

**PENEGAKAN HUKUM TERHADAP PENUMPANG ANGKUTAN LAUT
TANPA KARCIS DALAM MEMITIGASI RISIKO INSIDEN KECELAKAAN
TRANSPORTASI KAPAL LAUT**

(Studi Di Pelabuhan Baru Kecamatan Sapeken)

SKRIPSI

Oleh:

Rosanti

NIM 19220148



PROGRAM STUDI HUKUM EKONOMI SYARIAH

FAKULTAS SYARIAH

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG

2023

**PENEGAKAN HUKUM TERHADAP PENUMPANG ANGKUTAN LAUT
TANPA KARCIS DALAM MEMITIGASI RISIKO INSIDEN KECELAKAAN
TRANSPORTASI KAPAL LAUT**

(Studi Di Pelabuhan Baru Kecamatan Sapeken)

SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Guna Memperoleh Gelar Strata Satu Sarjana Hukum

(S.H)

Oleh:

Rosanti

19220148



PROGRAM STUDI HUKUM EKONOMI SYARIAH

FAKULTAS SYARIAH

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG

2023

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Demi Allah SWT,

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

**PENEGAKAN HUKUM TERHADAP PENUMPANG ANGKUTAN LAUT
TANPA KARCIS DALAM MEMITIGASI RISIKO INSIDEN KECELAKAAN
TRANSPORTASI KAPAL LAUT.**

(Studi Di Pelabuhan Baru Kecamatan Sapeken)

Benar-benar merupakan karya ilmiah yang disusun sendiri, bukan duplikat atau memindah data milik orang lain, kecuali yang disebutkan refrensinya secara benar, jika di kemudian hari terbukti disusun orang lain, ada penjiplakan, dupikasi, atau memindah data orang lain, baik secara sebagian atau keseluruhan, maka skripsi dan gelar yang saya peroleh karenanya, batal demi hukum.

Malang, 10 April 2023

Penulis

The image shows a handwritten signature in black ink over a yellow official stamp. The stamp contains the text 'KEMENTERIAN PERKULIAHAN, KEMERIAAN DAN KEMASYARAKATAN' and 'DAFTAR 17/50800'. The signature is written in a cursive style.

Rosanti

NIM 18220148

HALAMAN PERSETUJUAN

Setelah membaca dan mengoreksi skripsi saudara:

Nama : Rosanti

NIM : 19220148

Program Studi Hukum Ekonomi Syariah Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri
Maulana Malik Ibrahim Malang dengan judul:

**PENEGAKAN HUKUM TERHADAP PENUMPANG ANGKUTAN LAUT
TANPA KARCIS DALAM MEMITIGASI RISIKO INSIDEN KECELAKAAN
TRANSPORTASI KAPAL LAUT.**

(Studi Di Pelabuhan Baru Kecamatan Sapeken)

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

Malang, 10 April 2023

Mengetahui,

Ketua Jurusan
Hukum Ekonomi Syariah



Dr. H. Fakhruddin, M.HI
NIP 197408192000031002

Dosen Pembimbing



Aditya Prastian Supriyadi, S.H., M.H
NIP 199304292020121003



KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG
FAKULTAS SYARIAH

Jl. Gajayana 50 Malang 65144 Telepon (0341) 559399, Faksimile (0341) 559399
Website: <http://syariah.uin-malang.ac.id/>

BUKTI KONSULTASI

Nama Mahasiswa : Rosanti
NIM : 19220148
Fakultas/Jurusan : Syariah/Hukum Ekonomi Syariah
Dosen Pembimbing : Aditya Prastian Supriyadi, S.H.,M.H
Judul : Penegakan Hukum Terhadap Penumpang Laut Tanpa Karcis Dalam Memitigasi Risiko Insiden Kecelakaan Kapal Laut (Studi Di Pelabuhan Baru Kecamatan Sapeken)

No	Hari/Tanggal	Materi Konsultasi	Paraf
1	Selasa/6 Desember 2022	Bimbingan proposal skripsi	
2	Kamis/12 Januari 2023	Revisi latar belakang masalah, rumusan masalah dan revisi kerangka teori	
3	Selasa/17 Januari 2023	Perbaikan penulisan dan Footnote	
4	Kamis/19 Januari 2023	Acc seminar proposal	
5	Selasa/28 Maret 2023	Konsultasi bab iv	
6	Kamis/30 Maret 2023	Konsultasi pembahasan bab iv	
7	Senin/3 April 2023	Acc bab iv	
8	Selasa/4 April 2023	Konsultasi bab v	
9	Kamis/6 April 2023	Acc bab v	
10	Senin/10 April 2023	Acc Abstrak dan Skripsi	

Malang, 10 April 2023

Ketua Program Studi
Hukum Ekonomi Syariah

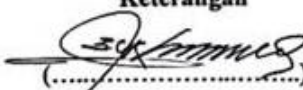
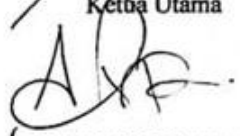

Dr. H. Fakhruddin, M.HI
NIP 197408192000031002

HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI

Dewan penguji skripsi saudara Rosanti NIM: 19220148, Mahasiswa Jurusan Hukum Ekonomi Syariah Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim dengan judul:

PENEGAKAN HUKUM TERHADAP PENUMPANG ANGKUTAN LAUT TANPA KARCIS DALAM MEMITIGASI RISIKO INSIDEN KECELAKAAN TRANSPORTASI KAPAL LAUT (Studi Di Pelabuhan Baru Kecamatan Sapeken).

Dinyatakan LULUS dengan nilai :

Dewan Penguji	Keterangan
1. Dr. Burhanuddin Susanto, S.HI.,M.Hum. NIP :19780130200912002	 Ketua Utama
2. Ahmad Sidi Purnomo, M.H. NIP : 198404192019031002	 Ketua
3. Aditya Prastian Supriyadi, M.H. NIP : 199304292020121003	 Sekretaris

Malang, 12 Mei 2023

Dekan,

Dr. Sudirman, M.A.
NIP 196512052000031001



MOTTO

“Cukuplah Allah menjadi penolong kami dan Allah adalah sebaik-baik penolong “.

(QS. Al-Imran ayat: 73)

“Jika orang lain bisa, maka aku juga pasti bisa”

مَنْ سَارَ عَلَى الدَّرْبِ وَصَلَ

“Barang siapa yang berjalan pada jalannya, maka sampailah ia”

KATA PENGANTAR

Alhamdulillahirabbil'alamin, yang telah memberikan rahmat dan pertolongan penulisan skripsi yang berjudul: **“Penegakan Hukum Terhadap Penumpang Angkutan Laut Tanpa Karcis Dalam Memitigasi Risiko Insiden Kecelakaan Transportasi Kapal Laut (Studi Di Pelabuhan Baru Kecamatan Sapeken)”** dapat kami menyelesaikannya dengan baik. Shalawat dan salam kita panjatkan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah memberikan uswatun hasanah kepada kita dengan menjalani hidup ini secara syar’i. Semoga kita setia dan mencari syafaatnya pada hari terakhir kebangkitan dengan mengikutinya. Aamiin

Dengan segala pendidikan, bimbingan/pengarahan, dan dukungan layanan yang diberikan, maka dengan segala kerendahan hati peneliti menyampaikan ucapan terima kasih yang tak tertandingi kepada :

1. Prof. Dr. H. M. Zainuddin, MA, sebagai Rektor Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
2. Dr. Sudirman, M.A, sebagai Dekan Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
3. Dr. H. Fakhruddin, M.HI, sebagai Ketua Program Studi Hukum Ekonomi Syariah Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
4. Dwi Hidayatullah Firdaus, M.SI, selaku dosen wali penulis selama menempuh perkuliahan di Program Studi Hukum Ekonomi Syariah Fakultas Syariah Universitas Islam Maulana Malik Ibrahim Malang.
5. Aditya Prastian Supriyadi, S.H.,M.H, selaku dosen pembimbing skripsi penulis, penulis mengucapkan banyak terima kasih yang tak terhingga telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan, arahan, saran ataupun masukan yang

diberikan sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan sebaik-baiknya.

