

## Penerapan Hukum Pidana terhadap Tindak Pidana dalam Pelayanan Angkutan Laut di Pelabuhan Bolok Kupang ditinjau dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

**Maria Phlisia Wulandari Modo**

Fakultas Hukum, Universitas Nusa Cendana

Korespondensi penulis: [wulanmodo50@gmail.com](mailto:wulanmodo50@gmail.com)

**Heryanto Amalo**

Fakultas Hukum, Universitas Nusa Cendana

**Darius Antonius Kian**

Fakultas Hukum, Universitas Nusa Cendana

**Abstract.** *The purpose of this research is to determine the Conformity of the Application of Criminal Law at Bolok Port Kupang with Law Number 17 of 2008 concerning Shipping and inhibiting factors in the application of criminal law at Bolok Port Kupang. The type of research used is empirical legal research, the source and type of data in this study are primary data obtained from interviews at Bolok Port Kupang (PT. ASDP Kupang Branch) and secondary data were obtained from literature studies, then processed by examining and correcting and then analyzed in a qualitative descriptive manner. Based on the results of research and discussion, it can be concluded that: The application of criminal law Article 40, Article 41, Article 42, Article 132 of Law Number 17 of 2008 concerning Shipping at Bolok Port Kupang is not suitable because there is still an overload, insurance that only covers the occurrence of a ship accident that results in the death / injury of passengers but does not cover delays in loading passengers and delays in crossing, lack of facilities both on board and at the port and sailing carried out during bad weather resulting in the ship will return to port, which will greatly harm passengers because it interferes with the comfort and safety of passengers. The inhibiting factor so that the application of criminal law at Bolok Port Kupang has not been in accordance with Law Number 17 of 2008 concerning Shipping, namely public legal awareness, namely that there are still passengers who do not have tickets and many people often ignore their comfort to be able to board the ship which results in overloading. Lack of awareness of service providers such as not conducting counseling to (passengers), lack of facilities and no restrictions on ticket sales and information discrepancies.*

**Keywords:** *Application of Criminal Law, Port, Passenger.*

**Abstrak.** Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui Kesesuaian Penerapan Hukum Pidana di Pelabuhan Bolok Kupang dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran serta faktor penghambat dalam penerapan hukum pidana di Pelabuhan Bolok Kupang. Jenis penelitian yang digunakan adalah Penelitian hukum empiris, sumber dan jenis data dalam penelitian ini yakni data primer yang diperoleh dari wawancara di Pelabuhan Bolok Kupang (PT. ASDP Cabang Kupang) dan data sekunder diperoleh dari studi kepustakaan, kemudian diolah dengan cara memeriksa dan mengoreksi lalu kemudian dianalisis secara deskriptif kualitatif. Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, maka dapat disimpulkan bahwa: Penerapan hukum pidana Pasal 40, Pasal 41, Pasal 42, Pasal 132 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran di Pelabuhan Bolok Kupang belum sesuai dikarenakan masih terjadi kelebihan muatan, asuransi yang hanya mencakup saat terjadinya kecelakaan kapal yang mengakibatkan mati/lukannya penumpang tetapi tidak mencakup keterlambatan waktu pemuatan penumpang dan keterlambatan keberangkatan, kurangnya fasilitas baik di dalam kapal maupun pada Pelabuhan dan pelayaran yang dilakukan saat cuaca buruk sehingga mengakibatkan kapal akan kembali ke pelabuhan, yang mana akan sangat merugikan penumpang karena mengganggu kenyamanan dan keamanan penumpang. Faktor penghambat sehingga penerapan hukum pidana di Pelabuhan Bolok Kupang belum sesuai dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yakni kesadaran hukum masyarakat yakni masih adanya penumpang yang tidak memiliki tiket serta banyak masyarakat yang sering mengabaikan kenyamanannya untuk bisa dapat naik kapal yang mengakibatkan kelebihan muatan. Kurangnya kesadaran penyedia jasa seperti tidak melakukan Penyuluhan kepada (penumpang), kurangnya fasilitas serta tidak adanya pembatasan dalam penjualan tiket dan ketidaksesuaian informasi.

**Kata Kunci:** Penerapan Hukum Pidana, Pelabuhan, Penumpang.

## **LATAR BELAKANG**

Negara Indonesia dijuluki negara maritim artinya negara kepulauan yang mempunyai wilayah daratan yang luasnya hampir sama dengan luas laut dan perairannya. Hal tersebut juga dikarenakan adanya pengakuan dunia bahwa negara Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang mempunyai lebih dari 17.000 pulau, serta laut merupakan penghubung antara satu pulau dengan pulau lainnya (Andriani, A., 2018).

Indonesia merupakan negara kepulauan yang berkarateristik nusantara yang terdiri dari wilayah darat, laut serta udara yang mempunyai batas-batas serta kedaulatan yang diatur dalam Undang-Undang. Dalam upaya mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, mewujudkan wawasan nusantara, memantapkan ketahanan nasional serta untuk menghubungkan pulau dengan pulau atau wilayah dengan wilayah dibutuhkan sistem transportasi/angkutan yang baik (Paikah, N., 2018).

Transportasi/angkutan adalah kegiatan memindahkan orang dan/atau barang dari suatu daerah ke daerah lain dalam satu daerah (Jinca, M. Y., 2011). Di Indonesia ada banyak alat transportasi yang di gunakan seperti kereta, bus, mobil, sepeda motor, pesawat , kapal laut dan sebagainya. Jika melihat kondisi geografis laut Indonesia yang sangat strategis, menyadarkan pentingnya peran transportasi khususnya angkutan laut.

Angkutan laut memiliki karakteristik pengangkutan secara nasional serta menjangkau seluruh wilayah melalui perairan, baik nasional maupun internasional termasuk lintas batas, karena menjadi sarana untuk menunjang, mendorong, menggerakkan pembangunan nasional dalam upaya meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan menjadi perekat Negara Kesatuan Republik Indonesia (Purba, R., 1990). Mengingat pentingnya angkutan laut, maka negara Indonesia harus menyediakan angkutan laut dengan keselamatan yang tinggi, fasilitas yang memadai, yang juga diiringi dengan pelayanan angkutan laut pada pelabuhan yang efektif dan efisien agar dapat menjamin mobilitas barang dan juga manusia terpenuhi dengan baik dan tepat. Oleh sebab itu, diperlukan hukum yang mengatur sistem keselamatan pengangkutan laut. Saat ini, pengangkutan laut diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Dalam hal keselamatan penumpang diatur pada Pasal 40 ayat (1) yang menyebutkan bahwa perusahaan angkutan di perairan bertanggungjawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya (Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008).

