JURNAL HUKUM PELITA, Vol. 6 No. 2 (November 2025) : Hal 534-547
ISSN 2809-2082 (online)
Available online at: https://jurnal.pelitabangsa.ac.id/index.php/JH

Perkembangan Kapal Rekreasi dalam Perspektif Undang-Undang Pelayaran dan Implikasinya Terhadap Pengaturan Hukum dan Koordinasi Kelembagaan

Fatiyah Suryani Mile[1*], R. Lina Sinaulan [2], ST. Laksanto Utomo [3], Adi Nur Rohman[4]
[1234] Universitas Bhayangkra Jakarta Raya
*Korespondensi: yanimile9966@gmail.com

Info Artikel

Diterima : 24-7-2025	Direvisi : 19-8-2025	Disetujui : 12-10-2025	Diterbitkan : 3-11-2025

DOI : 10.37366/jhp.v6i2.6178

Keywords : *Recreational Vessel, Shipping, Tourism, Regulation, KBLI, Licensing*

Abstract : *Recreational vessels represent an evolution of maritime tourism and shipping activities that are rapidly developing in Indonesia. However, from a legal standpoint, their status and regulation remain unclear. There is an overlap of authority between the Ministry of Tourism and the Ministry of Transportation, as well as disharmony between business classifications in the KBLI (Indonesian Standard Industrial Classification) and the national shipping licensing system. This article aims to analyze the legal status of recreational vessels within the maritime legislation system and its implications for legal certainty and implementation in practice. The method used is normative juridical, employing a statutory and document analysis approach. The findings indicate that recreational vessels still lack an explicit definition in Indonesia's positive law, and their regulation is not yet harmonized between the maritime and tourism systems. Strengthened regulation and cross-sector harmonization are necessary to ensure legal certainty and support the growth of the marine tourism sector.*

Kata kunci : Kapal Rekreasi, Pelayaran, Pariwisata, Regulasi, KBLI, Perizinan

Abstrak : Kapal rekreasi merupakan bentuk evolusi dari kegiatan pariwisata laut dan pelayaran yang berkembang pesat di Indonesia. Namun, dari perspektif hukum, status dan pengaturannya belum sepenuhnya jelas. Terdapat tumpang tindih kewenangan antara Kementerian Pariwisata dan Kementerian Perhubungan serta disharmoni antara klasifikasi usaha dalam KBLI dan sistem perizinan pelayaran nasional. Artikel ini bertujuan menganalisis posisi hukum kapal rekreasi dalam sistem perundang-undangan pelayaran dan implikasinya terhadap kepastian hukum serta praktik pelaksanaannya di lapangan. Metode yang digunakan adalah yuridis normatif dengan pendekatan peraturan perundang-undangan dan analisis dokumen. Hasil kajian menunjukkan bahwa kapal rekreasi belum memiliki definisi yang eksplisit dalam hukum positif Indonesia, serta pengaturannya belum sinkron antara sistem pelayaran dan pariwisata. Diperlukan penguatan regulasi dan harmonisasi lintas sektor untuk menjamin kepastian hukum dan mendorong pertumbuhan sektor wisata bahari.

I. PENDAHULUAN

Perkembangan industri pariwisata bahari di Indonesia mengalami peningkatan pesat dalam dua dekade terakhir. Keindahan panorama laut nusantara, kekayaan biodiversitas bawah laut, serta meningkatnya minat wisatawan terhadap pengalaman rekreasional berbasis laut telah mendorong munculnya inovasi dalam bentuk kapal rekreasi (*recreational vessel*).[1] Kapal jenis ini tidak hanya berfungsi sebagai alat transportasi laut, tetapi juga sebagai *tourism amenities*, yakni sarana penunjang kegiatan wisata yang menyatu dengan pengalaman rekreatif itu sendiri.[2] Kapal rekreasi menawarkan layanan seperti penyelaman (*diving*), wisata selancar (*surfing actifity*), pelayaran santai (*leisure cruise*), hingga pancing rekreasi (*recreational fishing).*

Fenomena ini membawa dampak ekonomi yang positif, namun sekaligus menuntut adanya kejelasan hukum dan tata kelola kelembagaan yang mendukung ekosistem kapal rekreasi secara terpadu. Permasalahan muncul karena kapal rekreasi berada dalam wilayah abu-abu antara dua domain kewenangan, yakni sektor pelayaran dan sektor pariwisata, yang masing-masing memiliki pendekatan hukum yang berbeda.[3]

Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisataan Pasal 14 mengeksplisitkan 13 bidang usaha, termasuk Jasa Transportasi Wisata ayat (1) huruf c menyatakan bahwa usaha jasa pariwisata mencakup penyediaan jasa transportasi wisata termasuk transportasi laut, yang merupakan induk Usaha Pokok dari kegiatan usaha kapal-kapal Rekreasi, Hal ini diperkuat dalam Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataan Nasional (RIPPARNAS), bahwa untuk mendukung pengembangan kepariwisataan dan pergerakan wisatawan menuju destinasi dan pergerakan wisatawan di dalam DPN diperlukan pembangunan aksesibilitas antara lain Pembangunan Agkutan Laut.