6. Dwi Hidayatul Firdaus, M.SI. Selaku dosen wali selama menempuh kuliah di program studi Hukum Ekonomi Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang. Terima kasih penulis haturkan kepada beliau yang telah memberikan bimbingan, saran, serta motivasi selama menempuh perkuliahan.
7. Musataklima, M.SI, penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada beliau yang telah meluangkan waktunya untuk membimbing saya di awal penelitian judul ini serta memberikan support dalam menyelesaikan penelitian ini.
8. Dewan penguji penelitian skripsi ini, Penulis mengucapkan terima kasih karena penguji telah memberikan masukan dan juga arahan sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan sebaik-baiknya.
9. Segenap jajaran dosen Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang yang telah membina, mendidik, dan memberikan ilmu yang bermanfaat kepada penulis.
10. Teruntuk kedua orang tua penulis, Bapak Abdurrahman dan Ibu Hatima, yang selalu mendoakan putrinya dimanapun berada, terimakasih karena telah ikhlas memberikan doa, kasih sayang dan pengorbanan baik dari segi spiritual maupun materil yang tiada terhingga, sehingga putrinya dapat mencapai pada titik keberhasilan dan mampu menyongsong masa depan yang lebih baik lagi. Semoga ayah dan ibu selalu di berikan kesehatan, kekuatan, ketabahan dan rezeki yang belimpah aamiin.
11. Kepada Mochammad Djumari, S.E., M.M kepala Kantor UPP Kleas III Sapeken & Staf-Staf Otoritas Pelabuhan Kecamatan Sapeken, penulis megucapkan terima

kasih sudah memberikan izin untuk melakukan penelitian dan memberikan informasi yang dibutuhkan selama penelitian.

12. Terima kasih kepada responden yang telah memberikan kontribusi dalam penelitian ini, sehingga peneliti dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini.
13. Teruntuk Ifantri Hakiki, Ikmal, Mukarromah, Eli, Opip, Harir, IKBAL Malang'18 dan segenap HES angkatan 2019 dan teman-teman lainnya yang tidak dapat saya sebutkan namanya satu persatu. Terimakasih karena telah menjadi saksi perjuangan saya dan memotivasi saya dalam menyelesaikan skripsi ini. Semoga segala yang dilakukan bernilai pahala dan kelak mendapatkan balasan dari Allah SWT.

Dengan terselesaikannya skripsi ini, kami berharap ilmu yang telah kami peroleh selama kuliah dapat memberikan manfaat amal kehidupan di dunia dan akhirat. Sebagai manusia yang tak pernah luput dari kekhilafan, penulis sangat mengharapkan pintu maaf serta kritikan dan saran dari semua pihak demi upaya perbaikan di waktu yang akan datang. Dan semoga untuk apa yang penulis paparkan ini dapat berguna dan juga bermanfaat bagi perkembangan penelitian yang akan datang. Penulis juga berharap dengan adanya sebuah saran dan juga kritik yang membangun dari semua pihak demi kesempurnaan dari skripsi saya ini.

Malang, 10 April 2023

Peneliti,



Rosanti

NIM.19220148

PEDOMAN TRANSLITERASI

A. Umum

Transliterasi yaitu terjemahan tulisan Arab ke dalam tulisan Indonesia (Latin), bukan terjemahan bahasa Arab ke dalam bahasa Indonesia, termasuk dalam kategori ini ialah nama Arab dari bangsa Arab, sementara nama Arab dari bangsa Arab ditulis sebagaimana ejaan bahasa nasionalnya, atau sebagaimana yang tertulis dalam buku yang menjadi referensi. Penulisan judul buku dalam catatan kaki dan daftar pustaka, masih menggunakan kaidah transliterasi.

Ada banyak pilihan dan ketentuan transliterasi yang dapat digunakan saat menulis penulisan karya ilmiah, baik standar internasional maupun nasional serta ketentuan khusus yang digunakan oleh penerbit tertentu. Transliterasi yang digunakan oleh Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri (UIN) Maulana Malik Ibrahim Malang menggunakan EYD plus, yaitu sebuah konversi karakter berdasarkan Surat Keputusan Bersama Menteri Agama dan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia 22 Januari 1998, No. 159/1987 dan 0543.b/U/1987, sebagaimana tertera dalam buku pedoman Transliterasi bahasa Arab (A Guide Arabic Transliteration), INIS Fellow 1992.

B. Konsonan

Daftar huruf bahasa Arab dan transliterasinya ke dalam huruf Latin dapat dilihat pada halaman berikut:

Huruf Arab	Nama	Huruf Latin	Nama
ا	Alif	Tidak dilambangkan	Tidak dilambangkan
ب	bâ'	B	Be
ت	tâ'	T	Te

ث	śâ'	Ś	Es (dengan titik di atas)
ج	Jim	J	Je
ح	ĥâ'	H	Ha (dengan titik di bawah)
خ	khâ'	Kh	ka dan ha
د	Dâl	D	De
ذ	Ẓâl	Ẓ	Ẓet (dengan titik di atas)
ر	râ'	R	Er
ز	Zai	Z	Zet
س	Sin	S	Es
ش	Syin	Sy	Es dan Ye
ص	Şâd	Ş	Es (dengan titik di bawah)
ض	Ḍâd	Ḍ	de (dengan titik di bawah)
ط	ṭâ'	Ṭ	te (dengan titik di bawah)
ظ	ẓâ'	Z	zet (dengan titik dibawah)
ع	'ain	'	koma terbalik (di atas)
غ	Gain	G	Ge dan ha
ف	fâ'	F	Ef
ق	Qâf	Q	Qi
ك	Kâf	K	Ka
ل	Lâm	L	El
م	Mîm	M	Em
ن	Nûn	N	En
و	Wâwû	W	We
ه	hâ'	H	Ha

ء	Hamzah	,	Apostrof
ي	yâ'	Y	Ye

Hamzah (Á) yang terletak diawal kata mengikuti vokalnya tanpa diberi tanda apapun. Jika ia terletak ditengah atau diakhir, maka ditulis dengan tanda (‘).

C. Vokal

Setiap penulisan huruf Arab dalam bentuk vocal latin fathah ditulis dengan “a”, kasrah sebagai “i”, dan dlommah sebagai “u”, namun setiap bacaan panjang ditulis sebagai berikut.

Vokal bahasa Arab, seperti vocal bahasa Indonesia, terdiri atas vocal tunggal atau monoftong dan vocal rangkap atau diftong. Vokal tunggal bahasa Arab yang lambangnya berupa tanda atau harkat, transliterasinya sebagai berikut:

- a. Tanda *Fathah* dilambangkan dengan huruf a, misalnya Arba’ah
- b. Tanda *Kasrah* dilambangkan dengan huruf i, misalnya Tirmidzi
- c. Tanda *Dammah* dilambangkan dengan huruf u, misalnya Yunus

Vokal rangkap bahasa Arab yang lambangnya berupa gabungan antara harkat dan huruf, transliterasinya berupa gabungan huruf, yaitu:

- a. Vokal rangkap¹ dilambangkan dengan gabungan huruf *aw*, misalnya *Syawkaniy*
- b. Vokal rangkap¹ dilambangkan dengan gabungan huruf *ay*, misalnya *zuhayliy*

D. Maddah

Maddah atau vocal panjang yang lambangnya berupa harkat dan huruf, transliterasinya berupa huruf dan tanda, yaitu: *macron* (coretan horizontal) di atasnya, misalnya *imkan*, *zari'ah* dan *muru'ah*

E. Ta'marbutah

Transliterasi untuk ta'marbutah ada dua yaitu: ta'marbutah yang hidup atau mendapat harkat *fathah*, *kasrah*, dan *dhammah*. transliterasinya adalah [t]. Sedangkan ta marbutah yang mati atau mendapat harkat sukun, transliterasinya adalah [h]. Kalau pada kata yang berakhir dengan ta'marbutah diikuti oleh kata yang menggunakan kata sandang *al-* serta bacaan kedua itu terpisah, maka ta marbutah itu ditransliterasikan dengan ha (h). Contoh: *Ru'yah al-hilal* atau *Ru'yautulhilal*.

F. Kata Sandang

Kata sandang dalam sistem tulisan Arab dilambangkan dengan huruf (alif lam ma'arifah). Dalam pedoman transliterasi ini, kata sandang ditransliterasi seperti biasa, *al-*, baik ketika ia diikuti oleh huruf syamsiah maupun huruf qamariah. Kata sandang tidak mengikuti bunyi huruf langsung yang mengikutinya. Kata sandang ditulis terpisah dari kata yang mengikutinya dan dihubungkan dengan garis mendatar (-). Contohnya: *At-Tajribah*, *Al-Hilal*

G. Hamzah

Aturan transliterasi huruf hamzah menjadi apostrof (') hanya berlaku bagi hamzah yang terletak di tengah dan akhir kata. Namun, bila hamzah terletak di awal kata, ia tidak dilambangkan, karena dalam tulisan Arab ia berupa alif.