Berdasarkan uraian tersebut, sangat jelas bahwa transportasi laut menjadi pilihan masyarakat selain transportasi darat dan transportasi udara. Angkutan laut yang digunakan masyarakat untuk perjalanan yang akan menghantarkan masyarakat sampai ke daerah tempat tujuan akhir melalui kapal laut. Kapal laut menjadi pilihan masyarakat sebagai transportasi yang sering digunakan, dikarenakan beberapa faktor seperti harga yang terjangkau, dapat membawa penumpang, memuat barang/komoditi, ternak, kendaraan dalam kapasitas yang besar serta dapat menghubungkan banyak pulau yang belum bisa diakses oleh transportasi udara dan darat. Kendati demikian, Berbagai tindakan melawan hukum di bidang pelayaran sudah menjadi peristiwa sehari-hari yang tidak ada habisnya, tindakan tersebut biasanya dilakukan oleh orang perseorangan atau pun kelompok orang (korporasi) (Pujiati., 2016).

Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran pada Bab XIX mengenai ketentuan pidana terdapat 53 (lima puluh tiga) pasal yaitu Pasal 284 sampai dengan Pasal 336, sedangkan perbuatan yang diancam dengan sanksi pidana terdapat 51 (lima puluh satu) pasal. Subjek hukumnya adalah setiap orang (orang perseorangan dan korporasi), Nakhoda, Petugas Pandu, Pemilik kapal dan Pejabat. Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran ini tidak mencantumkan perbedaan/penggolongan mengenai jenis tindak pidana yang termasuk dalam tindakan pelanggaran dan kejahatan. Seperti ketentuan dalam beberapa Pasal 284;285; 286 ayat (1); ayat (2); ayat (3); 287; 288; 289; 290, dst (Ibid). Tindak pidana dalam Pasal 291, 316, 324, 325, dan 326 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran sebenarnya secara substantif sudah diatur oleh UU Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Tindak Pidana pada Pasal 316 UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sudah diatur dalam Pasal 196 dan Pasal 197 KUHP. Tindak pidana pada Pasal 324, 325, dan 326 juga telah di atur dalam Undang-Undang yang lain yaitu UU Nomor 23 tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup serta UU Nomor 31 tahun 2004 tentang Perikanan (Ibid). Yang menjadi perhatian khusus peneliti dalam penelitian ini adalah perbuatan yang diancam dengan sanksi pidana pada Pasal 41, Pasal 42, Pasal 132 yang ketentuan pidananya diatur dalam Pasal 292, Pasal 293, Pasal, Pasal 309 , hal yang diatur dalam pasal tersebut berupa ancaman sanksi untuk tindak pidana mengenai keselamatan dan keamanan penumpang kapal, fasilitas khusus dan kemudahan bagi bagi penyandang cacat, wanita hamil, anak di bawah usia 5 (lima) tahun, orang sakit, dan orang lanjut usia, abai terhadap cuaca buruk, dan asuransi perlindungan terhadap penumpang.

Ketentuan pidana dalam Undang-Undang pelayaran dirasa belum efektif karena dalam kenyataannya masih banyak terjadi delik yang dilakukan oleh penyedia jasa angkutan laut, yang dimana pelanggaran terhadap pasal-pasal tersebut dapat mengakibatkan bahaya terhadap

kapal sehingga terancamnya keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia (Pasal 244 ayat (1) Undang-Undang pelayaran) serta dapat mengakibatkan orang mati atau luka. Delik yang dilakukan penyedia jasa angkutan laut terhadap keselamatan dan kemanan penumpang kapal juga akan menyebabkan kecelakaan kapal seperti kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan, dan kapal kandas. Dengan demikian dari berbagai macam delik yang terjadi baik karena faktor kesengajaan maupun faktor tidak sengaja yang dilakukan oleh penyedia jasa angkutan laut tidak hanya diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran tetapi juga melanggar Pasal 359 dan Pasal 360 KUHP yang dimana delik yang dilakukan dapat mengakibatkan Orang Mati atau luka karena salahnya, dalam hal ini lalai, kurang perhatian ataupun kurang hati-hati (Soesilo, R., 2013).

Contoh kasus yang terjadi dimana tidak sedikit mengakibatkan orang mati, hilang atau luka seperti tenggelamnya kapal KM Citra Mandala Bahari atau dikenal dengan JM Ferry pada 31 Januari 2006 malam, karam di perairan Selat Rote. Kapal yang dinahkodai Marianus Koten itu mempunyai bobot 489 GT, panjang 45 feet serta lebar 39 feet. Kapal JM Ferry berangkat dari Pelabuhan Bolok menuju Pelabuhan Pantai Baru Rote, sekitar pukul 16.00, dengan membawa 269 penumpang serta kru kapal. Pada peristiwa ini, setidaknya dilaporkan sebanyak 162 penumpang berhasil diselamatkan, 107 orang ditemukan meninggal dan masih ada lagi beberapa yang tidak ditemukan sampai proses pencarian dihentikan. Peristiwa memilukan tersebut diakibatkan faktor abai terhadap laporan cuaca (Kupang, RNC., 2020).

Kecelakaan lainnya disebabkan kelebihan muatan terjadi pada Kapal Motor (KM) Nusa Kenari 02 yang tenggelam di perairan laut Tanjung Margeta, Kabupaten Alor, Nusa Tenggara Timur (NTT), pada 15 Juni tahun 2019 karena diduga kelebihan muatan. Kapal diduga kelebihan beban karena selain membawa puluhan penumpang, juga mengangkut semen dan beras, 5 orang penumpang dikabarkan hilang saat terjadinya kecelakaan tersebut (Asumsi.Co, 2021).

Peristiwa memilukan tersebut terjadi karena abai terhadap faktor cuaca, dan tidak memperhatikan muatan yang diangkut ataupun pelayanan di pelabuhan yang sering mengabaikan syarat-syarat yang sudah ditentukan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Dapat juga dikatakan kecelakaan kapal berdasarkan faktor penyebab dapat dibedakan atas 3 yaitu faktor alam (force majeure), faktor kelalaian insan (human error factor) dan faktor lainnya (others factor) (Rahman, H., et al 2017).

