuhan sungai danau;
   d. ketersediaan kapal sungai dengan spesifikasi teknis kapal sesuai fasilitas pelabuhan pada trayek yang akan dilayani; dan
   e. potensi perekonomian kabupaten.

Bagian Kedelapan

Angkutan Wisata Sungai

Pasal 18

(1) Pelayanan yang disediakan oleh tempat wisata termasuk jasa penunjang sebagai kelengkapan wisata yang sifatnya memberikan kemudahan dan kenyamanan termasuk fasilitas olahraga dan hiburan.
(2) Jasa penunjang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah fasilitas perahu bebek, jetsky, banana boat, parasailing dan fasilitas sejenis lainnya yang disediakan atau dikelola oleh penyelenggara tempat wisata.
(3) Sarana perahu bebek, jetsky, banana boat, parasailing dan fasilitas jenis lainnya wajib dilakukan pemeriksaan secara berkala oleh petugas yang berwenang.

Bagian Kesembilan

Angkutan Sungai Untuk Kepentingan Sendiri

Pasal 19

(1) Pelaksanaan kegiatan angkutan sungai untuk kepentingan sendiri wajib melaporkan pengoperasian kapalnya setiap bulan kepada Bupati sesuai dengan lokasi usaha pokoknya.
(2) Pelaksanaan kegiatan angkutan sungai untuk kepentingan sendiri yang tidak menyampaikan laporan pengoperasian kapalnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dikenai sanksi tidak diberikan pelayanan di pelabuhan sungai.

Pasal 20

(1) Pelaksanaan kegiatan angkutan sungai untuk kepentingan sendiri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 ayat (2), dilarang mengangkut muatan atau barang milik pihak lain dan/atau mengangkut muatan atau barang umum kecuali dalam keadaan tertentu berdasarkan izin dari Bupati.
(2) Keadaan tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa:
   a. tidak tersedianya kapal; dan
   b. belum adanya perusahaan angkutan sungai yang mampu melayani sebagian atau seluruh permintaan jasa angkutan sungai dan danau yang ada.

(3) Izin penggunaan kapal angkutan sungai untuk kepentingan sendiri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bersifat sementara sampai dengan:
   a. tersedianya kapal; dan
   b. adanya perusahaan angkutan sungai yang mampu melayani sebagian atau seluruh permintaan jasa angkutan sungai yang ada.

Pasal 21

(1) Untuk dapat melakukan kegiatan angkutan sungai untuk kepentingan sendiri, pelaksana kegiatan angkutan sungai untuk kepentingan sendiri wajib memiliki izin operasi yang diberikan oleh Bupati.
(2) Izin operasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan setelah memenuhi persyaratan:
   a. administrasi; dan
   b. teknis.
(3) Persyaratan administrasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a, meliputi:
   a. memiliki akte pendirian perusahaan bagi yang berbentuk badan usaha;
   b. memiliki kartu tanda penduduk bagi orang perseorangan warga negara indonesia;
   c. memiliki nomor pokok wajib pajak;
   d. memilki surat keterangan domisili bagi yang berbentuk badan usaha; dan
   e. memiliki izin usaha dari instansi pembina usaha pokoknya.
(4) Persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b, meliputi :
   a. memiliki paling sedikit 1 (satu) unit kapal berbendera Indonesia yang laik laut dengan ukuran dan tipe kapal disesuaikan dengan jenis usaha pokoknya yang dibuktikan salinan *grosse* akta, surat ukur, dan sertifikat keselamatan kapal; dan
   b. memiliki tenaga ahli di bidang ketatalaksanaan pelayaran niaga, nautika, dan/atau teknika.
(5) Izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1), berlaku selama pelaksana kegiatan angkutan sungai untuk kepentingan sendiri masih menjalankan kegiatan usahanya dan dievaluasi setiap 2 (dua) tahun sekali oleh Bupati.