H. Nama dan Kata Arab Terindonesiakan

Kata istilah atau kalimat Arab yang ditransliterasi adalah kata, istilah atau kalimat yang belum dibakukan dalam bahasa Indonesia. Kata, istilah atau kalimat yang sudah lazim dan menjadi bagian dari pembendaharaan bahasa Indonesia, atau sudah sering ditulis dalam tulisan bahasa Indonesia, tidak lagi ditulis menurut cara transliterasi diatas. Misalnya kata Al-Qur'an (dari Al-Qur'an), Sunnah, khusus dan umum. Namun, bila kata-kata tersebut menjadi bagian dari satu rangkaian teks Arab, maka mereka harus ditransliterasi secara utuh. Contoh *at-tajribah, alhilal*

DAFTAR ISI

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI.....	II
HALAMAN PERSETUJUAN	III
BUKTI KONSULTASI	iv
HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI.....	v
MOTTO	vi
KATA PENGANTAR.....	vii
PEDOMAN TRANSLITERASI	x
DAFTAR ISI.....	xv
ABSTRAK	xvii
BAB I.....	1
PENDAHULUAN	1
A. LATAR BELAKANG.....	1
B. RUMUSAN MASALAH	7
C. TUJUAN MASALAH.....	8
D. MANFAAT PENELITIAN	8
E. SISTEMATIKA PEMBAHASAN	9
BAB II	12
TINJAUAN PUSTAKA.....	12
A. PENELITIAN TERDAHULU	12
B. KERANGKA TEORI.....	16
BAB III.....	28
METODE PENELITIAN.....	28
A. JENIS PENELITIAN	28
B. PENDEKATAN PENELITIAN	29
C. LOKASI PENELITAN.....	29
D. JENIS DAN SUMBER DATA	29
E. METODE PENGUMPULAN DATA	31
F. METODE ANALISIS DATA	32
BAB IV.....	34
HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	34
A. HASIL PENELITIAN.....	34
B. PEMBAHASAN	43
1. <i>Faktor Penumpang Kapal Tidak Mematuhi Aturan Kewajiban Membeli</i> <i>Karcis Sebagai Syarat Penggunaan Jasa Angkutan Transportasi Laut</i>	<i>43</i>

2. <i>Penegakan Hukum Otoritas Pelabuhan Terhadap Penumpang Angkutan Laut Tanpa Karcis di Pelabuhan Baru Sapeken Dalam Memitigasi Risiko Insiden Kecelakaan</i>	54
BAB V	68
PENUTUP	68
A. KESIMPULAN.....	71
B. SARAN	71
DAFTAR PUSTAKA	73
LAMPIRAN-LAMPIRAN	78
DAFTAR PERTANYAAN	79
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	81

ABSTRAK

Rosanti, 19220148, **Penegakan Hukum Terhadap Penumpang Angkutan Laut Tanpa Karcis Dalam Memitigasi Risiko Insiden Kecelakaan Transportasi Kapal Laut (Studi Di Pelabuhan Baru Kecamatan Sapeken)**, Skripsi, Program Studi Hukum Ekonomi Syariah, Fakultas Syariah, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang. Pembimbing: Aditya Prastian Supriyadi, S.H.,M.H.

Kata kunci: penegakan hukum, pengguna jasa, mitigasi, transportasi kapal laut.

Pengangkutan merupakan suatu persetujuan timbal balik antara pengangkut dan konsumen, dimana pihak dari pengangkut telah setuju untuk melakukan proses pengangkutan barang dan konsumen dari tempat di angkut yang ke tempat lainnya yang dituju sesuai perjanjian. Dalam perjanjian tersebut dapat dilaksanakan apabila penumpang telah mempunyai dokumen pengangkutan berupa karcis sebagaimana telah diatur dalam UU No.17 Tahun 2008 tentang pelayan. Namun seringkali ditemukan penumpang tanpa karcis yang akan berpotensi kelebihan muatan pada angkutan laut. Hal tersebut penumpang tidak bisa mendapatkan hak dan jaminan keamanan dan keselamatan penumpang apabila terjadi kecelakaan.

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji dan menganalisis apa saja faktor penumpang angkutan laut tidak mematuhi kewajiban membeli karcis dan bagaimana penegakan hukum otoritas pelabuhan terhadap penumpang angkutan laut tanpa karcis dalam memitigasi risiko insiden kecelakaan kapal laut. Penelitian ini merupakan penelitian hukum yuridis empiris. Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) yang dilakukan dengan cara menganalisa aturan dan regulasi yang berkaitan dengan isu hukum.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa yang menjadi faktor penumpang angkutan laut di pelabuhan baru kecamatan sapeken tidak mematuhi aturan kewajiban membeli karcis adalah kurangnya pengawasan yang ketat oleh otoritas pelabuhan dan yang menjadi faktor kedua adalah karena ekonomi. Kemudian penegakan hukum yang dilakukan otoritas pelabuhan yaitu Penegakan hukum yang dilakukan Pihak Otoritas Pelabuhan yakni, memberikan sanksi kepada penumpang tanpa karcis berupa menurunkan penumpang di atas kapal atau memerintahkan penumpang membeli tiket ke nahkoda kapal atau menyita barang-barang penumpang. Sebagaimana yang sudah di atur dalam pasal 40 ayat 2 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Apabila penumpang angkutan laut di menaati kewajiban membeli atau memiliki tiket maka penumpang tidak akan mendapatkan jaminan keamanan dan keselamatan apabila terjadi kecelakaan.

ABSTRACT

Rosanti, 19220148, **Law Enforcement Against Ticketless Sea Transport Passengers in Mitigating the Risk of Marine Transportation Accident Incidents (Study at the New Port of Sapeken District)**, Thesis, Sharia Economic Law Study Program, Faculty of Sharia, Maulana Malik Ibrahim State Islamic University Malang. Supervisor: Aditya Prastian Supriyadi, S.H.,M.H.

Keywords: law enforcement, service users, mitigation, ship transportation.

Carriage is a mutual agreement between the carrier and the consumer, where the party of the carrier has agreed to carry out the process of transporting goods and consumers from the place of transportation to other intended places according to the agreement. The agreement can be implemented if the passenger already has a transportation document in the form of a ticket as stipulated in Law No. 17 of 2008 concerning servants. But often found passengers without tickets who will have the potential to overload sea transportation. This is why passengers cannot get the rights and guarantees of security and safety of passengers in the event of an accident.

This study aims to examine and analyze what are the factors of sea freight passengers not complying with the obligation to buy tickets and how port authority law enforcement against ticketless sea freight passengers in mitigating the risk of ship accident incidents. This research is an empirical juridical legal research. The approach used is a statutory approach (statute approach) which is carried out by analyzing rules and regulations related to legal issues.

The results of this study show that the factor of sea transportation passengers at the new port of Sapeken sub-district not complying with the rules of the obligation to buy tickets is the lack of strict supervision by the port authority and the second factor is due to the economy. Then the law enforcement carried out by the port authority is. Law enforcement carried out by the Port Authority is to sanction passengers without tickets in the form of disembarking passengers on board or ordering passengers to buy tickets to the ship's captain or confiscating passenger belongings. As stipulated in article 40 paragraph 2 of Law Number 17 of 2008 concerning Shipping. If sea transport passengers obey the obligation to buy or have tickets, passengers will not get security and safety guarantees in the event of an accident.

المستخلص

روستنى ، ١٤٨٠١٩٢٢ ، تطبيق القانون ضد ركاب النقل البحري بدون تذاكر في التخفيف من مخاطر حوادث نقل السفن، (دراسة في ميناء جديد في منطقة سابكين) ، أطروحة، برنامج دراسة الشريعة الاقتصادية ، كلية الشريعة، جامعة مولانا مالك إبراهيم الإسلامية الحكومية مالانج.

المشرف :أديتيا براستيان سوبريادي

الكلمات المفتاحية: إنفاذ القانون ، مستخدمو الخدمة ، التخفيف ، نقل السفن

النقل هو اتفاق متبادل بين الناقل والمستهلك ، حيث وافق الطرف من الناقل على تنفيذ عملية نقل البضائع والمستهلكين من مكان النقل إلى وجهة أخرى وفقاً للاتفاقية. يمكن تنفيذ الاتفاقية إذا كان الراكب لديه بالفعل مستندات نقل على شكل تذكرة كما هو منصوص عليه في القانون رقم ١٧ لعام ٢٠٠٨ بشأن النوازل. ومع ذلك ، غالبًا ما يتم العثور على الركاب الذين ليس لديهم تذاكر والذين من المحتمل أن يكونوا مثقلين في النقل البحري. هذا يعني أنه لا يمكن للمسافرين الحصول على حقوق و ضمانات لأمن وسلامة الركاب في حالة وقوع حادث.