Ada beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Pasal 333, pasal 335 dan pasal 336 yakni diketahui delik yang dilakukan di bidang pelayaran dianggap dilakukan Subyek hukum yakni korporasi, maka

penyidikan, penuntutan, dan pemidanaan dilakukan terhadap korporasi atau pengurusnya. Jenis pidana yang dijatuhkan adalah pidana penjara dan denda terhadap pengurusnya, pidana yang dapat dijatuhkan terhadap korporasi berupa pidana denda dengan pemberatan 3 (tiga) kali dari pidana denda yang ditentukan.

Berdasarkan realitas tersebut telah menunjukkan bahwa diperlukannya penegakan hukum yang tepat, agar penerapan hukum pidana yang telah diatur secara jelas terlebih khusus terhadap perlindungan keselamatan dan keamanan penumpang yang menjadi kewenangan perusahaan angkutan laut berjalan dengan efisien sesuai dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran sekaligus memberikan fasilitas yang memadai serta jaminan kepada penumpang.

Tujuan penelitian ini adalah menganalisis penerapan hukum pidana terhadap tindak pidana dalam pelayanan Angkutan Laut di pelabuhan Bolok Kupang ditinjau dari Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran.

## **METODE PENELITIAN**

Jenis penelitian yang digunakan peneliti adalah Penelitian Hukum empiris (sosio legal), penelitian ini juga disebut dengan penelitian lapangan yaitu penelitian hukum yang berfungsi untuk dapat melihat hukum dalam kenyataan serta meneliti bagaimana cara kerja hukum di suatu lingkungan masyarakat.

Lokasi penelitian dilaksanakan di Pelabuhan Bolok Kupang yang bertempat di Provinsi Nusa Tenggara Timur (NTT), Desa Nitneo, Kupang Barat. Data primer atau data dasar adalah data yang diperoleh langsung dari lapangan atau pihak terkait melalui teknik wawancara, kuisioner dan/atau pengamatan lapangan. Data sekunder adalah data yang diperoleh melalui berbagai referensi atau peraturan perUndang-Undangan yang berkaitan dengan obyek penelitian. Adapun data sekunder terbagi atas bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier.

Teknik pengumpulan data dilakukan dengan wawancara dan studi dokumentasi. Aspek adalah Penerapan Hukum Pidana dalam Pelayanan Angkutan Laut di Pelabuhan Bolok Kupang ditinjau dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran meliputi: Pasal 41, Pasal 42, Pasal 132 yang ketentuan pidananya diatur dalam Pasal 292, Pasal 293, Pasal 309 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan Hambatan yang dihadapi dalam penerapan hukum pidana terhadap pelayanan angkutan laut di Pelabuhan Bolok Kupang ditinjau dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, baik yang

dikarenakan oleh kurangnya kesadaran hukum masyarakat sebagai (Peguna jasa) atau kurangnya kesadaran hukum perusahaan sebagai (Penyedia jasa).

Dalam penelitian ini digunakan analisis data menggunakan metode Analisis Deskriptif Kualitatif, dimana analisis data yang di gunakan adalah analisis data yang berupaya memberikan gambaran secara jelas dan konkret terhadap masalah penelitian yang dibahas secara kualitatif dan selanjutnya data tersebut di sajikan secara deskriptif, yaitu menjelaskan, menguraikan, dan menggambarkan sesuai dengan permasalahan yang erat kaitannya dengan penelitian.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Kesesuaian penerapan hukum pidana dalam pelayanan angkutan laut di Pelabuhan Bolok Kupang dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran**

Pelabuhan Penyeberangan Bolok merupakan pelabuhan utama yang berada di Kabupaten Kupang yang terletak di Desa Nitneo Kabupaten Kupang Provinsi Nusa Tenggara Timur. Kapal yang beroperasi pada Pelabuhan Bolok ialah kapal ferry, kapal tersebut dikelola oleh PT Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan Indonesia (PT. ASDP) Indonesia, oleh karena itu untuk menunjang kelancaran kegiatan penyeberangan, PT. ASDP Indonesia Ferry Cabang Kupang yang bertanggung jawab atas pengelolaan dan pelayanan di pelabuhan penyeberangan Bolok.

Kapasitas muatan penumpang kapal termasuk awak kapal berkisar 100 - 400 orang dengan kapasitas muatan kendaraan maksimal 35 unit. Kapasitas muatan merupakan kapasitas yang seharusnya dalam setiap kapal yang sesuai dengan Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut yang telah di tanda tangani oleh Dinas Perhubungan Darat. Namun jika dilihat dari data keberangkatan kapal Rute Kupang-Aimere pada bulan November dan Desember terjadi ketidaksesuaian Kapasitas muatan yang diangkut baik kapasitas muatan orang maupun kapasitas muatan kendaraan.

Kapasitas muatan penumpang kapal termasuk awak kapal yang seharusnya ialah berkisar 100 - 400 orang dengan kapasitas muatan kendaraan maksimal 35 unit, namun terlihat pada bulan November 2023 dan bulan Desember 2023 kapal keberangkatan Pelabuhan Bolok rute Kupang - Aimere mengalami lonjakan penumpang. Pada bulan November 2023 total muatan penumpang sebanyak 2.701 orang dengan total muatan kendaraan 270 Unit dan pada Bulan Desember 2023 total muatan penumpang sebanyak 3.430 orang dengan total muatan kendaraan 460 unit.

Mengacu pada hal tersebut, seharusnya memiliki kapasitas muat 100 orang, namun mengalami kelebihan kapasitas hingga 20%-50% dari kapasitas yang seharusnya hal ini menyebabkan kelebihan muatan yang dapat berdampak pada beberapa hal seperti terancamnya keselamatan dan keamanan penumpang kapal, kurangnya fasilitas untuk penumpang, membuat kapal lebih mudah/berresiko tenggelam jika terjadi cuaca buruk serta bertambahnya pertanggungjawaban (asuransi) perusahaan (PT.ASDP cabang Kupang) atas muatan yang diangkutnya, dengan demikian akan adanya ketidaksesuaian penerapan hukum pidana di Pelabuhan Bolok Kupang dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Hal ini juga dibenarkan oleh pihak PT. ASDP cabang Kupang pada wawancara yang dilakukan Peneliti di Pelabuhan Bolok Kupang. Berdasarkan hasil wawancara langsung yang dilakukan oleh peneliti, Peneliti mendapatkan beberapa hal yakni, saat memasuki puncak musim liburan (*Peak season*) muatan kapal diperkirakan akan mengalami kelebihan muatan, dalam hal ini setiap kapal memiliki kapasitas muatan yang berbeda-beda, mulai dari kapal yang mempunyai kapasitas muat maksimal 100 sampai dengan kapal yang memiliki kapasitas muat 400, oleh sebab itu sebelum memasuki musim liburan PT.ASDP cabang Kupang mengusahakan untuk melakukan penambahan kapasitas muat, dengan cara melakukan pembahasan dengan pihak-pihak terkait agar adanya penambahan kapasitas muat pada setiap kapal sekitar 20% sampai 50 % dari total muatan penumpang yang seharusnya.