Pasal 22

(1) Untuk memperoleh ijin operasi angkutan sungai untuk kepentingan sendiri, pelaksanaan kegiatan angkutan sungai mengajukan permohonan kepada Bupati disertai dengan dokumen persyaratan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 ayat (3) dan ayat (4).
(2) Berdasarkan permohonan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Bupati melakukan penelitian atas persyaratan permohonan izin operasi angkutan sungai untuk kepentingan sendiri dalam jangka waktu 14 (empat belas) hari kerja sejak diterima permohonan secara lengkap.
(3) Apabila hasil penelitian persyaratan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 ayat (3) dan ayat (4) belum terpenuhi, Bupati mengembalikan permohonan secara tertulis kepada Pemohon untuk melengkapi persyaratan.
(4) Permohonan yang dikembalikan sebagaimana dimaksud pada ayat (3), dapat diajukan kembali kepada Bupati setelah permohonan dilengkapi.
(5) Jika hasil penelitian persyaratan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 ayat (3) dan ayat (4), telah terpenuhi Bupati menerbitkan ijin operasi angkutan sungai untuk kepentingan sendiri.

Pasal 23

Pelaksana kegiatan angkutan sungai untuk kepentingan sendiri yang telah mendapat izin operasi, wajib :

a. melaksanakan ketentuan yang telah ditetapkan dalam ijin operasinya;
b. melakukan kegiatan operasional secara terus menerus paling lama 6 (enam) bulan selama ijin operasi;
c. mematuhi ketentuan Peraturan Perundang-undangan di bidang pelayaran dan ketentuan Peraturan Perundang – undangan lainnya;
d. melaporkan secara tertulis kegiatan operasinya setiap tahun kepada pemberi ijin; dan
e. melaporkan secara tertulis apabila terjadi perubahan nama penanggung jawab, Pemilik Perusahaan atau Domisili Perusahaan.

Bagian Kesepuluh

Keselamatan dan keamanan Berlayar

Pasal 24

(1) Untuk memenuhi persyaratan teknis kelaiklautan kapal dan jaminan keselamatan pelayaran wajib dilakukan pemeriksaan kapal pada setiap pemberangkatan kapal.
(2) Pemeriksaan kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilakukan oleh Petugas yang berwenang.

Pasal 25

(1) Keselamatan dan keamanan angkutan perairan adalah kondisi terpenuhinya persyaratan:
   a. Kelaiklautan kapal; dan
   b. Kenavigasian.
(2) Kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, wajib dipenuhi setiap kapal sesuai dengan daerah pelayarannya menurut ketentuan Peraturan Perundang- undangan yang berlaku.

Pasal 26

(1) Setiap kapal penumpang yang melayani angkutan sungai, wajib menyediakan alat keselamatan dan lampu navigasi.
(2) Alat keselamatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), berupa life jacket, pelampung penolong, alat pemadam kebakaran dan lampu navigasi yang memadai
(3) Setiap penumpang dan awak kapal speed boat, ketek dan/atau kapal < 7 GT wajib menggunakan life jacket selama berlayar.

Bagian Kesebelas

Asuransi

Pasal 27

(1) Perusahaan angkutan diperairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang.
(2) Tanggung jawab sebagimana dimaksud pada ayat (1) berupa :
   a. biaya perawatan;
   b. cacat tetap; dan
   c. meninggal dunia.

Pasal 28

(1) Jaminan pertanggungan (santunan) wajib dibayar kepada korban atau ahli waris korban sesuai ketentuan Peraturan Perundang-undangan yang berlaku.
(2) Besarnya santunan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diatur dalam polis asuransi pelayanan umum oleh Perusahaan Asuransi yang berkenaan.

BAB IV

IJIN USAHA ANGKUTAN

Bagian Pertama

Izin Usaha Angkutan Sungai

Pasal 28

(1) Untuk melakukan usaha angkutan orang, barang dan/atau hewan di sungai wajib memiliki ijin usaha angkutan sungai dari Bupati.
(2) Ijin usaha berlaku selama Perusahaan/Pemilik yang bersangkutan masih menjalankan kegiatan usahanya dan memenuhi persyaratan yang ditetapkan dalam ijin yang bersangkutan.
(3) Ijin usaha berlaku juga untuk cabang/perwakilan perusahaan yang bersangkutan diseluruh Indonesia.

Pasal 29

(1) Ijin usaha angkutan sungai hanya diberikan kepada Pengusaha yang memenuhi persyaratan sebagai berikut:
   a. perorangan atau badan, yang didirikan khusus untuk usaha itu;
   b. memiliki akte pendirian perusahaan bagi pemohon yang berbentuk badan atau kartu tanda penduduk bagi warga negara indonesia perorangan yang mengajukan permohonan ijin usaha angkutan sungai;
   c. pernyataan tertulis sanggup memiliki sekurang-kurangnya 1 (satu) unit kapal yang memenuhi persyaratan teknis/kelaikan sesuai dengan peruntukan dan rencana trayek yang akan dilayani, sesuai dengan ketentuan Peraturan Perundang-undangan yang berlaku;
   d. memiliki surat keterangan domisisli perusahaan/pemilik; dan
   e. memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP).