تهدف هذه الدراسة إلى فحص وتحليل عوامل عدم امتثال ركاب النقل البحري لالتزام شراء التذاكر وكيفية إنفاذ القانون على ركاب النقل البحري بدون تذاكر في التخفيف من مخاطر حوادث السفن. هذا البحث هو بحث تجريبي في القانون القانوني. النهج المستخدم هو نهج النظام الأساسي الذي يتم تنفيذه من خلال تحليل القواعد واللوائح المتعلقة بالمسائل القانونية.

تشير نتائج هذه الدراسة إلى أن العامل الذي يصبح عاملاً في عدم امتثال ركاب النقل البحري في الميناء الجديد للالتزام بشراء التذاكر هو عدم وجود رقابة صارمة من قبل سلطة الميناء والعامل الثاني مستحق سابكين لمنطقة للاقتصاد. ثم تنفيذ القانون الذي تقوم به سلطة الميناء ، أي تطبيق القانون الذي تقوم به هيئة الميناء ، وهو فرض عقوبات على الركاب الذين ليس لديهم تذاكر على شكل إنزال ركاب على السفينة أو أمر الركاب بشراء تذاكر لقبطان السفينة. أو مصادرة متعلقات الركاب. كما هو منصوص عليه بالفعل في المادة ٤٠٤ فقرة 2 من القانون رقم ١٧ لسنة ٢٠٠٨ بشأن الشحن البحري. إذا امتثل ركاب النقل البحري لالتزام شراء أو امتلاك التذاكر ، فلن يحصل الركاب على ضمانات الأمن والسلامة في حالة وقوع حادث.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia merupakan Negara kepulauan, sehingga diperlukan suatu sarana perhubungan yang dapat menjangkau hubungan antar daerah, dan pulau yang satu dengan pulau yang lainnya.¹ Sarana perhubungan tersebut dapat dilakukan dengan menggunakan salah satu angkutan jasa seperti angkutan laut yaitu Kapal, Perahu dan lain sebagainya. Pengangkutan melalui laut merupakan usaha pelayaran niaga yang bergerak di bidang penyediaan jasa angkutan laut, dimana kegiatan usahanya sangat luas dan memegang peranan penting, salah satunya dalam memfasilitasi perdagangan dalam dan luar negeri dan upaya memperlancar arus pemindahan barang dan/atau jasa orang dari satu daerah ke daerah lain.²

Pengangkutan merupakan suatu persetujuan timbal balik antara pengangkut dan konsumen, dimana pihak dari pengangkut telah setuju untuk melakukan proses pengangkutan barang dan konsumen dari tempat di angkut ke tempat lainnya yang dituju sesuai perjanjian.³ Pengangkutan ini dapat dijalankan apabila terdapat suatu perjanjian antara konsumen dengan pihak perusahaan angkutan. Dimana perjanjian bisa dilaksanakan apabila konsumen telah melakukan biaya angkutan kepada pihak pengangkutan dengan sejumlah uang sesuai dengan harga yang telah ditetapkan, dan konsumen selaku penumpang memperoleh bukti telah

¹ Elfarida R. Gultom, *Hukum Pengangkutan laut*, (Jakarta: Mitra wacana media, 2020), 9.

² RS Nabil, “*Definisi Pengangkutan Laut*”,

<https://www.google.com/search?q=definisi+pengangkutan+laut&oq=definisi+pengangkutan+laut&aqs=chrome..69i57j0i22i30l5.802765j1j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8>. Diakses tanggal 15 Desember 2022.

³ Sutiono Usman Adji, dkk “*Hukum Pengangkutan Di Indonesia*”, (Bandung: Rineka Citra, 1990), 6.

membayar dalam bentuk tiket. Kemudian perusahaan angkutan tersebut harus melaksanakan proses pengangkutan guna melakukan prestasinya.⁴

Sebagai Negara hukum, untuk mewujudkan sistem transportasi laut dalam suatu pelayaran yang tangguh dan terintegrasi tentu hal yang mendasar, yaitu memiliki tatanan yuridis yang kuat dalam aspek hukum dan perundang-undangan pelayaran.⁵ Indonesia telah membuat peraturan melalui peraturan perundang-undangan tentang Angkutan Laut. peraturan ini tertuang dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Tujuan dibentuknya Undang-Undang Angkutan Laut ini adalah untuk memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui perairan. Dengan mengutamakan dan melindungi angkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional, membina jiwa kebaharian, menjunjung kedaulatan negara, menciptakan daya saing dengan mengembangkan industri angkutan perairan nasional, memperkuat kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan wawasan nusantara.

Berdasarkan ketentuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 38 Ayat (1) dan (2) tentang Pelayaran menyebutkan bahwa Ayat (1) “Perusahaan pengangkutan diperairan wajib mengangkut penumpang dan/atau barang terutama angkutan pos yang disepakati dalam perjanjian pengangkutan”. Selanjutnya disebutkan di Ayat (2) yaitu “Perjanjian pengangkutan sebagaimana yang disebutkan di ayat (1) dibuktikan dengan karcis penumpang dan dokumen muatan”. Dipertegas lagi didalam Pasal 40 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyebutkan bahwa “Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan

⁴ Setiawan Widagdo, *Kamus Hukum*, (Jakarta : PT. Prestasi Pustaka, 2012), 413.

⁵ Wisnu Handoko Willem Thobias Fofid, *Hukum Maritim Dan Pengeloan Lalu Lintas Angkutan Laut Dan Kepelabuhanan*, (Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 2020), 2.

jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati”.⁶

Tiket kapal laut berfungsi sebagai bukti pengangkutan penumpang, yang merupakan dana himpunan masyarakat dalam bentuk iuran wajib yang ada pada asuransi. Iuran wajib tersebut sudah diatur dalam pasal 3 dan 4 Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tentang ketentuan-ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang.⁷ Keberadaan tiket/karcis ini sangat penting, sebagai tanda bukti bahwa penumpang yang memiliki karcis akan mendapatkan perlindungan keselamatan dan santunan apabila terjadi kecelakaan. Akibat dari penumpang tanpa tiket/karcis tersebut, menjadi salah satu faktor kecelakaan yaitu kelebihan muatan pengangkutan.

Faktor pemuatan ini menjadi salah satu faktor penyebab kecelakaan kapal laut. Banyak kecelakaan kapal terjadi akibat kondisi pemuatan kapal yang tidak sesuai. Faktor pemuatan yang menjadi kecelakaan kapal terdiri dari kapal kelebihan muatan, pengaturan muatan yang tidak sesuai dan muatan bergeser di atas kapal.⁸ Di Indonesia, kecelakaan kapal diselidiki oleh KNKT (*National Transportation Safety Committee*) dan Pengadilan Pelayaran. Mereka menemukan bahwa kecelakaan kapal di Indonesia disebabkan oleh faktor teknis kapal, faktor alam atau cuaca dan faktor manusia. Di pelabuhan Tanjung Emas Semarang juga terjadi kecelakaan. salah satu akibat kecelakaan ini ialah akibat kelebihan muatan penumpang yang mengakibatkan kapal kecelakaan.⁹ Kecelakaan ini terjadi di

⁶ Pasal 40 Ayat 2 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

⁷Hukum online, *Memahami Hak Konsumen Dalam Kecelakaan Transportasi Laut*, <https://www.hukumonline.com/berita/a/memahami-hak-konsumen-dalam-kecelakaan-transportasi-laut-lt589975c814fbd/>. Tanggal Di akses 10 Januari 2023.

⁸ Shanty Yahya, Puji Astuti Amalia, Analisis Faktor Dominan Penyebab Kecelakaan Kapal Di Perairan Laut Indonesia, *Jurnal Maritim*, Vol.12 No. 2 Desember 2022.

⁹ Adhi Prabowo Nunki, (2020) Analisis Faktor-Faktor Yang Mendominasi Penyebab Kecelakaan Kapal Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Skripsi. Universitas Maritim Semarang, 2020. <http://repository.unimar-amni.ac.id/id/eprint/3075>.

sungai, danau dan penyebrangan yang sampai ke pelayaran yang lebih disebabkan oleh faktor manusia akibat kelebihan muatan.