Dalam keadaan tersebut PT. ASDP cabang Kupang harus memperhatikan keselamatan dan keamanan penumpang. Keselamatan dan keamanan penumpang telah diatur pada Pasal 40 ayat (1) yang menyebutkan bahwa “Perusahaan angkutan di perairan bertanggungjawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya” (Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008). Maka dilihat dari bunyi pasal tersebut saat kapal mengalami kelebihan muatan akan berdampak pada beberapa hal seperti terancamnya keselamatan dan keamanan penumpang kapal, kurangnya fasilitas untuk penumpang, membuat kapal lebih mudah tenggelam jika terjadi cuaca buruk serta bertambahnya pertanggungjawaban perusahaan (PT.ASDP cabang Kupang) atas muatan yang diangkutnya.

Mengenai hal tersebut, berdasarkan hasil wawancara langsung yang dilakukan oleh peneliti, Peneliti mendapatkan beberapa hal yakni kelebihan muatan terjadi khususnya saat puncak musim libur (*Peak season*) pada kondisi tersebut PT. ASDP cabang Kupang atau pihak Pelabuhan Bolok Kupang memfokuskan penambahan kapal/armada bilamana terjadi kelebihan muatan. Untuk melakukan penambahan kapal PT.ASDP melakukan diskusi dengan pihak terkait, dalam hal ini BPTD (Balai Pengelola Transportasi Darat) dan Syahbandar, hal ini

dikarenakan PT.ASDP berada dalam pengawasan BPTD dan Syahbandar. BPTD dan Syahbandar yang akan menandatangani Surat Perintah Jalan, isi pada surat perintah jalan tersebut mencantumkan kapasitas muat dalam satu kapal, lalu BPTD dan Syahbandar akan memeriksa kesesuaian/kecukupan alat keselamatan dalam kapal dengan banyaknya muatan dalam kapal. Hal tersebut yang akan menjadi bahan pertimbangan BPTD dan Syahbandar dalam mengizinkan suatu kapal untuk berlayar. Lebih lanjut dijelaskan jika muatan kapal lebih dari kapasitas yang seharusnya maka dapat dipastikan muatan akan diturunkan sebagian, ditunda keberangkatannya atau dapat diarahkan pada armada/ kapal yang lain.

Pada Pasal 41 ayat (1) dan (3) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyatakan “(1) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa: a. kematian atau lukanya penumpang yang diangkut; b. musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut; c. keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut; d. atau kerugian pihak ketiga.”(3)Perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan” (Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008). Apabila perusahaan pengangkutan dalam hal ini PT.ASDP tidak melaksanakan ketentuan Pasal 41 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, dapat dijatuhi sanksi pidana yang ketentuan pidananya telah diatur dalam Pasal 292 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Mengenai hal tersebut, berdasarkan hasil wawancara langsung yang dilakukan oleh peneliti, Peneliti mendapatkan beberapa hal yakni bentuk pertanggungjawaban Perusahaan (PT.ASDP cabang Kupang) kepada penumpang, saat ini PT.ASDP bekerja sama dengan 2 (dua) Asuransi yakni PT. Jasaraharja Putra dan PT. Jasa Raharja. Lebih lanjut dijelaskan ketika memasuki puncak musim liburan (peak Season) kapasitas muatan kapal yang awalnya berjumlah 100 - 400 akan mengalami kelebihan muatan sekitar 20% sampai dengan 50% , namun dengan adanya tiket penumpang maka secara otomatis nama penumpang yang terdaftar dalam tiket akan terdaftar dalam asuransi, hal ini berdasarkan pertimbangan Pasal 15 ayat (1) PM Nomor 66 Tahun 2019 Mengenai Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan. Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa saat mengalami peningkatan kapasitas muat, pertanggungjawaban perusahaan kepada masyarakat sebagai pengguna jasa (penumpang) sudah terjamin secara hukum jika penumpang memiliki tiket. Jika melihat dari Pasal 41 huruf d Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Pertanggungjawaban perusahaan bukan hanya timbul ketika terjadinya kecelakaan kapal yang



mengakibatkan kematian atau lukanya penumpang, musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut tetapi juga saat terjadinya keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut.

Dengan demikian, mengacu pada hal tersebut penerapan hukum pidana khususnya Pasal 41 ayat (1) huruf d Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran di Pelabuhan Bolok Kupang belum diterapkan dengan baik hal ini disebabkan karena di Pelabuhan Bolok Kupang seringkali terjadi keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut kedalam kapal serta keterlambatan keberangkatan kapal dari pelabuhan. Mengingat dalam informasi yang diberikan pada media sosial resmi milik PT.ASDP cabang Kupang waktu keberangkatan kapal dijadwalkan lebih awal sedangkan dilapangan waktu keberangkatan mengalami keterlambatan yang mengakibatkan masyarakat harus menunggu lama.