Perkembangan dan keberadaan Angkutan Laut berupa Kapal Rekreasi dalam 2 rumah Kementrian yaitu Kementrian Pariwisata dan Kemetrian Perhubungan cq direktorat Jendral Perhubungan Laut yang sama-sama mengatur, telah menjadikan tarik menarik yang akhirnya memberikan Ketidaksesuaian pengklasifikasian kapal rekreasi sehingga menimbulkan dampak hukum yang nyata. Dalam praktiknya, kapal rekreasi kerap dipaksa tunduk pada ketentuan perizinan dan persyaratan teknis yang sejatinya diperuntukkan bagi Angkutan Laut Dalam Negri yang hal ini hanya dilakukan oleh

---

[1] Rachmi Meutia & Samsul Rizal, *"Pengaruh Pengembangan Wisata Bahari terhadap Pendapatan Masyarakat di Pulau Dua Bakongan Timur," Jurnal Ilmiah Basis Ekonomi dan Bisnis*, Vol. 1 No. 2 (2022): 59–78

[2] Chris Cooper, John Fletcher, Alan Fyall, David Gilbert, and Stephen Wanhill, *Tourism: Principles and Practice*, 5th ed. (Harlow: Pearson Education, 2012), hlm. 78.

[3] Adrian Sutedi, *Hukum Perizinan dalam Sektor Pelayanan Publik* (Jakarta: Sinar Grafika, 2014), hlm. 94

Perusahan Angkutan Laut Nasional, dengan konsekwensi izin usaha diterbitkan oleh Kementrian Perhubungan berupa Surat Izin Usaha Perusahan Angkutan Laut (SIUPAL). Ketentuan ini diatur dalam Undang-undang No. 17 Tahun 2008 Jo UU No.66 Tahun 2024 serta beberapa peraturan lain dibawahnya. Sementara Peraturan Pemerintah No. 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran dalam pasal 6 ayat (7) huruf c mengisyaratkan Parawisata merupakan salah satu bidang Usaha Pokok yang dapat melaksanakan kegiatan Angkutan Laut Khusus selain 7 bidang usaha pokok lainnya yaitu . Dalam kacamata aturan hampir semua peraturan perundang-undangan terkait Pelayaran belum ada yang mengatur keberadaan Angkutan Laut Khusus untuk wisata yang dimaksud secara khusus.

Undang-undang no. 11 Tahun 2020 Tentang Cipta Kerja adalah landasan terbitnya PP. Nomor 31 Tahun 2021 berlakunya rezim perizinan berbasis risiko tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran. Pelaku usaha diwajibkan memiliki Nomor Induk Berusaha (NIB) dengan status terverifikasi. Namun dalam pelaksanaannya, pemenuhan syarat teknis untuk memperoleh status terverifikasi NIB tetap mengacu pada standar perizinan angkutan laut dalam negeri, yang secara substansi tidak relevan dengan eksistensi kapal-kapal wisata yang tergolong dalam kategori Angkutan Laut Khusus. Dualisme ini menimbulkan beban administratif dan finansial yang tidak proporsional bagi pelaku usaha pariwisata, serta menciptakan kekosongan norma yang menghambat kepastian hukum dan kemudahan berusaha di sektor ini.

Di tingkat kelembagaan, permasalahan juga muncul karena tumpang tindih kewenangan antara Kementerian Perhubungan, yang melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut menangani aspek keselamatan dan perizinan kapal, dan Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif, yang mengatur promosi dan kualitas layanan wisata.[4] Di beberapa daerah seperti Labuan Bajo dan Raja Ampat, ketidakefektifan koordinasi antara otoritas pelabuhan, dinas pariwisata, dan pemerintah daerah kerap menyebabkan ketidakpastian perizinan operasional kapal wisata.[5]

Kondisi ini menunjukkan tidak adanya definisi hukum eksplisit mengenai "kapal rekreasi" dalam Undang-Undang Pelayaran, sehingga regulasi yang ada belum mampu mengakomodasi sifat hibrida dari kapal ini—sebagai moda transportasi sekaligus fasilitas wisata. Ketidakjelasan ini memicu ketidakkonsistenan dalam pemberlakuan standar teknis, sertifikasi awak kapal, dan persyaratan perizinan. Akibatnya, banyak kapal

[4] Irfan Ridwan Maksum dan Agung Dwi Wahyudi, "Koordinasi Antar Kelembagaan dalam Tata Kelola Pariwisata Bahari di Indonesia," *Jurnal Administrasi Publik*, Vol. 11, No. 2 (2020): 223–235.

[5] Badan Riset dan Inovasi Nasional (BRIN), *Kajian Strategi Sinkronisasi Regulasi Pariwisata Bahari di Kawasan Prioritas*, Laporan Penelitian, 2022.

rekreasi harus mengikuti standar yang berlaku untuk kapal angkutan penumpang komersial, padahal aktivitas utamanya bersifat rekreasional.[6]

Dalam praktik internasional, *recreational vessels* atau *pleasure crafts* tidak disamakan dengan kapal niaga (*merchant vessels*). *International Maritime Organization* (IMO) melalui beberapa panduan, seperti *Guidelines for Pleasure Craft*, memberikan ruang bagi negara anggota untuk menetapkan pengaturan yang fleksibel namun tetap menjaga keselamatan dan perlindungan lingkungan.[7] Indonesia dapat menjadikan prinsip ini sebagai acuan untuk menyusun peraturan turunan atau revisi kebijakan yang sesuai dengan karakteristik wisata bahari nasional.

II. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif, yakni pendekatan yang menelaah hukum sebagai suatu sistem norma yang bersumber dari peraturan perundang-undangan[8], dokumen resmi negara, serta doktrin hukum.[9] Fokus utama penelitian ini adalah untuk mengkaji peraturan yang berlaku terkait pengaturan kapal rekreasi dalam perspektif hukum pelayaran dan hukum pariwisata. Pendekatan ini relevan untuk mengidentifikasi disharmoni regulasi serta kekosongan norma yang menimbulkan ketidakpastian hukum bagi pelaku usaha dan pemangku kepentingan.

Jenis data yang digunakan adalah data sekunder[10], yang mencakup bahan hukum primer berupa peraturan perundang-undangan seperti Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagaimana telah diubah dengan Undang-undang nomor 66 Tahun 2024, Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisataan, serta berbagai peraturan pelaksana terkait, termasuk KBLI (Klasifikasi Baku Lapangan Usaha Indonesia) yang diterbitkan oleh Badan Pusat Statistik. Selain itu, bahan hukum sekunder berupa literatur akademik, jurnal hukum, naskah kebijakan, dan panduan teknis dari instansi terkait seperti Kementerian Perhubungan dan Kementerian Pariwisata juga dianalisis secara sistematis untuk memperkaya perspektif normatif.

---

[6] Budi Supriyanto, Ketidaksesuaian Regulasi Teknis terhadap Operasional Kapal Wisata di Indonesia, Jurnal Hukum Laut dan Pelayaran, Vol. 8, No. 2 (2021): hlm. 112–124

[7] International Maritime Organization, *Guidelines for Pleasure Craft Operating in Waters under the Jurisdiction of a Port State*, IMO Circular Letter No. 3462, London, 2014.

[8] Trias Saputra, Sarman, Ickbal Hofifi Bairuroh, *Quo Vadis Mahkamah Agung Sebagai Judex Juris atau Judex Factie ? : Telaah Perubahan Sanksi Pidana Terhadap Ferdy Sambo*, Jurnal Hukum Pelita Vol 5 No 2, November 2024, DOI : https://doi.org/10.37366/jh.v5i2.5224

[9] Soerjono Soekanto dan Sri Mahmudji, *Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat)* (Jakarta: Rajawali Pers, 2001), hlm. 13–14

[10] Trias Saputra, Yudha Adi Nugraha, *Pemenuhan Hak Restitusi: Upaya Pemulihan Korban Tindak Pidana,* Krtha Bhayangkara Vol 16 No 1 (2022), Doi : https://doi.org/10.31599/krtha.v16i1.1190

III. PEMBAHASAN

1. Ketiadaan Definisi Kapal Rekreasi dalam Undang-Undang

Hasil kajian menunjukkan bahwa hingga saat ini tidak terdapat satu pun definisi eksplisit mengenai *kapal rekreasi* dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran maupun dalam Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisataan. Ketiadaan definisi ini menimbulkan berbagai implikasi yuridis yang signifikan, khususnya dalam hal pengklasifikasian kegiatan usaha, prosedur perizinan, hingga mekanisme pengawasan dan penegakan hukum.

Dalam UU Pelayaran, definisi kapal secara umum hanya dibedakan berdasarkan fungsinya, yaitu sebagai kapal niaga, kapal khusus, dan kapal negara. Namun, "kapal rekreasi" sebagai subkategori atau jenis tersendiri tidak pernah disebutkan secara eksplisit, baik dalam batang tubuh undang-undang maupun dalam peraturan turunannya, seperti Peraturan Pemerintah atau Peraturan Menteri Perhubungan. Padahal, dalam praktiknya, kapal rekreasi memiliki karakteristik dan pola penggunaan yang berbeda dari kapal angkutan laut komersial, baik dari segi tujuan penggunaan, pengoperasian, hingga profil pengguna jasanya.[11]

Demikian pula dalam UU Kepariwisataan, kapal rekreasi tidak memperoleh tempat sebagai satuan usaha atau sarana kepariwisataan tersendiri. Meskipun kegiatan wisata bahari disebutkan sebagai bagian dari daya tarik wisata, peraturan ini tidak mengatur secara rinci mengenai bentuk, syarat, maupun ketentuan hukum bagi moda transportasi air yang digunakan dalam kegiatan rekreasi tersebut. Akibatnya, kapal rekreasi berada dalam wilayah *regulatory vacuum*, yaitu kekosongan hukum yang membuat status hukumnya ambigu.[12]

Kekosongan ini berdampak langsung pada ketidakpastian dalam sistem klasifikasi usaha. Dalam praktiknya, pelaku usaha wisata yang mengoperasikan kapal rekreasi harus memilih kode KBLI (Klasifikasi Baku Lapangan Usaha Indonesia) yang paling mendekati, seperti KBLI 50113 (Angkutan Laut Wisata) atau KBLI 93299 (Kegiatan

---

[11] BK Yacht Design, *Recreational Vs Commercial Boat Design – The Key Differences*, 4 Oktober 2023, menjelaskan bahwa "Recreational boats are designed primarily for leisure activities…with features such as plush seating, cabins, entertainment systems," sementara commercial boats "must be designed to carry specific types of cargo or accommodate a set number of passengers safely and efficiently" diakses dari https://bkyachtdesign.com/recreational-vs-commercial-boat-design-key-differences-and-considerations/

[12] Pusat Penelitian Ilmu Hukum Kelautan, *"Legal Vacuum in Indonesian Administrative Law: Urgency of Policy Regulation"*, *Indonesian Journal of Law & Economics Review* 4, no. 2 (2023): setelah kajian aspek hukum administrasi negara, menunjukkan bahwa ketidakhadiran norma kebijakan yang jelas (*vacuum of norm*) menimbulkan *rechtsonzekerheid* atau ketidakpastian hukum, bahkan dapat menyebabkan *rechtsverwarring* atau kekacauan hukum di lapangan

Hiburan Lainnya).[13] Namun tidak adanya harmonisasi antara KBLI dan ketentuan pelayaran menyebabkan perbedaan persepsi antara instansi pemerintah yang berwenang mengeluarkan izin usaha, yaitu Dinas Pariwisata, Dinas Perhubungan, dan KSOP (Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan).