Di Pelabuhan Baru Kepulauan Sapeken, seringkali ditemukan keberadaan penumpang yang tidak memiliki karcis atau lazimnya disebut dengan penumpang tanpa karcis (*illegal*).¹⁰ Permasalahan yang terjadi dalam kecelakaan adalah bagi yang mendapat santunan hanya penumpang yang memiliki tiket dan sudah terdaftar di manifes kapal. Sedangkan penumpang yang tidak memiliki karcis tidak mendapatkan santunan atau ganti rugi terkait kecelakaan tersebut. Maka, keberadaan tiket/karcis tersebut sangat teramat penting, sebagai bagian dari terselenggaranya rangkaian bentuk kegiatan dalam hal keselamatan, kenyamanan dan keamanan penumpang saat melakukan pelayaran dalam menggunakan pengangkutan laut. Namun, masalah penumpang yang tidak memiliki karcis dan/atau tiket kapal terindikasi masih terjadi pada salah satu armada transportasi di Pulau Sepaken. Apabila terjadi fenomena penumpang tanpa karcis ini, akan ada potensi kelebihan muatan yang dapat menyebabkan kecelakaan dari kapal yang berlabuh di Pelabuhan Kepulauan Sapeken.

Fakta tersebut berasal dari hasil wawancara dengan masyarakat Sapeken (pengguna jasa angkutan) tentang keberadaan penumpang tanpa karcis Perintis Sabuk Nusantara di Pelabuhan Baru tersebut akan membludak pada saat banyaknya yang menggunakan jasa angkutan laut tersebut. Hal ini disebabkan terbatasnya jumlah karcis yang disediakan. Sehingga, mendorong para penumpang untuk tetap masuk kedalam kapal tanpa memiliki karcis atau tiket. Selain itu, penumpang yang tidak memiliki karcis tersebut dapat lolos masuk kedalam kapal dikarenakan masih banyak celah. Salah satu celah tersebut antara lain petugas

¹⁰Arif Djohan Tunggal, *Hukum Laut*, (Jakarta: Havarindo, 2008), 11.

kapal tidak melakukan pemeriksaan secara intens dan ketat. Kebiasaan penumpang tanpa karcis tersebut merupakan problem yang harus ditindak lanjutin.

Alasan berdasarkan wawancara dari salah satu pengguna jasa angkutan laut ini mengatakan bahwa “saya tidak membeli tiket di loket dan awalnya ingin membeli di atas kapal, tapi berujung tidak ada pemeriksaan oleh ABK kapal karena rutunya yang terlalu dekat yaitu Kepulauan Kangean-Sapeken, jadi itu alasan saya tidak membeli tiket”.¹¹ Selain itu, Akibat kurangnya ketegasan dari pihak petugas pelabuhan dalam pemeriksaan tiket karena memiliki hubungan kerabat dekat sehingga mempersilahkan masuk ke kapal tanpa harus memeriksa karcis penumpang tersebut dan itu juga salah satu akibat penumpang tidak membeli atau tidak mempunyai tiket.¹² sehingga tidak tercatat di manifest kapal.

Bagi pengguna jasa angkutan tanpa tiket/karcis, bukan hanya melanggar hukum. Akan tetapi, mengakibatkan terjadinya kelebihan muatan yang berakibat kecelakaan dan merugikan diri sendiri. Kelebihan muatan ini yang kerap kali terjadi di Pelabuhan Baru Kepulauan Sapeken, salah satunya ialah akibat penumpang tanpa tiket/karcis.

Sebagaimana standar kapal yang sedang beroperasi di Pelabuhan Sapeken hanya:¹³

- a. KM. Sabuk Nusantara 91 kapasitas penumpang : 530 orang
- b. KM. Sabuk Nusantara 92 kapasitas penumpang : 400 orang
- c. KM. Sabuk Nusantara 51 kapasitas penumpang : 400 orang
- d. Bukit Patung kapasitas penumpang : 120 orang

¹¹ Susi Aldira, Wawancara selaku pengguna jasa tanpa karcis, (19 Oktober 2022)

¹² Gunning, Wawancara selaku pengguna jasa tanpa karcis, (Sapeken, 11 Oktober 2022).

¹³ Rudi Susanto, Wawancara selaku Syahbandar, (17 Desember 2022).

Dari masing-masing kapal yang beroperasi memiliki kapasitas muatan penumpang agar tidak terjadi kecelakaan akibat kelebihan muatan.

Akan tetapi akibat banyaknya penumpang tanpa karcis yang menjadi faktor kapal mengalami *over capacity*. Fakta ini, berasal dari temuan penulis berdasarkan wawancara kepada Zidni Amali selaku Dinas Perhubungan, bahwa pada tanggal 28 Februari 2022 di KM. Sabuk Nusantara. 91 terjadi fenomena kelebihan muatan yang jumlah data standar ialah 530 Penumpang. Namun, pada saat ini realitanya penumpang berjumlah 536 Penumpang. Dan pada tanggal 10 April 2022 di KM. Sabuk Nusantara. 51 juga terjadi kelebihan muatan yang jumlah data standar 400 Penumpang, akan tetapi jumlah yang diangkut ialah 410 Penumpang.¹⁴ Dari kelebihan muatan diatas, tidak lain dari kurangnya ketidakteelitian dari petugas pelabuhan atau Komandan Lapangan dalam pemeriksaan tiket/karcis dan memberikan peluang kepada penumpang untuk membeli tiket di atas kapal.

Berdasarkan realitas tersebut telah menunjukkan bahwa perlu adanya penegakan hukum bagi masyarakat yang menggunakan jasa angkutan laut untuk memiliki tiket/karcis, agar mendapatkan perlindungan hukum dan santunan apabila terjadi kecelakaan. Dan perlindungan keselamatan penumpang yang menjadi kewenangan perusahaan pengangkutan laut tidak berjalan dengan efisien walaupun Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran telah menyebutkan jelas bahwa penumpang berhak mendapatkan perlindungan untuk keselamatannya, sekaligus memperlihatkan jaminan keselamatan dan keamanan penumpang masih sangat lema yang tentu saja memerlukan perhatian serius

¹⁴Zidni Amali, Wawancara selaku Dinas Perhubungan Jawa Timur, (10 Januari 2023).

semua pihak agar tidak merugikan kepentingan penumpang yang menggunakan transportasi laut.¹⁵

Berangkat dari permasalahan tersebut dan latar belakang yang sudah penulis tulis, maka penulis merasa tertarik untuk meneliti lebih lanjut mengenai penegakan hukum terhadap kasus penumpang tanpa karcis yang terjadi di Pelabuhan Baru Kecamatan Sapeken, dalam memitigasi risiko insiden kecelakaan transportasi kapal laut. Hal tersebut tentunya membutuhkan analisis hukum yang jelas agar penumpang mendapatkan perlindungan keamanan dan keselamatan dan otoritas pelabuhan dapat menegakkan aturan sebagaimana mestinya dalam peraturan perundang-undangan.

B. Rumusan Masalah

Dari latar belakang di atas maka penulis hanya melakukan penelitian dengan berdasarkan rumusan masalah yang telah penulis tentukan. Adapun rumusan masalah yang diangkat dalam penelitian ini, adalah sebagai berikut:

1. Apa yang menjadi faktor penumpang kapal di Pelabuhan Baru Sapeken Kabupaten Sumenep tidak mematuhi aturan kewajiban pembelian karcis sebagai syarat penggunaan jasa angkutan transportasi laut?
2. Bagaimana penegakan hukum otoritas Syahbandar terhadap penumpang angkutan laut tanpa karcis di Pelabuhan Baru Sapeken Kabupaten Sumenep dalam memitigasi risiko insiden kecelakaan transportasi kapal laut?

¹⁵ Nur Paikah, Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan Penumpang Kapal Laut Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Di Indonesia, *Jurnal Al-Adalah*, Vol. 3 No. 2, Juli 2018:117-127. <https://media.neliti.com/media/publications/326825-perlindungan-hukum-terhadap-keselamatan-6ec82041.pdf>

C. Tujuan Masalah

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka tujuan masalah yang diangkat dalam penelitian ini, adalah sebagai berikut:

1. Untuk menganalisis apa saja yang menjadi faktor penumpang kapal di Pelabuhan Baru Sapeken Kabupaten Sumenep tidak mematuhi aturan kewajiban pembelian karcis sebagai syarat penggunaan jasa angkutan transportasi laut.
2. Untuk menjelaskan, memahami dan menganalisa penegakan hukum otoritas Syahbandar terhadap penumpang angkutan laut tanpa karcis di Pelabuhan Baru Sapeken Kabupaten Sumenep dalam memitigasi risiko insiden kecelakaan transportasi kapal laut.