Pasal 42 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang pelayaran Menyebutkan "Perusahaan angkutan di perairan wajib memberikan fasilitas khusus dan kemudahan bagi penyandang cacat, wanita hamil, anak di bawah usia 5 (lima) tahun, orang sakit, dan orang lanjut usia" (Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008). Ketentuan pidananya telah diatur dengan jelas dalam Pasal 293 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Mengenai hal tersebut dijelaskan bahwa bahwa pihak PT. ASDP telah menyiapkan petugas khusus yang akan mengarahkan penyandang cacat, wanita hamil, anak di bawah usia 5 (lima) tahun, orang sakit, dan orang lanjut usia untuk mendapat akses masuk kedalam kapal dan mendapat tempat sebelum penumpang lainnya masuk, jika ada yang mengalami kesulitan misalnya penyandang cacat maka akan diberikan fasilitas berupa kursi roda untuk masuk kedalam kapal, dengan kata lain PT.ASDP memberikan prioritas jalur masuk apalagi pada puncak musim libur (Peak Season) kapasitas muatan/ penumpang akan mengalami lonjakan sehingga menyebabkan penumpang berdesak-desakan. Dengan demikian, mengacu pada pernyataan tersebut penerapan hukum pidana khususnya Pasal 42 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran belum diterapkan dengan baik hal ini dikarenakan dalam praktiknya penyandang cacat, wanita hamil, anak di bawah usia 5 (lima) tahun, orang sakit, dan orang lanjut usia hanya akan diberikan kemudahan akses masuk kedalam kapal tetapi fasilitas saat pembelian tiket, ruang tunggu sama seperti penumpang pada umumnya tanpa adanya pengecualian atau kemudahan, sedangkan fasilitas yang didapatkan diatas kapal juga disesuaikan dengan tiket yang dimiliki yakni jika memiliki tiket ekonomi maka akan diarahkan pada kelas ekonomi tetapi jika mendapat tiket VIP maka akan diarahkan pada kelas VIP, tanpa

adanya perhatian khusus untuk orang-orang yang disebutkan dalam Pasal 42 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang pelayaran. Dalam hal ini meskipun Undang-Undang mengamanatkan pemberian fasilitas khusus bagi penyandang cacat, wanita hamil, anak di bawah usia 5 tahun, orang sakit, dan orang lanjut usia, namun dalam praktiknya, fasilitas yang diberikan belum memadai. Sehingga hal ini dapat mempersulit akses dan kenyamanan bagi penumpang yang membutuhkan fasilitas khusus.

Melihat dari kondisi fasilitas yang tersedia diatas kapal milik PT.ASDP, pada kelas ekonomi fasilitas yang tersedia didominasi oleh tempat duduk sedangkan fasilitas seperti tempat tidur hanya ada pada kelas VIP. Hal ini mengakibatkan ketidaknyamanan penumpang kapal karena pada saat musim libur kebanyakan penumpang tidak mendapat tempat fasilitas yang seharusnya baik fasilitas berupa tempat duduk maupun tempat tidur sesuai dengan haknya.

Mengenai hal tersebut dijelaskan bahwa fasilitas yang disediakan dalam kapal-kapal milik PT.ASDP memang didominasi oleh tempat duduk dan fasilitas seperti tempat tidur hanya ada pada kelas VIP hal ini dikarenakan dari pengertiannya ASDP adalah Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan dimana jarak lintasan untuk kapal milik PT.ASDP tidak terlalu jauh, hanya ada beberapa rute yang jarak lintasnya mencapai 1 (satu) hari. Lebih lanjut dijelaskan sejak tahun 2022 ada beberapa kapal yang difokuskan untuk memiliki fasilitas tempat tidur pada kelas ekonomi tetapi belum semua kapal mengingat dengan masa Docking kapal. Dengan demikian fasilitas pada kapal juga yang menjadi penghambat dalam memberikan fasilitas kepada masyarakat pengguna jasa khususnya pengguna jasa yang membutuhkan fasilitas khusus dalam Pasal 42 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Hal ini menjadi perhatian peneliti dikarenakan jika terjadi lonjakan penumpang/ kelebihan muatan yang signifikan maka area dalam kapal akan mengalami penumpukan sehingga menyebabkan penumpang cenderung akan berdesak-desakan dan berkurangnya ruang gerak hal ini dapat mengakibatkan kondisi penumpang menjadi lemah, sakit atau pingsan atau dapat dikatakan kondisi tersebut mengancam keselamatan dan keamanan Penumpang, pada Pasal 40 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang menyatakan bahwa "Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya" (Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008). Oleh sebab itu, saat kapal mengalami kelebihan muatan dapat menyebabkan keselamatan dan keamanan penumpang terancam terlebih khusus untuk penyandang cacat, wanita hamil, anak di bawah usia 5 (lima) tahun, orang sakit dan orang

lanjut usia yang telah disebutkan dalam Pasal 42 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang tidak mendapat fasilitas khusus di atas kapal.

Pada Pasal 132 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyebutkan "(1) Kapal sesuai dengan jenis, ukuran dan daerah pelayarannya wajib dilengkapi dengan peralatan meteorologi yang memenuhi persyaratan."(2) Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyampaikan informasi cuaca sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan."(3) Nakhoda yang sedang berlayar dan mengetahui adanya cuaca buruk yang membahayakan keselamatan berlayar wajib menyebarkanluaskannya kepada pihak lain dan/atau instansi pemerintah terkait".

Ketentuan pidananya telah diatur dengan jelas dalam Pasal 309 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Pasal 132 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menekankan bahwa pada setiap kapal harus dilengkapi dengan peralatan meteorologi yang memenuhi syarat dan nakhoda yang sedang berlayar dan mengetahui adanya cuaca buruk yang membahayakan keselamatan berlayar wajib menyebarkanluaskannya kepada pihak lain dan/ atau instansi pemerintah terkait (Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008). Dalam hal ini, jika kapal berlayar dalam kondisi kelebihan muatan saat cuaca buruk dapat mengakibatkan terancamnya keselamatan dan keamanan penumpang serta kapal lebih beresiko tenggelam.

Mengenai hal tersebut dijelaskan bahwa dasar pertimbangan sehingga kapal masih diizinkan berlayar dengan cuaca yang dimungkinkan buruk ialah sebelum kapal diizinkan berlayar oleh pihak terkait, PT.ASDP telah memperhatikan prediksi cuaca yang diberikan BMKG 7 hari kedepan, BMKG memberikan informasi kepada pihak PT ASDP melalui Email mengenai himbauan cuaca 7 (Tujuh) hari kedepan, lalu BPTD dan pihak terkait akan mengambil keputusan untuk kapal dapat berlayar atau tidak berlayar, dikarenakan dalam hal ini BPTD yang akan mengawasi kapal selama dalam pelayaran. pada beberapa kejadian dimana saat kapal berlayar dan cuaca berubah menjadi lebih buruk, maka sebisa mungkin nahkoda harus memberikan informasi kepada kantor ASDP kemudian kantor akan menginformasikan kepada pihak terkait untuk memberi arahan kepada kapal untuk kembali ke pelabuhan awal atau dapat melanjutkan pelayaran.