(2) Permohonan ijin usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diajukan kepada Bupati melalui Dinas Perhubungan, Komunikasi, dan Informatika.

Pasal 30

(1) Pemberian ijin atau penolakan permohonan ijin diberikan oleh Bupati sebagaimana dimaksud dalam Pasal 29 ayat (2), selambat-lambatnya 14 (empat belas) hari kerja setelah permohonan diterima secara lengkap.
(2) Penolakan atas permohonan ijin sebagaimana dimaksud pada ayat (1), disampaikan secara tertulis dengan disertai alasan penolakan.

Bagian Kedua

Izin Usaha Angkutan Penyeberangan

Pasal 31

(1) Ijin angkutan penyeberangan diberikan oleh Bupati sesuai dengan domisili badan usaha.
(2) Ijin sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diberikan setelah memenuhi persyaratan:
   a. memiliki akta pendirian perusahaan;
   b. memiliki nomor pokok wajib pajak perusahaan;
   c. memiliki penanggung jawab;
   d. menempati tempat usaha, baik berupa milik sendiri maupun sewa berdasarkan surat keterangan domisili dari instansi yang berwenang;
   e. pernyataan tertulis sanggup memilki kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal; dan
   f. memilki tenaga ahli di bidang ketatalaksanaan, nautis, dan/atau teknis pelayaran niaga.
(3) Ijin sebagaimana dimaksud pada ayat (1), berlaku selama Perusahaan angkutan penyeberangan masih menjalankan kegiatan usahanya.

Pasal 32

(1) Untuk memperoleh ijin angkutan penyeberangan, badan usaha mengajukan permohonan kepada Bupati disertai dengan dokumen persyaratan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 ayat (2).

(2) Berdasarkan permohonan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Bupati melakukan penelitian atas persyaratan permohonan ijin angkutan penyeberangan dalam jangka waktu paling lama 14 (empat belas) hari kerja sejak diterima permohonan secara lengkap.
(3) Apabila hasil penelitian persyaratan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31ayat (2) belum terpenuhi, Bupati mengembalikan permohonan secara tertulis kepada pemohon untuk melengkapi persyaratan.
(4) Permohonan yang dikembalikan sebagaimana dimaksud pada ayat (3), dapat diajukan kembali kepada Bupati setelah permohonan dilengkapi.
(5) Jika hasil penelitian persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (3) terpenuhi, Bupati menerbitkan ijin angkutan penyeberangan.

Pasal 33

(1) Selain memiliki ijin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 32 ayat (5), kapal yang akan dioperasikan wajib memiliki persetujuan pengoperasian kapal.
(2) Persetujuan pengoperasian kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diberikan oleh Bupati untuk kapal yang melayani penyeberangan dalam wilayah kabupaten.
(3) Persetujuan pengoperasian kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (2), diberikan setelah memiliki kapal laik laut yang dibuktikan dengan *grosse* akta.
(4) Persetujuan pengoperasian kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (2), berlaku selama 5 (lima) tahun dan dapat diperpanjang.

BAB V

LINTAS PENYEBERANGAN

Pasal 34

(1) Lintas penyeberangan antar pulau di Daerah meliputi pulau-pulau yang ada di Kabupaten Kotabaru.
(2) Jadwal lintas penyeberangan antar pulau sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan oleh Penyedia Jasa Angkutan.
(3) Lintasan penyeberangan antar pulau sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur lebih lanjut didalam Peraturan Bupati.
(4) Perubahan dan penambahan atas lintas penyeberangan antar pulau sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan oleh Bupati.

BAB VI

TARIF ANGKUTAN

Pasal 35

Tarif angkutan penyeberangan dihitung berdasarkan tarif dasar dan tarif jarak sesuai ketentuan perundang-undangan.