D. Manfaat Penelitian

Selain memiliki tujuan diatas, penelitian ini mempunyai manfaat penelitian yaitu:

1. Kegunaan Teoritis
 - a. Untuk menambah pengetahuan khasanah agar lebih memahami terkait ilmu hukum. khususnya dibidang penegakan hukum bagi penumpang Angkutan Laut tanpa karcis dalam memitigasi risiko insiden kecelakaan transportasi laut yang berkaitan dengan peraturan perundang-undangan.
 - b. Sebagai mahasiswa Hukum Ekonomi Syariah yang juga mempelajari mengenai jasa angkutan laut, agar mampu menganalisa bagaimana perlindungan bagi pengguna jasa angkutan laut mendapatkan perlindungan, baik keselamatan dan keamanan bagi penggunaan jasa tanpa memiliki karcis.

2. Kegunaan Praktis

- a. Penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat kepada fakultas terutama pada Prodi Hukum Ekonomi syariah UIN Malang dalam memberikan pemahaman dan informasi mengenai penegakan hukum terhadap pengguna jasa angkutan laut tanpa tiket dalam memitigasi risiko insiden kecelakaan pada transportasi laut.
- b. Penelitian ini juga diharapkan dapat memberikan manfaat kepada Universitas dan para praktisi dibidang hukum khususnya tentang penegakan hukum terhadap penumpang angkutan laut tanpa karcis dalam memitigasi risiko insiden kecelakaan transportasi laut.
- c. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi kepada Sahbandar untuk melakukan Penegakan hukum dalam pemeriksaan tiket secara ketat, guna untuk memitigasi risiko insiden kecelakaan.
- d. Untuk pengguna jasa angkutan laut mengetahui secara jelas hak-hak penumpang apabila dirugikan atau tidak mendapatkan pelayanan, baik keamanan, kenyamanan dan keselamatan terhadap penumpang yang memiliki dan tidak memiliki karcis/tiket.

E. Sistematika Pembahasan

Dalam sistematika terkait penulisan penelitian ini akan menjelaskan uraian pembahasan yang digunakan dalam penelitian mulai dari bab pertama sampai bab terakhir sesuai dengan pedoman penulisan fakultas syariah UIN Maulana Malik Ibrahim Malang. Adapun susunan bab sebagaimana berikut.

BAB I : Pendahuluan

Terkait Pendahuluan yang isinya adalah mengenai latar belakang yang menjelaskan tentang suatu permasalahan untuk dijadikan sebagai bahan penelitian

yakni mengenai kesadaran hukum masyarakat sapeken terhadap jaminan keamanan dan keselamatan bagi penumpang kapal sabuk nusantara dipelabuhan baru kecamatan sapeken. setelah latar belakang ialah rumusan masalah, tujuan masalah, manfaat penelitian, definisi operasional dan sistematika penulisan.

BAB II : Tinjauan Pustaka

Tinjauan Pustaka merupakan bagian yang memuat tentang penelitian terdahulu yang berhubungan dengan problem yang dikaji oleh penulis dan kerangka teori yang membahas tentang teori-teori terkait dengan problem yang diangkat, maka kerangka teori yang disertakan berisi tentang tinjauan umum yang membahas tentang penegakan hukum terhadap kasus penumpang angkutan laut tanpa karcis dalam memitigasi risiko insiden kecelakaan transportasi kapal laut.

BAB III : Metode Penelitian

Pada bab ini membahas mengenai metode penelitian. bagian ini menjelaskan tentang jenis penelitian, pendekatan penelitian, sumber data, teknik pengumpulan data dan analisis data. Metode ini digunakan untuk mengarahkan penulis pada bab berikutnya dengan tujuan agar dapat mengetahui apa yang harus digunakan dalam penelitian.

BAB IV : Hasil Penelitian Dan Pembahasan

Pada bagian hasil penelitian dan pembahasan didalamnya akan disajikan data-data yang telah diperoleh dari sumber data yang kemudian dilanjutkan dengan proses analisis hingga menemukan jawaban atas permasalahan yang diangkat oleh peneliti.

BAB V : Penutup

Memuat tentang penutup yang didalamnya terdiri atas kesimpulan dan saran. Kesimpulan dijelaskan secara singkat mengenai jawaban atas permasalahan yang

disajikan dalam bentuk poin-poin. dilanjutkan dengan saran-saran yang memuat anjuran akademik bagi otoritas terkait maupun bagi peneliti yang akan meneliti dengan tema yang sejenis.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu adalah bagian utama dalam penulisan penelitian, bagian ini dimaksudkan bagi penulis untuk dapat membedakan antara proposal penelitian penulis dengan proposal penelitian orang lain yang dijadikan rujukan agar penelitian tidak sama dan memiliki ciri khas dari penelitian sebelumnya, sehingga penulis terhindar dari kejahatan akademik yaitu plagiasi, duplikasi dan repetisi. Adapun penelitian yang dijadikan sebagai bahan rujukan antara lain:

1. Indra Yudha Koswara dan Hana Faridah¹⁶ Sosialisasi Terhadap Penegakan Hukum Atas Transportasi Publik Akibat Tindak Pidana Kelalaian Lalu Lintas Kapal Laut (Perspektif Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran). Universitas Singaperbangsa Karawang, Indonesia, Tahun 2017. Penelitian ini membahas mengenai aturan hukum dan bentuk pertanggung jawaban yang timbul akibat kecelakaan lalu lintas kapal laut, serta perlindungan hukum bagi masyarakat dan khususnya para awak kapal jika terjadi permasalahan saat melakukan kegiatan di lapangan. Sehingga diharapkan dengan adanya pemahaman tersebut, dapat meminimalisir terjadinya pelanggaran terhadap keselamatan dan keamanan pelayaran.

Persamaan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya adalah membahas bagaimana penegakan hukum di sebuah pelabuhan oleh otoritas pelabuhan dari beberapa kecelakaan yang sering terjadi di Indonesia akibat kelalaian pihak tertentu. Dan yang membedakan yakni pada penegakan hukum

¹⁶ Indra Yudha Koswara dan Hana Faridah, "Sosialisasi Terhadap Penegakan Hukum Atas Transportasi Publik Akibat Tindak Pidana Kelalaian Lalu Lintas Kapal Laut (Perspektif Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran)"(2017). ejournal.um-sorong.ac.i

tersebut mencakup beberapa pelanggaran pada transportasi laut, lokasi dan rumusan masalah. Sedangkan pada penelitian penulis hanya fokus bagi yang melanggar aturan tidak membeli karcis.

2. Anda Talga Setiawan Gultom¹⁷ “Penegakan Hukum tindak pidana pelanggaran lalu lintas (studi tentang gagasan model alternatif penyelesaian tindak pidana pelanggaran lalu lintas di kepolisian resort sleman” Program Magister (s2) Ilmu Hukum, Pascasarjana Fakultas Hukum, Universitas Islam Indonesia, Tahun 2012. Penelitian ini membahas tentang mekanisme penyelesaian tindak pidana pelanggaran lalu lintas dan kendala-kendala penegakan hukum tindak pidana terhadap pelanggaran lalu lintas belum berjalan dengan baik.

Persamaan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya adalah sama-sama membahas tentang bagaimana penegakan hukum terhadap pelaku atau konsumen yang tidak menaati aturan yang sudah diterapkan berdasarkan Undang-undang. Dan yang membedakan yakni dipenelitian Anda Talga Setiawan Gultom adalah objek penelitian dan membahas tentang pada lalu lintas secara umum atau pada angkutan darat. Sedangkan objek penelitian penulis lokasinya di Pelabuhan Baru Kecamatan Sapeken dan membahas tentang penegakan hukum terhadap penumpang angkutan laut tanpa karcis dalam memitigasi risiko insiden kecelakaan transportasi kapal laut.

3. Ahmad Suyudi¹⁸ “Tanggung Jawab Pelayanan Jasa Transportasi Laut Oleh PT. Pelni Terhadap Penumpang” Departemen Hukum Keperdataan, Fakultas hukum, Universitas Hasanuddin Makassar, Tahun 2017. Penelitian ini

¹⁷ Anda Talga setiawan gultom “ Penegakan Hukum tindak pidana pelanggaran lalu lintas (studi tentang gagasan model alternatif penyelesaian tindak pidana pelanggaran lalu lintas di kepolisian resort sleman” (Tesis, Universitas islam indonesia, 2012).