Dengan demikian, mengacu pada pernyataan tersebut penerapan hukum pidana Pasal 132 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran belum diterapkan sesuai dengan undang-undang, hal ini dikarenakan seringkali dalam kenyataannya kapal masih dijalankan walaupun cuaca buruk, hal ini sering terjadi dikarenakan ketidaksesuaian perkiraan cuaca pada sistem dengan kenyataannya sehingga mengancam keselamatan penumpang dan

dapat menimbulkan kerugian kepada penumpang, dengan kata lain meskipun telah ada upaya dalam memantau perkiraan cuaca, namun keputusan untuk melanjutkan pelayaran masih seringkali diambil, mengabaikan potensi risiko terhadap keselamatan penumpang.

Dalam penelitian yang dilakukan di Pelabuhan Bolok Kupang tentunya peneliti melakukan wawancara dengan masyarakat selaku pengguna jasa (penumpang) kapal dengan tujuan Kupang-Aimere yang berjumlah 7 orang (N=7) mengenai beberapa Pasal dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang menjadi perhatian peneliti yakni Pasal 40, Pasal 41, Pasal 42, Pasal 132 yang ketentuan pidananya diatur dalam Pasal 292, Pasal 293, Pasal 309, hal yang diatur dalam pasal tersebut berupa ancaman sanksi untuk tindak pidana mengenai keselamatan dan keamanan penumpang kapal, fasilitas khusus dan kemudahan bagi penyandang cacat, wanita hamil, anak di bawah usia 5 (lima) tahun, orang sakit, dan orang lanjut usia, Ketentuan saat cuaca buruk dan asuransi perlindungan terhadap penumpang.

Berdasarkan hasil wawancara mengenai Pasal 42 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran mengenai fasilitas khusus dan kemudahan bagi penyandang cacat, wanita hamil, anak di bawah usia 5 (lima) tahun, orang sakit, dan orang lanjut usia. Berdasarkan hasil wawancara, 7 orang (100%) belum mengetahui adanya aturan tersebut, tetapi 4 (57%) dari 7 orang (100%) orang menyatakan saat memasuki kapal terlihat benar adanya orang-orang yang diprioritaskan untuk masuk terlebih dahulu kedalam kapal dengan ditemani petugas seperti penumpang anak-anak dan ibu hamil, sedangkan saat diatas kapal 7 orang (100%) tersebut menyatakan masih melihat banyak lansia maupun anak-anak yang duduk atau tidur dilorong-lorong kapal dan tidak mendapat fasilitas yang semestinya apalagi saat kapasitas muatan kapal sangat padat.

Berdasarkan hasil wawancara mengenai Pasal 41 dan Pasal 132 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang ketentuan pidananya diatur dalam Pasal 293, Pasal 309 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran mengenai Asuransi dan peringatan terhadap cuaca buruk. Berdasarkan hasil wawancara 4 (57%) dari 7 orang (100%) belum mengetahui adanya aturan tersebut mereka tidak mengetahui adanya jaminan asuransi dalam tiket yang dibelinya, sedangkan 3 orang (43%) menyatakan telah mengetahui jika adanya jaminan asuransi pada tiket yang dibeli.

Lebih lanjut 7 orang (100%) tersebut menjelaskan pengalaman berlayar saat cuaca buruk, selama pelayaran penumpang merasa selalu waspada, 4 orang (57%) yang lainnya mengatakan pernah mengalami kejadian dimana saat kapal berlayar sudah sekitar beberapa jam, tetapi harus kembali ke pelabuhan awal dan pelayaran harus ditunda.

Berdasarkan hasil wawancara tersebut 7 orang (100%) masyarakat sebagai pengguna jasa (Penumpang) merasa kurang puas dengan pelayanan yang diberikan oleh PT.ASDP cabang Kupang dikarenakan beberapa hal seperti kurangnya fasilitas baik saat di pelabuhan maupun fasilitas dalam kapal terlebih khusus pada hari raya dan hari libur karena banyaknya penumpang didalam kapal menyebabkan kurangnya ruang gerak hingga banyaknya penumpang yang tidak mendapat tempat yang layak dan sesuai dengan haknya di atas kapal. Namun masyarakat mengucapkan banyak terimakasih kepada PT. ASDP cabang Kupang karena memberikan jasa pelayanan transportasi laut yang selalu tersedia sehingga terpenuhinya kebutuhan akan transportasi yang murah dan dapat menghantarkan masyarakat sampai pada tujuan.

Dari hasil penelitian di Pelabuhan Bolok Kupang (PT.ASDP cabang Kupang), peneliti menganalisis bahwa Penerapan Hukum Pidana pada Pelabuhan Bolok Kupang belum diterapkan sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran hal ini disebabkan masih banyak masyarakat yang tidak mengetahui adanya aturan-aturan hukum yang tertulis dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan sebagai pengguna jasa masyarakat belum merasakan penerapan hukum pidana dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran diterapkan dengan baik di praktiknya.

### **Faktor penghambat dalam penerapan hukum pidana terhadap angkutan laut di Pelabuhan Bolok Kupang ditinjau dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran**

Angkutan laut memiliki karakteristik pengangkutan secara nasional serta menjangkau seluruh wilayah melalui perairan karena menjadi sarana untuk menunjang, mendorong, menggerakkan pembangunan nasional dalam upaya meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan menjadi perekat Negara Kesatuan Republik Indonesia. Mengingat pentingnya angkutan laut, maka negara Indonesia harus menyediakan angkutan laut dengan keselamatan yang tinggi, fasilitas yang memadai, yang juga diiringi dengan pelayanan angkutan laut pada pelabuhan yang efektif dan efisien agar dapat menjamin mobilitas barang dan juga manusia terpenuhi dengan baik dan tepat. Oleh sebab itu, diperlukan Penerapan hukum pidana yang efisien dan efektif khususnya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Faktor Penghambat pada Pelabuhan Bolok Kupang (PT. ASDP Cabang Kupang) dalam Penerapan Hukum Pidana terhadap angkutan laut di Pelabuhan Bolok Kupang, yaitu:

1. Kurangnya kesadaran hukum masyarakat sebagai pengguna jasa (Penumpang)

Kesadaran merupakan sikap/prilaku mengetahui, mengerti, taat dan patuh pada adat istiadat dan kebiasaan yang hidup di masyarakat dan/atau hukum tertulis. Hal ini dapat

dipahami dengan makna sadar itu sendiri yang berarti merasa, tahu, ingat kepada keadaan yang sebenarnya, atau ingat (tahu) pada keadaan dirinya (Arif, M., & Mursida, I., 2017).