Pasal 36

Tarif angkutan penyeberangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 terdiri atas:

a. Tarif angkutan penyeberangan untuk penumpang kelas ekonomi, kendaraan, alat-alat berat dan barang/hewan.
b. Angkutan penyeberangan untuk kendaraan dibedakan dalam 9 (sembilan) golongan yaitu:
   1. Golongan I : Sepeda;
   2. Golongan II : Sepeda Motor di bawah 500 cc dan gerobak dorong;
   3. Golongan III : Sepeda Motor besar (≥500 cc) dan kendaraan roda 3;
   4. Golongan IV : Kendaraan bermotor berupa Mobil Jeep, Sedan, Minibac, Minibus, Mikrolet, Pick Up, Station Wagon dengan ukuran panjang sampai 5 (lima) meter dan sejenisnya;
   5. Golongan V : Kendaraan bermotor berupa mobil bus, mobil Barang (truk)/tangki ukuran panjang sampai dengan 7 (tujuh) meter dan sejenisnya;
   6. Golongan VI : Kendaraan bermotor berupa mobil bus, mobil barang (truk)/tangki dengan ukuran panjang lebih dari 7 (tujuh) meter sampai dengan 10 (sepuluh) meter dan sejenisnya dan kereta penarik tanpa gandengan;
   7. Golongan VII : Kendaraan bermotor berupa mobil barang (truk tronton)/tangki, kereta penarik brikut gandengan serta kendaraan alat berat dengan ukuran panjang lebih dari 10 (sepuluh) meter sampai dengan 12 (dua belas) meter dan sejenisnya;

8. Golongan VIII : kendaraan bermotor berupa mobil barang (truk tronton)/tangki, kendaraan alat berat dan kereta penarik berikut gandengan dengn ukuran pajang lebih dari 12 (dua belas) meter sampai denga 16 (enam belas) meter dan sejenisnya;

9. Golongan IX : Kendaraan bermotor berupa mobil barang (truk tronton)/tangki, kendaraan alat berat dan kereta penarik berikut gandengan dengan ukuran panjang lebih dari 16 (enam belas) meter dan sejenisnya.

Pasal 37

(1) Barang yang tidak berada di atas mobil barang, pengenaan tarifnya ditentukan berdasarkan Ton/M3.
(2) Pengangkutan barang yang tidak berada di atas mobil barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) hanya berlaku pada lintas penyeberangan yang tidak memungkinkan untuk dilintasi kendaraan.
(3) Pengangkutan alat-alat berat/besar dengan berat lebih dari 12 (dua belas) ton harus mendapat persetujuan dari SKPD dan penetapan tarifnya ditentukan berdasarkan tarif barang dan ruang yang digunakan.
(4) Penetapan tarif yang penggunaan ruang melebihi standar ruang untuk golongan setiap kendaraan ditentukan berdasarkan tarif golongan kendaraan ditambah tarif ruang lebih yang digunakan.
(5) Tarif ruang lebih yang digunakan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) ditentukan berdasarkan kesepakatan bersama antara pengguna Jasa dan Penyedia Jasa Angkutan Penyeberangan (Operator).

Pasal 38

(1) Pengangkutan B3 dan/atau Limbah B3 harus mendapat persetujuan dari SKPD.
(2) Khusus pengangkutan Limbah B3 sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memiliki izin pengangkutan dari menteri perhubungan dan rekomendasi dari instansi terkait yang bertanggung jawab;
(3) Pengangkutan B3 dan/atau Limbah B3 sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menggunakan jenis kendaraan khusus dirancang dan dilengkapi peralatan untuk pengangkutan bahan berbahaya sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

(4) Tarif pengangkutan B3 dan/atau Limbah B3 besarannya ditentukan 2 (dua) kali dari tarif golongan jenis kendaraan yang digunakan.

Pasal 39

(1) Pengemudi, kondektur/kenek kendaraan dibebaskan/tidak dikenakan tarif penumpang.
(2) Pembebasan tarif penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa:
    a. Golongan III adalah 1 (satu) orang; dan
    b. Golongan IV, V, VI, VII, VIII dan IX paling banyak 2 (dua) orang.
(3) Pengemudi, kondektur/kenek kendaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib membayar Iuran Wajib Dana pertanggungan Kecelakaan Penumpang.

Pasal 40

(1) Tarif Angkutan Penyeberangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36 sudah termasuk Iuran wajib dana pertanggungan kecelakaan penumpang dari penyelengara asuransi.
(2) Kebijakan lebih lanjut mengenai Tarif Angkutan Penyebrangan akan diatur oleh Bupati dan Dinas Terkait.