Dari sisi perizinan, tidak adanya definisi formal mengenai kapal rekreasi menyulitkan penerbitan Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL) dan Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Banyak pelaku usaha pariwisata laut mengeluhkan perlakuan administratif yang tidak seragam antara satu wilayah dengan wilayah lain.[14] Sebagian kantor KSOP memperlakukan kapal rekreasi layaknya kapal niaga, sehingga mewajibkan pelaku usaha memenuhi standar laik laut dan awak kapal yang ketat sebagaimana diatur untuk angkutan umum.[15] Sebaliknya, ada pula yang memperlakukannya seperti kapal milik pribadi, sehingga melepas beberapa kewajiban administratif atas dasar bahwa kapal tidak melakukan pengangkutan niaga.[16] Inkonsistensi ini berdampak pada ketidaksetaraan perlakuan hukum (*unequal treatment before the law*), yang bertentangan dengan prinsip legalitas dan kepastian hukum.[17]

Dalam praktik internasional, beberapa negara telah memberikan kejelasan hukum mengenai status *recreational vessel* atau *pleasure craft*. Misalnya, Australia melalui *Marine Safety (Domestic Commercial Vessel) National Law Act 2012* telah mengatur secara rinci tentang penggolongan kapal wisata, termasuk definisi, kategori risiko, dan kewajiban sertifikasi.[18] Begitu pula Uni Eropa memiliki *Recreational Craft Directive (RCD)* yang menetapkan standar desain, keselamatan, dan klasifikasi teknis bagi kapal rekreasi.[19]

---

[13] Badan Pusat Statistik, *Klasifikasi Baku Lapangan Usaha Indonesia (KBLI) 2020*, kode 50113: "Angkutan Laut Dalam Negeri untuk Wisata" yang mencakup usaha pengangkutan untuk wisata atau rekreasi di laut

[14] Didit Eko Prasetiyo, Uswatun Chasanah, Muhandis Sidqi, Budi Muhammad Ruslan, Gustiawirman Gustiawirman & Suraji Suraji, *Izin Lokasi Perairan Sebagai Sumber Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP): Studi Kasus Wisata Bahari di Pulau Maratua*, *Buletin Ilmiah Marina Sosial Ekonomi Kelautan dan Perikanan* 12, no. 1 (2021): hlm. 45–46

[15] *Kompas.com*, "Cegah Kecelakaan Kapal Wisata, KSOP Labuan Bajo Terbitkan Petunjuk Pelaksanaan Pelayaran," 17 Oktober 2024, hlm. – (mengungkapkan KSOP Labuan Bajo menerapkan persyaratan laik laut, sertifikasi awak dan pemenuhan standar teknis untuk kapal wisata), diakses dari https://kupang.antaranews.com/amp/berita/138347/ksop-labuan-bajo-imbau-pemilik-kapal-wisata-pastikan-kelayakan

[16] Indonesia Legal Network, *Perizinan Operasional bagi Kapal Wisata di Indonesia*, menjelaskan bahwa dalam praktik pengurusan SIOK (Surat Izin Operasional Kapal), operator kapal wisata kadang hanya diminta memenuhi persyaratan teknis dasar—seperti sertifikat keselamatan dan SPB—tanpa perlu SIUPAL dan kewajiban administratif seperti perusahaan pelayaran

[17] Sulardi Sulardi dan Yohana P. Wardoyo, "Kepastian Hukum, Kemanfaatan, dan Keadilan Terhadap Perkara Pidana Anak," *Jurnal Yudisial* vol. 8, no. 3 (Desember 2015): 251–268

[18] *Marine Safety (Domestic Commercial Vessel) National Law Act 2012* (Australia), Schedule 1, pasal 3(a)–(d)

[19] European Commission, Recreational Craft Directive (2013/53/EU), dalam laman "What the Commission is doing," menyatakan bahwa *RCD* mengatur *safety and environmental characteristics* untuk kapal rekreasional berukuran 2,5 – 24 m, menetapkan persyaratan teknis terkait stabilitas, keselamatan

Perbandingan ini menunjukkan bahwa kejelasan definisi adalah prasyarat penting bagi keberlangsungan industri wisata maritim yang teratur dan aman.

Dalam kerangka hukum Indonesia, ketidakhadiran definisi formal tentang kapal rekreasi mencerminkan kelemahan koordinasi antarsektor, khususnya antara sektor transportasi laut dan pariwisata. Hal ini juga memperkuat analisis bahwa terjadi konflik norma sektoral, di mana norma dalam sistem hukum pelayaran tidak terintegrasi secara substansial dengan norma dalam sistem hukum kepariwisataan. Akibatnya, terjadi kerancuan dalam menentukan yurisdiksi administratif dan standar normatif bagi kapal rekreasi, baik dari segi klasifikasi usaha, kewajiban perpajakan, hingga penegakan sanksi apabila terjadi pelanggaran hukum di laut.