¹⁸ Ahmad Suyudi, *Tanggung Jawab Pelayanan Jasa Transportasi Laut Oleh PT. Pelni Terhadap Penumpang*, Skripsi, Universitas Hasanuddin Makassar, 2017.

membahas terkait tanggung jawab pengangkut dengan adanya laik laut dan untuk mengetahui pelaksanaan hubungan tanggung jawab pengangkut dengan penumpang yang tidak mempunyai karcis.

Persamaan penelitian ini dan sebelumnya ialah sama-sama membahas tentang bagaimana tanggung jawab pelayanan jasa transportasi laut terhadap penumpang tanpa karcis. Dan yang membedakan di penelitian Ahmad Suyudi ialah lokasi penelitian dan hanya membahas tentang hubungan tanggung jawab pengangkut dengan penumpang yang tidak memiliki karcis. Namun penelitian ini akan membahas bagaimana penegakan hukum terhadap penumpang angkutan laut tanpa karcis dalam memitigasi risiko insiden kecelakaan transportasi laut.

Tabel 1
Penelitian Terdahulu

No	Penulis/ Universitas/ Tahun	Judul	Persamaan	Perbedaan
1	Indra Yudha Koswara dan Hana Faridah/ Universitas Singaperbangsa Karawang/ 2017	Sosialisasi Terhadap Penegakan Hukum Atas Transportasi Publik Akibat Tindak Pidana Kelalaian Lalu Lintas Kapal Laut Perspektif Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.	penegakan hukum di sebuah pelabuhan oleh otoritas pelabuhan dari beberapa kecelakaan yang sering terjadi di indonesia akibat kelalaian pihak tertentu	penegakan hukum tersebut mencakup beberapa pelanggaran pada transportasi laut. Sedangkan pada penelitian penulis hanya fokus bagi yang melanggar aturan tidak membeli karcis.
2	Anda Talga Setiawan	Penegakan Hukum tindak pidana	sama-sama membahas	objek penelitian

	Gultom/ Universitas Islam Indonesia/ 2012	pelanggaran lalu lintas (studi tentang gagasan model alternatif penyelesaian tindak pidana pelanggaran lalu lintas di kepolisian resort sleman)	tentang bagaimana penegakan hukum terhadap pelaku atau konsumen yang tidak menaati aturan yang sudah diterapkan berdasarkan Undang-undang.	dan membahas tentang pada lalu lintas secara umum atau pada angkutan darat. sedangkan peneliti fokus pada penegakan hukum pada angkutan laut
3	Ahmad Suyudi/ Universitas Hasanuddin Makassar/ 2017	Tanggung Jawab Pelayanan Jasa Transportasi Laut Oleh PT. Pelni Terhadap Penumpang	bagaimana tanggung jawab pelayanan jasa transportasi laut perhadap penumpang tanpa karcis dan penelitian ini sama-sama menggunakan metode empiris. teknik pengumpulan data yang digunakan ialah wawancara dan dokumentasi.	hubungan tanggung jawab pengangkut dengan penumpang yang tidak memiliki karcis. Namun penelitian ini akan membahas bagaimana penegakan hukum terhadap penumpang angkutan laut tanpa karcis dalam memitigasi risiko insiden kecelakaan transportasi laut

Dari tabel diatas dapat disimpulkan bahwa penelitian ini memiliki perbedaan dengan penelitian-penelitian terdahulu, walaupun memiliki konsep yang sama yaitu sama-sama membahas tentang bagaimana penegakan dan perlindungan bagi pengguna jasa angkutan laut yang tidak mempunyai karcis dalam melakukan pelayaran. Adapun

penulis sendiri mengkaji dan meneliti penegakan hukum terhadap kasus penumpang angkutan laut tanpa karcis dalam memitigasi risiko insiden kecelakaan transportasi kapal laut.

B. Kerangka Teori

1. Teori Penegakan Hukum

a. Pengertian

Maksud dari penegakan hukum awalnya perlu mempelajari tentang hukum terlebih dahulu sebelum membahas tentang penegakan hukum tersebut. Hukum adalah suatu dasar melakukan suatu penegakan aturan. Penegakan hukum merupakan menjadi proses, dalam dasarnya adalah penerapan direksi yang menyangkut menciptakan keputusan yang tidak secara ketat diatur oleh kaidah aturan, namun memiliki unsur evaluasi pribadi.¹⁹ Penegakan hukum dapat juga diartikan sebagai penyelenggaraan hukum oleh petugas penegak hukum dan oleh setiap yang mempunyai kepentingan sesuai dengan kewenangannya masing-masing menurut aturan hukum yang berlaku. Adapun pengertian penegakan hukum berdasarkan beberapa para ahli di antara lain:

Menurut Soerjono Soekanto, secara konseptual inti dan arti Penegakan hukum adalah kegiatan menyerasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan dalam kaidah-kaidah, pandangan yang mantap dan mengejawantahnya dalam sikap, tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup”.²⁰

¹⁹ Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, (Jakarta: Raja Grafindo, 1983), h. 7.

²⁰ *Ibid*, h. 35.

Kaidah-kaidah tersebut kemudian menjadi pedoman atau patokan atau sikap tindak yang dianggap pantas atau seharusnya. Perilaku atau sikap tindak bertujuan untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian. Demikian konkretisasi dari pada penegak hukum secara konsepsional. Penegakan hukum sebagai suatu proses pada hakikatnya merupakan penerapan diskresi yang menyangkut membuat keputusan yang tidak secara ketat diatur oleh kaidah hukum, akan tetapi mempunyai unsur penilaian pribadi.²¹

Atas dasar tersebut, dapat dikatakan bahwa adanya campur tangan terhadap penegakan hukum dan perilaku. Gangguan terjadi ketika ketidaksesuaian antara pasangan nilai, yang memanifestasikan dirinya sebagai aturan yang berbedadan pola perilaku tanpa arah yang mengganggu kedamaian sosial.

Penegakan hukum adalah penegakan ide- ide serta konsep- konsep yang *notabene* adalah abstrak. Abstrak dalam hal ini adalah ide tentang keadilan, kepastian hukum dan kemanfaatan sosial. Untuk mewujudkan penegakan hukum, terdapat jawatan hukum atau kantor hukum seperti Pengadilan, Kejaksaan, Kepolisian, Pemasyarakatan dan juga Badan Peraturan Perundang-undangan. Oleh karena itu dapat dikatakan bahwa pengakan hukum bukanlah semata-mata berarti pelaksanaan undang-undang, walaupun di dalam kenyataan di Indonesia kecenderungannya adalah demikian.²²

Menurut Prof. Dr. Jimly Asshiddiqie, S.H berpendapat bahwa “Penegakan hukum adalah proses dilakukannya upaya untuk tegaknya norma-norma hukum secara nyata sebagai pedoman prilaku dalam lau lintas atau hubungan-hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara. Pengertian

²¹ *Ibid*, h. 7.

²² Soerjono Soekanto, Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum, (Jakarta: Raja Grafindo, 1983), h. 7.

penegakan hukum itu dapat pula ditinjau dari sudut objeknya, yaitu dari segi hukumnya. dalam arti luas penegakan hukum itu mencakup nilai-nilai keadilan yang hidup dalam masyarakat. akan tetapi dalam arti sempit, penegakan hukum hanya menyangkut penegakan peraturan yang formal dan tertulis saja”.²³

Menurut Prof. Dr. Satjipto Raharjo, S.H berpendapat bahwa “ Penegakan hukum merupakan rangkaian proses untuk menjabarkan nilai, ide, cita yang cukup abstrak yang menjadi tujuan hukum”.²⁴

Secara luas menurut perspektif subjektif. penegakan hukum melibatkan seluruh objek hukum dalam setiap interaksi hukum. sedangkan dalam arti sempit, penegakan hukum hanya dimaknai sebagai upaya aparaturnya lembaga penegak hukum untuk menegaskan dan memastikan bahwa aturan hukum harus berjalan sebagai mestinya. Namun, jika diperhatikan menurut sudut objektif, hukum adat yang hendak ditegakkan mencakup pengertian hukum formal dan hukum materil. Hukum formal hanya bersangkutan dengan peraturan perundang-undangan yang tertulis, sedangkan hukum materil meliputi pengertian nilai-nilai keadilan yang hidup di masyarakat.

Penegakan hukum bisa dikaitkan menggunakan pengertian “*law enforcement*” pada arti sempit, sementara secara garis besar penegakan hukum dapat diistilahkan menggunakan penegakan keadilan. Dalam bahasa Inggris terkadang dibedakan antara konsep “*court of law*” pada arti pengadilan hukum dan “*court of justice*” atau pengadilan keadilan. Apalagi menggunakan

²³ Jimly Asshiddiqie, *Penegakan Hukum*, diakses melalui http://www.jimly.com/makalah/namafile/56/Penegakan_Hukum.pdf, pada tanggal 5 Maret 2023.