BAB VII

FASILITAS UNTUK PENYANDANG DISABILITAS

DAN ORANG SAKIT

Pasal 41

(1) Perusahaan angkutan diperairan wajib memberikan fasilitas khusus dan kemudahan bagi penyandang cacat, wanita hamil, anak dibawah usia 5 tahun, orang sakit, dan orang lanjut usia.
(2) Pemberian fasilitas khusus dan kemudahan sebagaimana pada ayat (1) tidak boleh dipungut biaya tambahan.
(3) Ketentuan lebih lanjut mengenai penyediaan fasilitas untuk penyandang cacat, manula dan/atau orang sakit sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diatur sesuai dengan ketentuan Peraturan Perundang-undangan yang berlaku.

BAB VIII

SISTEM INFORMASI DAN STATISTIK

Pasal 42

(1) Untuk memudahkan penyampaian informasi kepada masyarakat dibuat suatu sistem informasi pelayaran angkutan sungai dan penyeberangan.

(2) Data yang berasal dari sistem informasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dibuat statistik oleh Kepala Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika secara berkala.

BAB IX

PEMBINAAN

Pasal 43

(1) Pembinaan lalu lintas dan angkutan sungai dan penyeberangan dilakukan oleh Bupati melalui Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika.

(2) Pembinaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), terdiri dari :
   a. bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat, pengemudi angkutan dan/atau pengusaha angkutan;
   b. bimbingan perencanaan teknis; dan
   c. pemberdayaan masyarakat di bidang angkutan sungai dan penyeberangan.

(3) Bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat atau pengemudi angkutan dan/atau pengusaha angkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a, dapat dilakukan secara langsung maupun tidak langsung.

Pasal 44

(1) Untuk menjaga kualitas pelayanan angkutan dilakukan penilaian kinerja secara berkala setiap 1 (satu) tahun oleh Dinas Perhubungan, Komunikasi, dan Informatika.

(2) Penilaian kinerja sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:
   a. pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan angkutan sungai dan penyeberangan;
   b. jumlah kecelakaan yang terjadi;
   c. pemenuhan pelayanan angkutan sesuai dengan ijin operasi yang telah diberikan;
   d. ketaatan terhadap peraturan tata cara berlalu lintas sungai dan penyeberangan; dan
   e. pemenuhan ketentuan hubungan kerja antara Jurumudi dengan Perusahaan.

BAB X

PENGAWASAN DAN PENGENDALIAN

Pasal 55

(1) Untuk mengetahui perkembangan pelayanan angkutan orang dan barang di sungai dan penyeberangan secara periodik, dilakukan pemantauan dan pengawasan angkutan serta pendaftaran ulang angkutan.

(2) Aspek-aspek yang dipertimbangkan dalam pemantauan dan pengawasan angkutan orang sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi :
   a. perkembangan sosial dan ekonomi;
   b. hasil pengamatan dan peninjauan lapangan oleh aparat;
   c. laporan dan masukan pengguna jasa;
   d. laporan dan masukan Pengusaha angkutan.

Pasal 56

(1) Hasil pemantauan dan pengawasan angkutan orang dan barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 108, digunakan sebagai bahan evaluasi trayek.

(2) Evaluasi trayek dilakukan dalam rangka pengembangan atau perluasan trayek, penghapusan trayek, penggabungan trayek, peralihan trayek dan pemilihan moda angkutan.

(3) Evaluasi trayek angkutan orang dan barang dilakukan secara berkala oleh Dinas Perhubungan, Komunikasi, dan Informatika.

(4) Hasil evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2), diumumkan secara luas agar dapat diketahui oleh masyarakat.

Pasal 57

(1) Pengawasan dan pengendalian terhadap lalu lintas dan angkutan dilakukan oleh Kepala Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika.

(2) Kegiatan pengawasan dan pengendalian sebagaimana dimaksud pada ayat (1), terdiri dari :
   a. melakukan monitoring dan evaluasi terhadap kegiatan penyelenggaraan penanggulangan lalu lintas angkutan Sungai dan Penyeberangan;
   b. menata tempat-tempat yang telah ditetapkan sebagai sarana/tempat lalu lintas dan angkutan; dan
   c. melakukan pengendalian atau penertiban terhadap kepatuhan masyarakat dalam melaksanakan ketentuan dalam Peraturan Daerah ini.