Oleh karena itu, dibutuhkan harmonisasi peraturan antara sektor pelayaran dan pariwisata dengan menyusun peraturan khusus yang memberikan definisi hukum tentang kapal rekreasi. Definisi tersebut seyogianya mencakup unsur fungsi (wisata/rekreasi), status kepemilikan (pribadi atau usaha), serta ruang lingkup pengoperasian (komersial atau non-komersial). Tanpa langkah tersebut, maka kapal rekreasi akan terus berada dalam wilayah abu-abu hukum yang rentan disalahgunakan dan menyulitkan penegakan regulasi.

2. Konflik Klasifikasi Usaha dan Perizinan

Salah satu permasalahan penting yang muncul dalam pengaturan hukum terkait kapal rekreasi di Indonesia adalah adanya konflik antara klasifikasi usaha berdasarkan KBLI (Klasifikasi Baku Lapangan Usaha Indonesia) dan perizinan yang ditetapkan dalam sistem hukum pelayaran nasional. Konflik ini tidak hanya menyebabkan ketidakpastian hukum, tetapi juga memunculkan disparitas perlakuan terhadap pelaku usaha kapal rekreasi di berbagai daerah.

Secara normatif, KBLI 50113 menetapkan bahwa kegiatan "Angkutan Laut Dalam Negeri untuk Wisata" merupakan jenis usaha yang termasuk dalam kategori angkutan laut komersial. Konsekuensinya, pelaku usaha yang menjalankan kegiatan tersebut semestinya diwajibkan memiliki Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL) sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 59 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Usaha Angkutan Laut. SIUPAL merupakan bentuk legalitas formal yang hanya dapat dimiliki oleh perusahaan pelayaran nasional yang berbentuk badan hukum Indonesia dan memenuhi sejumlah syarat

administratif serta teknis, seperti memiliki minimal satu unit kapal berbendera Indonesia dan memiliki sertifikat laik laut.[20]

Namun, dalam praktiknya, banyak pemilik kapal rekreasi — khususnya yang berbasis di destinasi wisata bahari seperti Bali, Labuan Bajo, atau Raja Ampat — tidak mengajukan SIUPAL, melainkan hanya mengurus Surat Izin Operasi Angkutan Laut Khusus (SIOPSUS). SIOPSUS, berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2023 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran, diberikan kepada badan usaha atau entitas non-pelayaran yang menyelenggarakan angkutan laut untuk menunjang kegiatan utamanya, seperti pariwisata, pertambangan, atau konstruksi. Artinya, pelaku usaha kapal rekreasi dianggap bukan sebagai perusahaan pelayaran nasional, melainkan sebagai badan usaha sektor lain yang menggunakan kapal untuk mendukung operasional wisatanya.

Kondisi ini menimbulkan konflik norma antara sistem klasifikasi usaha dengan sistem perizinan pelayaran. KBLI mengarahkan kapal rekreasi ke dalam klasifikasi usaha angkutan laut komersial, sementara praktik perizinan menempatkannya sebagai angkutan laut khusus. Hal ini menimbulkan dilema hukum dan administrasi: apakah pelaku usaha kapal rekreasi harus tunduk pada rezim hukum pelayaran umum (melalui SIUPAL), atau cukup tunduk pada perizinan sektor pendukung (melalui SIOPSUS)?

Lebih lanjut, konflik ini berdampak pada kebingungan aparat pelaksana di lapangan, terutama di lingkungan Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP). Di beberapa wilayah, KSOP mewajibkan kapal rekreasi mengurus SIUPAL dan menerapkan standar operasional yang ketat sebagaimana berlaku bagi kapal angkutan umum. Sementara di wilayah lain, KSOP mengizinkan operasional kapal rekreasi hanya dengan SIOPSUS, atas dasar bahwa kapal tersebut tidak melakukan pengangkutan niaga secara reguler dan bersifat temporer berdasarkan permintaan wisatawan. Perbedaan perlakuan ini menciptakan inkonsistensi penegakan hukum yang bertentangan dengan asas persamaan di hadapan hukum (*equality before the law*) dan asas kepastian hukum (*legal certainty*). Dengan demikian, penyelesaian konflik klasifikasi usaha dan perizinan kapal rekreasi bukan sekadar soal administrasi, tetapi merupakan agenda penting dalam pembaruan sistem hukum pelayaran nasional agar dapat mendukung sektor pariwisata secara berkelanjutan.

[20] Kementerian Perhubungan, *Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL)*, menjelaskan persyaratan administrasi dan teknis, termasuk kepemilikan kapal motor berbendera Indonesia laik laut minimal GT 175 serta awak kapal bersertifikasi ANT III atau ATT III, sebagaimana diatur dalam PP No. 20 Tahun 2010 Pasal 94 ayat (3) dan (4)

3. Implikasi terhadap Kepastian Hukum dan Investasi

Ketiadaan kejelasan hukum dalam definisi dan klasifikasi kapal rekreasi dalam sistem hukum Indonesia telah menimbulkan ketidakpastian serius, tidak hanya bagi pelaku usaha lokal tetapi juga bagi calon investor asing yang ingin menanamkan modal di sektor pariwisata bahari Indonesia. Dalam suatu negara yang menganut asas negara hukum, kepastian hukum bukan sekadar prinsip normatif, melainkan landasan praktis yang dibutuhkan dunia usaha untuk beroperasi secara legal, efisien, dan berkelanjutan. Kepastian hukum memungkinkan pelaku usaha mengetahui hak, kewajiban, dan risiko hukum yang melekat pada setiap langkah bisnisnya. Sebaliknya, ketidakpastian hukum berpotensi menghambat investasi, menurunkan daya saing, serta memicu konflik administratif.