Kesadaran hukum masyarakat berperan dalam penegakan maupun penerapan hukum, dikarenakan masih banyaknya pelanggaran dan ketidaktaatan masyarakat terhadap hukum. Ketidaktaatan dan pelanggaran masyarakat atas hukum merupakan salah satu hal yang menunjukkan rendahnya kesadaran hukum masyarakat, tidak hanya ketidaktaatan atas hukum, tetapi seringkali terjadi penolakan, bahkan pada taraf pembangkangan atas hukum itu sendiri. Lebih dari itu rakyat kurang peduli terhadap upaya pemerintah dalam penegakan dan penerapan hukum, karena secara tidak sadar rakyat pun ikut andil secara tidak langsung (Ibid).

Mengingat bahwa kesadaran hukum masyarakat sangat berperan dalam Penerapan Hukum Pidana dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, namun karena kurangnya kesadaran hukum masyarakat sebagai pengguna jasa (Penumpang), maka penerapan hukum pidana dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran belum diterapkan dengan baik. yang menjadi faktor penghambat diterapkannya hukum pidana yang efektif dan efisien dan sesuai dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran di Pelabuhan Bolok Kupang dalam hal kurangnya kesadaran hukum masyarakat sebagai pengguna jasa (penumpang) yakni adanya penumpang ilegal/tidak memiliki tiket. Mengenai hal tersebut dijelaskan bahwa saat memasuki musim libur (peak season) masyarakat cenderung mengabaikan kenyamanannya seperti masih membeli tiket meskipun kapasitas muatan sangat banyak, hal tersebut menjadi faktor penghambat dalam pelayanan angkutan pada PT. ASDP karena disisi lain PT. ASDP harus memberikan pelayanan kepada masyarakat yang mau menggunakan kapal Laut sedangkan banyaknya masyarakat yang mau menggunakan kapal laut sangat banyak, hal tersebut yang menjadi perhatian bagi PT. ASDP kedepan.

## 2. Kesadaran hukum penyedia jasa (PT. ASDP cabang Kupang)

Kesadaran hukum penyedia Jasa (PT. ASDP cabang Kupang) juga sangat berpengaruh terhadap penegakan dan penerapan hukum yang efektif dan efisien dan sesuai dengan Undang-Undang.

Beberapa faktor penghambat yang menunjukkan kurangnya kesadaran hukum PT. ASDP dalam penerapan hukum pidana dalam pelayanan angkutan laut ditinjau dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, yakni:

- a. Tidak adanya penyuluhan yang menyeluruh mengenai kebijakan-kebijakan yang dilakukan PT. ASDP sehingga banyak masyarakat yang belum mengetahui kebijakan-

kebijakan yang ada, berdasarkan wawancara Peneliti dengan masyarakat ada banyak masyarakat yang belum mengetahui adanya Asuransi PT.Jasaraharja Putra dan Asuransi PT.Jasaraharja, hal ini mengakibatkan banyak masyarakat yang kurang memahami pentingnya memiliki tiket. Penyuluhan hukum harus disesuaikan dengan masalah-masalah hukum yang ada dalam masyarakat agar masalah-masalah tersebut yang menjadi sasaran dari penyuluhan hukum.

- b. Tidak adanya pembatasan dalam penjualan tiket. Hal ini dapat mengakibatkan terjadinya kelebihan muatan. Mengenai hal tersebut dijelaskan bahwa muatan kapal dilihat dari jumlah penjualan tiket, dalam hal ini PT. ASDP tidak membatasi penjualan tiket karena banyaknya penjualan tiket terbaca secara otomatis dari sistem di komputer. PT. ASDP selalu berusaha memberikan pelayanan kepada semua masyarakat yang membutuhkan jasa transportasi laut, saat ini transportasi laut merupakan alat transportasi yang banyak digunakan masyarakat NTT, alasannya adalah dari segi biaya masih terjangkau oleh masyarakat serta kemudahan akses untuk mendapatkan tiket. Hal ini menyebabkan tiap tahunnya masyarakat pengguna jasa transportasi laut selalu mengalami peningkatan sehingga PT. ASDP cabang Kupang berusaha memenuhi kebutuhan masyarakat.
- c. Kurangnya fasilitas, faktor penghambat lain ialah kurangnya fasilitas yang ada untuk menopang berlangsungnya transportasi laut seperti keterbatasan kapal yang dimiliki dengan banyaknya masyarakat pengguna jasa.
- d. Informasi yang terlambat atau tidak sesuai, seperti ketidaksesuaian perkiraan cuaca pada sistem dengan kenyataannya yang mengakibatkan kapal diizinkan berlayar walaupun cuaca diperkirakan buruk dan ketidaksesuaian jadwal keberangkatan sehingga mengakibatkan masyarakat menunggu lama.
- e. Faktor penghambat lain ialah mahalnya transportasi udara sehingga membuat masyarakat lebih memilih untuk menggunakan transportasi laut, apalagi dengan kondisi perekonomian yang belum stabil membuat masyarakat lebih banyak menggunakan transportasi laut.

## **KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil dan pembahasan diperoleh bahwa Penerapan hukum pidana Pasal 40 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran di Pelabuhan Bolok Kupang belum sesuai dikarenakan masih terjadi kelebihan muatan terlebih khusus pada puncak musim libur (peak season) yang menyebabkan penumpang bedesak-desakkan, kurangnya ruang gerak dan