(3) Dalam melakukan penertiban sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c, Dinas Perhubungan, Komunikasi, dan Informatika berkoordinasi dengan Instansi berwenang lainnya.

BAB XI

PENYIDIKAN

Pasal 58

(1) Penyidikan terhadap pelanggaran Peraturan Daerah ini dilakukan oleh Penyidik sebagaimana diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana.

(2) Selain Penyidik tersebut sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Pemerintah Kabupaten diberikan kewenangan untuk melakukan penyidikan atas pelanggaran Peraturan Daerah ini.

(3) Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) berwenang :

a. melakukan pemeriksaan atas kebenaran laporan atau keterangan berkenaan dengan tindak pidana dibidang transportasi;
b. melakukan pemeriksaan terhadap setiap orang yang diduga melakukan tindak pidana dibidang transportasi;
c. meminta keterangan dan bahan bukti dari setiap orang berkenaan dengan peristiwa tindak pidana dibidang transportasi;
d. melakukan pemeriksaan atas pembukuan, catatan dan dokumen lain berkenaan dengan tindak pidana dibidang transportasi;
e. melakukan pemeriksan ditempat tertentu yang diduga terdapat bahan bukti, pembukuan, catatan dan dokumen lain;
f. melakukan penyitaan terhadap bahan dan barang hasil pelanggaran yang dapat dijadikan bukti dalam perkara tindak pidana dibidang transportasi;
g. meminta bantuan ahli dalam rangka pelaksanaan tugas penyidikan tindak pidana dibidang transportasi;
h. menghentikan penyidikan;
i. memasuki tempat tertentu, memotret, dan/atau membuat rekaman audio visual;
j. melakukan penggeledahan terhadap badan, pakaian, ruangan, dan/atau tempat lain yang diduga merupakan tempat dilakukannya tindak pidana; dan/atau
k. menangkap dan menahan pelaku tindak pidana.

BAB XII

KETENTUAN PIDANA

Pasal 59

(1) Pelanggaran terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (1), Pasal 10 ayat (1), Pasal 11 ayat (2), Pasal 14 ayat (1), Pasal 15 ayat (1), Pasal 16 ayat (1) dan ayat (2), Pasal 19 ayat (1), Pasal 21 ayat (1), Pasal 23**,** Pasal 24 ayat (1), Pasal 26 ayat (1), Pasal 27 ayat (1), Pasal 28 ayat (1), Pasal 38 ayat (1) dan ayat (2), Pasal 41 ayat (1) dan ayat (2), Peraturan Daerah ini, diancam pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp 50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah).

(2) Selain ketentuan pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1), tindak pidana yang telah diatur dengan ketentuan peraturan yang lebih tinggi diancam pidana sesuai dengan ketentuan Peraturan Perundang-undangan

(3) Tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1), adalah pelanggaran.

BAB XIII

PENUTUP

Pasal 60

Hal-hal yang bersifat teknis belum diatur dalam Peraturan Daerah ini, sepanjang mengenai pelaksanaannya akan ditetapkan lebih lanjut oleh Bupati, sesuai dengan ketentuan Peraturan Perundang-undangan yang berlaku.

Pasal 61

Peraturan Daerah ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.
Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Daerah ini dengan penempatannya dalam Lembaran Daerah Kabupaten Kotabaru.

Ditetapkan di Kotabaru
pada tanggal 2019
BUPATI KOTABARU,

H. SAYED JAFAR AL-
IDRUS, S.H.

Diundangkan di Kotabaru
pada tanggal 2019
SEKRETARIS DAERAH KABUPATEN KOTABARU,

.....

LEMBARAN DAERAH KABUPATEN KOTABARU TAHUN ... NOMOR ..

Salinan Sesuai Dengan Aslinya

Kepala Bagian Hukum

ttd

.....
NIP.....

NOREG PERATURAN DAERAH KABUPATEN KOTABARU, PROVINSI KALIMANTAN SELATAN :
(.../...)

PENJELASAN

ATAS

PERATURAN DAERAH KABUPATEN KOTABARU

NOMOR .....TAHUN.....