Permasalahan utama dalam hal ini adalah disharmoni regulasi antara Undang-Undang Pelayaran, kebijakan pariwisata, dan klasifikasi resmi usaha yang diatur melalui KBLI (Klasifikasi Baku Lapangan Usaha Indonesia). KBLI 50113 mengelompokkan aktivitas kapal rekreasi ke dalam kategori "Angkutan Laut Dalam Negeri untuk Wisata", yang mengimplikasikan bahwa kegiatan tersebut termasuk dalam ranah transportasi laut umum dan karenanya wajib mengantongi SIUPAL (Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut). Namun di lapangan, banyak operator kapal rekreasi hanya diwajibkan memiliki SIOPSUS (Surat Izin Operasional Angkutan Laut Khusus), sesuai dengan pendekatan yang digunakan dalam PP No. 21 Tahun 2023, yang menyebut bahwa angkutan laut khusus dapat digunakan untuk menunjang kegiatan pokok perusahaan, termasuk dalam sektor pariwisata.

Pertentangan antara klasifikasi dan perizinan ini tidak hanya menciptakan kebingungan administratif, tetapi juga menimbulkan akibat hukum yang cukup berat. Dalam banyak kasus, pelaku usaha yang merasa telah memenuhi ketentuan melalui SIOPSUS tetap menghadapi hambatan dalam hal legalitas operasional karena sistem OSS (Online Single Submission) tidak selalu mengakui legalitas izin tersebut sebagai bagian dari klasifikasi usaha yang sah dalam bidang pelayaran umum. Akibatnya, sejumlah operator mengalami kendala dalam memperoleh sertifikasi tambahan, dokumen pelayaran, dan terutama akses terhadap lembaga keuangan seperti perbankan dan perusahaan asuransi.

Kondisi tersebut mencerminkan absennya koordinasi lintas sektor antara Kementerian Perhubungan, Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif, serta Badan Pusat Statistik sebagai penyusun KBLI. Akibatnya, sektor usaha kapal rekreasi terjebak

dalam kekosongan hukum (legal vacuum) atau bahkan tumpang tindih kewenangan, di mana aturan yang satu menafsirkan kegiatan tersebut sebagai transportasi umum, sementara aturan lain menempatkannya sebagai kegiatan wisata khusus. Di tengah kebingungan ini, pengusaha menghadapi risiko terkena sanksi administratif atau bahkan pidana karena dianggap tidak memiliki izin yang sesuai, meskipun mereka telah menjalankan seluruh proses perizinan mengikuti arahan otoritas yang berwenang.

Sebagai pembanding, negara-negara seperti Thailand dan Malaysia telah mengadopsi pendekatan hukum yang terpadu terhadap sektor wisata bahari. Di sana, kapal rekreasi memiliki definisi hukum yang jelas, klasifikasi perizinan yang terstruktur, dan dukungan penuh dari sektor jasa keuangan. Dengan pendekatan semacam itu, mereka berhasil menarik masuk investasi asing dalam jumlah besar, baik dalam bentuk kepemilikan armada wisata, pembangunan marina, maupun pengembangan ekosistem pendukung seperti pelatihan awak kapal dan penyediaan layanan berbasis digital. Ketertinggalan Indonesia dalam menyelaraskan peraturan mengenai kapal rekreasi berpotensi membuat negara ini kehilangan peluang besar dalam pengembangan ekonomi kelautan.

Ketidakpastian regulatif yang berlarut-larut ini juga berakibat pada rendahnya kepercayaan dunia usaha terhadap sistem hukum nasional. Dalam jangka panjang, kondisi ini dapat menghambat pertumbuhan sektor wisata bahari yang seharusnya menjadi bagian utama dari strategi pembangunan ekonomi biru (blue economy). Tidak hanya itu, ketidakpastian ini juga membuka peluang munculnya sengketa hukum, baik antara pelaku usaha dengan regulator maupun antaroperator yang saling bersaing tanpa adanya aturan baku yang bisa dijadikan rujukan bersama.

Sebagai langkah penyelesaian, perlu ada pendekatan sistemik melalui harmonisasi regulasi lintas sektor. Hal pertama yang urgen dilakukan adalah menyusun dan menetapkan definisi formal mengenai kapal rekreasi dalam instrumen hukum yang berlaku, baik melalui revisi UU Pelayaran maupun melalui regulasi turunan seperti Peraturan Menteri Perhubungan dan Peraturan Menteri Pariwisata. Definisi tersebut perlu mengakomodasi karakteristik kapal rekreasi sebagai alat transportasi laut yang digunakan dalam kegiatan wisata dan memiliki fitur khusus yang membedakannya dari kapal niaga biasa.