selalu merasa waspada, hal tersebut mengakibatkan kurangnya keselamatan dan keamanan penumpang. Penerapan hukum pidana Pasal 41 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran di Pelabuhan Bolok Kupang belum sesuai dikarenakan pertanggungjawaban yang diberikan melalui asuransi hanya mencakup saat terjadinya kecelakaan kapal yang mengakibatkan mati/ lukannya penumpang tidak mencakupi keterlambatan waktu pemuatan penumpang dan keterlambatan keberangkatan kapal serta banyaknya masyarakat yang belum mengetahui adanya asuransi. Penerapan hukum pidana Pasal 42 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran di Pelabuhan Bolok Kupang belum sesuai dikarenakan penyandang cacat, wanita hamil, anak di bawah usia 5 (lima) tahun, orang sakit, dan orang lanjut usia mendapat fasilitas khusus baik di dalam kapal maupun pada pelabuhan, tapi hanya mendapat kemudahan akses masuk kedalam kapal dengan didampingi petugas yang telah disiapkan sampai penumpang tersebut mendapat tempat didalam kapal. Penerapan hukum pidana Pasal 132 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran di Pelabuhan Bolok Kupang belum sesuai dikarenakan saat mengalami cuaca buruk kapal masih berlayar sehingga mengakibatkan kapal akan kembali ke pelabuhan dengan proses yang sudah seharusnya, tetapi sangat merugikan penumpang karena mengganggu kenyamanan dan keamanan penumpang. Faktor penghambat sehingga penerapan hukum pidana di Pelabuhan Bolok Kupang belum sesuai dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, dilihat dari 2 (dua) faktor yakni kesadaran hukum masyarakat dan kesadaran hukum penyedia jasa. Kurangnya kesadaran masyarakat terlihat dari masih adanya penumpang yang tidak memiliki tiket serta banyak masyarakat yang sering mengabaikan kenyamanannya untuk bisa dapat naik kapal yang mengakibatkan kelebihan muatan. Kurangnya kesadaran penyedia jasa seperti tidak melakukan penyuluhan kepada masyarakat sebagai pengguna jasa (penumpang), kurangnya fasilitas yang disiapkan baik fasilitas di Pelabuhan Bolok Kupang maupun fasilitas di dalam kapal, tidak adanya pembatasan dalam penjualan tiket dan ketidaksesuaian informasi dari penyedia jasa.



## DAFTAR REFERENSI

- Andriani, A. (2018). *Saya Indonesia, Negara Maritim Jati Diri Negaraku*. Sukabumi: Cv Jejak.
- Asumsi. Co.(2021). Kecelakaan Kapal Gara-gara Kelebihan Muatan, Mitigasi Dinilai Belum Maksimal. Diakses pada 6 Februari 2023
- Gultom, E. (2020). *Hukum Pengangkutan Laut*. Jakarta: Penerbit Mitra Wacana Media.  
<https://rakyatntt.com/pukuafu-selat-pencabut-nyawa-perahu-nelayan-hingga-kapal-feri-terkubur-di-sana/>
- <https://www.asumsi.co/post/60526/kecelakaan-kapal-gara-gara-kelebihan-muatan-mitigasi-dinilai-belum-maksimal/>
- Jinca, M. Y. (2011). *Transportasi Laut Indonesia*. Surabaya: Brilian Internasional.
- Kenedi, H. J. (2017). *Kebijakan Hukum Pidana(Penal Policy) Dalam Sistem Penegakan Hukum Di Indonesia*. Bengkulu: Pustaka Pelajar.
- Prodjodikoro, W. (1981). *Hukum Laut Bagi Indonesia*. Bandung: Sumur.
- Purba, R. (1990). *Angkutan Muatan Laut*. Jakarta: Bharata Karya Aksara.
- Rahardjo, S. (1993). *Masalah Penegakan Hukum dalam suatu Tinjauan Sosiologis*. Bandung: Sinar Baru.
- Ruba'l, M. (2021). *Buku Ajar Hukum Pidana*. Malang: Media Nusa Creative (MNC) Publishing.
- Rahmadana, M. F., & all, e. (2020). *Pelayanan Publik*. Medan: Yayasan Kita Menulis.
- Sembiring, S. (2019). *Hukum Pengangkutan Laut*. Bandung: Penerbit Nuansa Aulia.
- Soekanto, S. (2014). *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Soekanto, S. (2021). *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia (UI-Press).
- Sumaryanto, A. D. (2019). *Buku Ajar Hukum Pidana*. Surabaya: Ubhara Pres.
- Syahrum, M. (2022). *Pengantar Metodologi Penelitian Hukum Kajian Penelitian Normatif, Empiris, Penelitian Proposal, Laporan Skripsi dan Tesis*. Riau: CV. DOTPLUS Publisher.
- Tomalili, R. (2019). *Hukum Pidana*. Yogyakarta: DEEPUBLISH, Cv Budi Utama.
- Wibowo, A. P. (2019). *Penerapan Hukum Pidana Dalam Penanganan Bullying Di Sekolah*. Jakarta: Penerbit Unika Atma Jaya.
- Arif, M., & Mursida, I. (2017). Meningkatkan Kesadaran Hukum Masyarakat Dalam Rangka Penegakan Hukum. *Jurnal Hukum dan Politik*, 104-116.
- Kupang, RNC. (2020, 5 Juli). Pukuafu”Selat Pencabut Nyawa”, Perahu Nelayan hingga Kapal Feri Terkubur disana. Diakses pada 6 Februari 2023
- Nugroho, Y. (2022). Penegakan Hukum Pelanggaran Lalu Lintas oleh Anak: Analisis Kepastian dan Penghambat. *Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia*, IV, 49-60.
- Paikah, N. (2018). Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan Penumpang Kapal Laut Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran di Indonesia. *Jurnal Al-Adalah*, III, 117-127.

Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Perairan

Pujiati. (2016). Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Dalam Tindak Pidana Pelayaran. *Jurnal IUS, IV*, 26-43.

Rahman, H., Satria, A., Iskandar, B. H., & Soeboer, D. A. (2017). Penentuan Faktor Dominan Penyebab Kecelakaan Kapal Di Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok. *Albacore, 1*, 277-284.

Soesilo, R. (2013). *Kitab Undang-Undang Hukum Pidana(KUHP)*. Bogor: Politeia.

Somole, B., & Susanto, B. (2013). Analisis Persepsi Penumpang Terhadap Kualitas Pelayanan Angkutan Laut Di Pelabuhan Regional Sanana, KAB. Kepulauan Sula, PROP. Maluku Utara. *Jurnal Teknik Sipil, 12*, 202-109.

Stimaryo, S. (2020). Analisis Kualitas Pelayanan Transportasi Laut (Survei pada Perusahaan Pelayaran di Pelabuhan Tanjung Priok, 2015). *Majalah Ilmiah Bahari Jogja, XVIII*, 37-56.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Utomo, H. (2017). Siapa Yang Bertanggung Jawab Menurut Hukum Dalam Kecelakaan Kapal. *Jurnal Legislasi Indonesia, 57-76*.