TENTANG

PENYELEGGARAAN ANGKUTAN PENYEBERANGAN

I. PENJELASAN UMUM

Sesuai dengan kehendak dan amanah Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah serta Peraturan Pemerintah nomor: 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di perairan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah nomor: 22 Tahun 2011, daerah mempunyai hak dan berkewajiban untuk mengatur dan mengurus sendiri kegiatan kepelabuhan, angkutan sungai dan danau yang memiliki fungsi strategis dalam menunjang kegiatan perdagangan dan perekonomian serta memacu pertumbuhan daerah dan wilayah. Pelabuhan sebagai salah satu unsur dalam penyelenggaraan sistem transportasi/ pelayaran memiliki peranan yang sangat penting dan strategis sehingga penyelenggaraannya harus diatur oleh Pemerintah Daerah dan harus dilaksanakan pembinaan dalam rangka menunjang, mengerakkan, dan mendorong perekonomian daerah.

Pembinaan penyelenggaraan angkutan penyebrangan yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah meliputi aspek pengaturan, pengendalian, dan pengawasan. Aspek pengaturan mencakup perumusan dan penentuan kebijakan umum maupun teknis operasional. Aspek pengendalian mencakup pemberian pengarahan bimbingan dalam pembangunan dan pengoperasian angkutan. Sedangkan aspek pengawasan dilakukan terhadap penyelenggaran atau pengelola prasarana angkutan penyebrangan. Pembinaan juga bertujuan untuk mewujudkan kelancaran, ketertiban, keamanan dan keselamatan pelayaran jasa angkutan penyebrangan , menjamin kepastian hukum dan kepastian usaha dan Investor di daerah. Untuk kepentingan tersebut di atas maka dalam Peraturan Daerah ini diatur mengenai prasarana, ijin usaha serta penyelenggaraan penyelenggaraan kegiatan angkutan penyebrangan, sehingga dapat berkontribusi bagi penerimaan daerah (PAD).

II. PASAL DEMI PASAL

Pasal 1
Cukup Jelas
Pasal 2
Cukup Jelas
Pasal 3
Cukup Jelas
Pasal 4
Cukup Jelas
Pasal 5
Cukup Jelas
Pasal 7
Cukup Jelas
Pasal 8
Cukup Jelas
Pasal 9
Cukup Jelas
Pasal 10
Cukup Jelas
Pasal 11
Cukup Jelas
Pasal 12
Cukup Jelas
Pasal 13
Cukup Jelas
Pasal 14
Cukup Jelas
Pasal 15
Cukup Jelas
Pasal 16
Cukup Jelas
Pasal 17
Cukup Jelas
Pasal 18
Cukup Jelas
Pasal 19
Cukup Jelas
Pasal 20
Cukup Jelas
Pasal 21
Cukup Jelas
Pasal 22
Cukup Jelas
Pasal 23
Cukup Jelas

Pasal 24

Cukup Jelas

Pasal 25

Cukup Jelas

Pasal 26

Cukup Jelas

Pasal 27

Cukup Jelas

Pasal 28

Cukup Jelas

Pasal 29

Cukup Jelas

Pasal 30

Cukup Jelas

Pasal 31

Cukup Jelas

Pasal 32

Cukup Jelas

Pasal 33

Cukup Jelas

Pasal 34

Cukup Jelas

Pasal 35

Cukup Jelas

Pasal 36

Cukup Jelas

Pasal 37

Cukup Jelas

Pasal 38

Cukup Jelas

Pasal 39

Cukup Jelas

Pasal 40

Cukup Jelas

Pasal 41

Cukup Jelas

Pasal 42

Cukup Jelas

Pasal 43

Cukup Jelas

Pasal 44

Cukup Jelas

Pasal 45

Cukup Jelas

Pasal 46

Cukup Jelas

Pasal 47

Cukup Jelas

Pasal 48

Cukup Jelas

Pasal 49

Cukup Jelas

Pasal 50

Cukup Jelas

Pasal 51

Cukup Jelas

Pasal 52

Cukup Jelas

Pasal 53

Cukup Jelas

Pasal 54

Cukup Jelas

Pasal 55

Cukup Jelas

Pasal 56

Cukup Jelas

Pasal 57

Cukup Jelas

Pasal 58

Cukup Jelas

Pasal 59

Cukup Jelas

Pasal 60

Cukup Jelas

Pasal 61

Cukup Jelas

TAMBAHAN LEMBARAN DAERAH KABUPATEN KOTABARU TAHUN 2019 NOMOR....