Kedua, KBLI sebagai acuan resmi klasifikasi usaha nasional perlu diperbarui agar mencantumkan kategori kapal rekreasi sebagai bidang usaha tersendiri, terlepas dari klasifikasi "angkutan laut umum". Dengan demikian, perizinan melalui SIOPSUS dapat diakui secara penuh sebagai bentuk legalitas usaha yang sah, sesuai dengan sifat

kegiatannya. Selanjutnya, diperlukan sistem integrasi data antar-kementerian melalui OSS berbasis risiko, agar seluruh proses perizinan kapal rekreasi dapat dilakukan secara terpusat dan tidak saling bertentangan.

Dengan terciptanya kejelasan hukum dan konsistensi regulasi, sektor kapal rekreasi akan lebih mudah diakses oleh investor domestik maupun asing. Peluang pengembangan usaha, pembiayaan, serta penguatan kolaborasi dengan operator internasional pun menjadi lebih terbuka.

IV. KESIMPULAN

Kapal rekreasi merupakan bentuk kegiatan usaha yang berkembang seiring meningkatnya minat terhadap pariwisata bahari di Indonesia. Namun demikian, sampai saat ini belum terdapat pengaturan yang tegas dan terpadu dalam sistem hukum nasional terkait status, klasifikasi, dan izin operasional kapal rekreasi. Ketidaksinkronan antara *KBLI* (Klasifikasi Baku Lapangan Usaha Indonesia) dan sistem perizinan pelayaran telah menciptakan disharmoni regulatif, sehingga menimbulkan ketidakpastian hukum bagi para pelaku usaha, baik lokal maupun asing. Ketidakpastian ini tidak hanya berimplikasi terhadap aspek legalitas operasional, tetapi juga menghambat aliran investasi dan berpotensi mengurangi daya saing sektor wisata bahari Indonesia di tingkat regional maupun global.

V. SARAN

Perumusan Definisi Formal Kapal Rekreasi Pemerintah, khususnya melalui Kementerian Perhubungan dan Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif, perlu segera merumuskan definisi resmi mengenai kapal rekreasi. Definisi ini sebaiknya dituangkan dalam undang-undang atau peraturan pelaksana, sehingga dapat menjadi dasar hukum yang jelas bagi pengembangan sektor ini. Penguatan Koordinasi Antar-Kementerian melalui Harmonisasi Regulasi Harmonisasi antar-kementerian perlu diperkuat melalui penerbitan regulasi lintas sektor yang menyelaraskan fungsi transportasi dan kegiatan pariwisata dalam satu kerangka hukum yang terpadu. Hal ini penting agar tidak terjadi lagi perbedaan interpretasi antara sektor pelayaran dan pariwisata dalam memandang kapal rekreasi. Revisi KBLI dan Penyesuaian Perizinan Usaha *KBLI* perlu diperbarui agar mengakomodasi kapal rekreasi dalam klasifikasi usaha tersendiri yang mencerminkan karakteristik angkutan laut khusus. Perizinan usaha seperti *SIOPSUS* perlu diakui secara legal sebagai bentuk izin sah bagi kegiatan operasional kapal rekreasi.

DAFTAR PUSTAKA

Adrian Sutedi, *Hukum Perizinan dalam Sektor Pelayanan Publik* (Jakarta: Sinar Grafika, 2014).

Badan Pusat Statistik, *Klasifikasi Baku Lapangan Usaha Indonesia (KBLI) 2020*, kode 50113: *"Angkutan Laut Dalam Negeri untuk Wisata"*.

Badan Riset dan Inovasi Nasional (BRIN*), Kajian Strategi Sinkronisasi Regulasi Pariwisata Bahari di Kawasan Prioritas*, Laporan Penelitian, 2022.

BK Yacht Design, Recreational Vs Commercial Boat Design – The Key Differences, 4 Oktober 2023, diakses dari: https://bkyachtdesign.com/recreational-vs-commercial-boat-design-key-differences-and-considerations/

Budi Supriyanto, *Ketidaksesuaian Regulasi Teknis terhadap Operasional Kapal Wisata di Indonesia,* Jurnal Hukum Laut dan Pelayaran, Vol. 8, No. 2 (2021).

Chris Cooper, John Fletcher, Alan Fyall, David Gilbert, and Stephen Wanhill, Tourism: Principles and Practice, 5th ed. (Harlow: Pearson Education, 2012).

CSA Teddy Lesmana, Pokok Pokok Pikiran Lawrence Meir Friedman: Sistem Hukum dalam Perspektif Ilmu Sosial, Law Nusaputra (2024).

Dani Muhtada dan Ayon Diniyanto, "Omnibus Law And Conflicting Norms And Their Relevance To Business Ease In Indonesia," Pandecta: Research Law Journal, Vol. 16, No. 2 (2021).

Didit Eko Prasetiyo, Uswatun Chasanah, Muhandis Sidqi, Budi Muhammad Ruslan, Gustiawirman Gustiawirman & Suraji Suraji, *"Izin Lokasi Perairan Sebagai Sumber Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP):* Studi Kasus Wisata Bahari di Pulau Maratua," Buletin Ilmiah Marina Sosial Ekonomi Kelautan dan Perikanan, Vol. 12, No. 1 (2021).

European Commission, Recreational Craft Directive (2013/53/EU), dalam laman *"What the Commission is doing."*

Hans Kelsen, *General Theory of Norms*, diterjemahkan oleh Michael Hartney (Oxford: Clarendon Press, 1991).

Huala Adolf, Hukum Transportasi (Bandung: Refika Aditama, 2019).

Indonesia Legal Network, Perizinan Operasional bagi Kapal Wisata di Indonesia, tanpa tanggal.

International Maritime Organization, Guidelines for Pleasure Craft Operating in Waters under the Jurisdiction of a Port State, IMO Circular Letter No. 3462, London, 2014.

International Maritime Organization, Guidelines for Pleasure Craft (IMO MSC.1/Circ.1283, Annex D, 2008).

Irfan Ridwan Maksum dan Agung Dwi Wahyudi, *"Koordinasi Antar Kelembagaan dalam Tata Kelola Pariwisata Bahari di Indonesia,"* Jurnal Administrasi Publik, Vol. 11, No. 2 (2020).

Jaja Ahmad Jayus, *"Konsep Sistem Hukum Investasi dalam Menjamin Adanya Kepastian Hukum,"* Litigasi: Jurnal Ilmu Hukum, Vol. 16, No. 2 (2015).

John Swarbrooke, The Development and Management of Visitor Attractions (Oxford: Butterworth-Heinemann, 2002).

Kementerian Investasi/BKPM, Petunjuk Teknis KBLI 50113: *Angkutan Laut Dalam Negeri untuk Wisata* (Jakarta: Kementerian Investasi, 2021).

Kementerian Perhubungan, *Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL).*

Kompas.com, "*Cegah Kecelakaan Kapal Wisata, KSOP Labuan Bajo Terbitkan Petunjuk Pelaksanaan Pelayaran,"* 17 Oktober 2024, diakses dari: https://kupang.antaranews.com/amp/berita/138347/ksop-labuan-bajo-imbau-pemilik-kapal-wisata-pastikan-kelayakan

Lestari, *"Analisis Keselamatan Operasional Kapal Wisata di Perairan Indonesia,"* Jurnal Ilmu Pelayaran dan Keselamatan Laut, Vol. 5, No. 2 (2021).

Lilah G. Soeroso dan Rudy Wijaya, *"Kajian Konflik Norma dalam Hukum Administrasi Negara,"* Jurnal Hukum dan Pembangunan, Vol. 51 No. 1 (2021).

Made Warka, *"Ketidaksinkronan Hukum Menghambat Investasi,"* Perspektif: Jurnal Hukum dan Pembangunan, Vol. 12, No. 1 (2023).

Malaysia melalui Establishment of Marine Parks Order 1994 (Peraturan Menteri Perikanan 1994), melalui DMPM.

Mardi Wibowo, *"Kajian Dampak Rencana Pembangunan Kawasan Wisata Marina di Pesisir Kabupaten Belitung terhadap Kualitas Lingkungan Sekitarnya,"* Jurnal Presipitasi: Media Komunikasi dan Pengembangan Teknik Lingkungan, Vol. 15, No. 1 (2018).

Marine Safety (Domestic Commercial Vessel) National Law Act 2012 (Australia), Schedule 1, pasal 3(a)–(d).

Nur Kemala Putri, Alex Simeulu, Fikriya Aniqa Fitri, Irda Trilia, Mulitalia, dan M. Febryan Adisma, *"Disharmonisasi Peraturan Perundang Undangan di Indonesia Antara Bentuk Penyebab dan Solusi,"* Wathan: Jurnal Ilmu Sosial dan Humaniora, Vol. 1, No. 1 (2020).

Philipus M. Hadjon, B*utir Butir Pemikiran dalam Hukum:* Memperingati 70 Tahun Prof. B.

Arief Sidharta (Yogyakarta: UGM Press, 2009).

Pusat Penelitian Ilmu Hukum Kelautan, "Legal Vacuum in Indonesian Administrative Law: Urgency of Policy Regulation," Indonesian Journal of Law & Economics Review, Vol. 4, No. 2 (2023).

Rachmi Meutia & Samsul Rizal, *"Pengaruh Pengembangan Wisata Bahari terhadap Pendapatan Masyarakat di Pulau Dua Bakongan Timur,"* Jurnal Ilmiah Basis Ekonomi dan Bisnis, Vol. 1 No. 2 (2022).

Soerjono Soekanto dan Sri Mahmudji, *Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat)* (Jakarta: Rajawali Pers, 2001).

Sulardi Sulardi dan Yohana P. Wardoyo, *"Kepastian Hukum, Kemanfaatan, dan Keadilan Terhadap Perkara Pidana Anak,"* Jurnal Yudisial, Vol. 8, No. 3 (2015).

Tourism Authority of Thailand dan Royal Thai Navy, MoU *tentang Keselamatan Maritim dan Pariwisata Bahar*i, 28 September 2021.

Trias Saputra, Sarman, Ickbal Hofifi Bairuroh, *Quo Vadis Mahkamah Agung Sebagai Judex Juris atau Judex Factie ? : Telaah Perubahan Sanksi Pidana Terhadap Ferdy Sambo*, Jurnal Hukum Pelita Vol 5 No 2, November 2024, Doi : **https://doi.org/10.37366/jh.v5i2.5224**

Trias Saputra, Yudha Adi Nugraha, *Pemenuhan Hak Restitusi: Upaya Pemulihan Korban Tindak Pidana,* Krtha Bhayangkara Vol 16 No 1 (2022), Doi : **https://doi.org/10.31599/krtha.v16i1.1190**

Wahyudi Kumorotomo*, "Pengaturan Angkutan Laut Khusus dalam Mendukung Pariwisata Bahari,"* Jurnal Transportasi Laut Indonesia, Vol. 6, No. 1 (2021).