²⁴ Satjipto raharjo, *Penegakan Hukum Suatu Tinjauan Sosiologis*, (Yogyakarta: Genta Publishing, 2009), h. vii

semangat yang sama pula, Mahkamah Agung pada Amerika Serikat dianggap dengan istilah “*Supreme Court of Justice* “. ²⁵

b. Faktor-faktor penegakan hukum

Menurut Soerjono Soekanto, penegakan hukum tidak hanya semata-mata adalah fungsi berdasarkan penerapan perundang-undangan saja, masih ada beberapa faktor lain yang mempengaruhinya, antara lain: ²⁶

1) Faktor Hukum

Dalam praktiknya penegakan hukum pada lapangan sering kali terjadi kontradiksi antara keadilan dengan kepastian aturan. Kedua hal tersebut dikarenakan konsensi menurut keadilan yang merupakan rumusan yang bersifat abstrak. Sementara kepastian hukum adalah mekanisme yang sudah dipengaruhi secara normatif. Dengan demikian, penyelenggaraan hukum sesungguhnya suatu proses penyesuaian antara nilai-nilai, kaidah-kaidah, dan pola tingkah laku konkret yang bertujuan mencapai kedamaian.

Semakin baik peraturan hukum, maka semakin baik juga penegakan hukumnya. Di Indonesia penyelenggaraan hukum dalam melaksanakan praktiknya di lapangan menimbulkan konflik dengan kepastian hukum yang prosedurnya sudah ditentukan secara normatif dan konsepsi keadilan yang bersifat abstrak. Penyelenggaraan hukum hakikatnya bukan sekedar melingkupi *law enforcement* saja, akan tetapi mencakup *peace maintenance*, sebab penyelenggaraan hukum merupakan proses penyesuaian antara kaidah dan pola perilaku yang bertujuan untuk mencapai ketentraman dan kedamaian. secara umum peraturan hukum

²⁵ Sudarto, *Hukum dan Hukum Pidana*, (Bandung: Alumni, 1986), h. 151.

²⁶ Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, (Jakarta: Raja Grafindo, 1983), h. 5.

yang baik adalah peraturan yang berlaku secara yuridis, sosiologis dan filosofis.

2) Faktor Penegak Hukum

Dalam menjalankan hukum, aparat penegakan hukum tentunya harus memiliki mentalitas atau kepribadian berdasarkan penegak aturan, karena penegak hukum memiliki peran penting dalam menjalankan dengan baik. Akan tetapi, penegak hukum kurang baik, berarti ada masalah. maka dari itu, sifat mentalitas atau kepribadian yang baik menjadi kunci keberhasilan aparat penegak hukum dalam menegakkan hukum.

Mengutip pendapat menurut J.E Sahetapy, mengatakan bahwa dalam kerangka penegakan hukum dan implementasi penegakan hukum, jikalau penegakan keadilan tanpa didasari kebenaran merupakan suatu kejahatan. Selanjutnya, penegakan kebenaran tanpa adanya kejujuran merupakan suatu kemunafikan. Kerangka penegakan hukum oleh setiap forum penegakan hukum keadilan dan kebenaran wajib dinyatakan. Harus terasa terlihat dan diaktualisasikan pada kehidupan dalam masyarakat.

3) Faktor Sarana atau Fasilitas Pendukung

Tanpa adanya atau dukungan sarana atau fasilitas yang memadai, maka tidaklah mudah penegakan hukum berlangsung dengan baik, misalnya mencakup tenaga manusia yang berpendidikan tinggi dan terampil, organisasi baik, peralatan yang cukup memadai, keuangan yang cukup dan lain sebagainya. Apabila hal tersebut tidak terpenuhi maka dapat dipastikan upaya penegakan hukum yang akan dilakukan menjadi sia-sia. Namun sebaliknya, apabila hal-hal yang diuraikan diatas dapat dipenuhi

maka upaya penegakan hukum yang digaungkan oleh pemerintah akan tercapai dengan efektif dan efisien.

Tenaga manusia yang berpendidikan tinggi diartikan sebagai para penegak hukum yang mampu atau dapat mengayomi masyarakat sesuai tugas dan bidangnya masing-masing. Aparat kepolisian sebagai salah satu institusi penegak hukum yang diberikan wewenang untuk melaksanakan fungsinya sebagai penegak hukum yang dituntut harus mampu menyelesaikan berbagai masalah. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa sarana dan prasarana mempunyai peran penting didalam penegakan hukum. Tanpa adanya sarana dan prasarana tersebut tidak mungkin penegak hukum menyerasikan peranan yang seharusnya dengan peranan yang aktual.

4) Taraf Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum Masyarakat

Penegakan hukum berasal dari masyarakat yang bertujuan untuk mencapai kedamaian didalam masyarakat. Oleh karena itu dipandang dari berbagai macam sudut masyarakat dapat mempengaruhi penegakan hukum tersebut. Setiap anggota masyarakat atau kelompok, mempunyai pencerahan hukum. Kebanyakan perkara ada diakibatkan kepatuhan hukum yang tinggi, sedang dan tinggi. Sebagaimana diketahui tentang pencerahan hukum sebenarnya adalah proses yang meliputi pengetahuan hukum, perbuatan hukum dan tentang perbuatan hukum.

Sehingga dengan demikian dapat menimbulkan akibat positif dan negatif. Akibat positif yang ditimbulkan dengan adanya anggapan masyarakat adalah masyarakat dapat mengetahui hak-hak dan kewajibannya sehingga akan berkelanjutan dengan adanya pemahaman-

pemahaman tertentu mengenai hukum. Sedangkan akibat negatifnya adalah masyarakat seakan-akan selalu bergantung pada aparat hukum itu sendiri sehingga memungkinkan menumpuknya tugas yang di emban oleh aparat penegak hukum.

5) Faktor Budaya dan Masyarakat

Kebudayaan menurut Soerjono Soekanto, mempunyai fungsi yang sangat besar bagi masyarakat, yaitu untuk mengatur agar manusia dapat mengerti bagaimana harusnya bertindak, berbuat dan menentukan sikapnya ketika berhubungan dengan orang lain. Kebudayaan hukum pada dasarnya mencakup nilai-nilai yang mendasari hukum yang berlaku, nilai-nilai yang merupakan konsepsi abstrak mengenai apa yang dianggap baik dan apa yang dianggap buruk. Sebenarnya faktor kebudayaan memiliki kemiripan dengan faktor masyarakat. Hanya saja, di dalam faktor kebudayaan lebih ditekankan mengenai masalah sistem nilai-nilai yang ada di tengahnya masyarakat. Nilai-nilai tersebut merupakan pasangan nilai yang mencerminkan dua keadaan ekstrim yang harus diserasikan.

Pasangan nilai yang berperan dalam hukum adalah sebagai berikut: nilai ketertiban dan nilai ketentraman. Nilai jasmaniah (kebendaan) dan nilai rohaniah (nilai keakhlakan) dan nilai kelanggengan dan nilai kebaruan. Pasangan nilai ketertiban dan ketentraman sebenarnya sejajar dengan nilai kepentingan umum dan kepentingan pribadi. Pasangan nilai ketertiban dan ketentraman merupakan pasangan nilai yang bersifat universal berdasarkan konteks budaya setiap nilai yang diterapkan. Kemudian pasangan nilai kebendaan dan nilai keakhlakan juga merupakan nilai yang

bersifat universal, tetapi sebenarnya di setiap masyarakat timbul perbedaan karena berbagai pengaruh.

2. Aspek Hukum Transportasi Laut

A. Definisi Transportasi atau Pengangkutan

Pengangkutan dapat diartikan sebagai pemindahan barang dari manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Dalam hal ini terkait unsur-unsur pengangkutan sebagai berikut:

- a) Adanya sesuatu yang diangkut
- b) Tersedianya kendaraan sebagai alat angkutnya
- c) Adanya tempat yang dapat dilalui alat angkut²⁷

Pasal 521 Kitab Undang-undang Hukum Dagang (Selanjutnya disebut KUHD) merumuskan pengangkut adalah orang yang mengikatkan diri, baik dengan perjanjian pencanteraan menurut waktu atau menurut perjalanan, maupun dengan suatu perjanjian lain untuk menyelenggarakan pengangkutan penumpang seluruhnya atau sebagian lewat laut. Pengangkutan adalah kegiatan pemindahan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain baik melalui angkutan darat, angkutan perairan dan angkutan udara dengan menggunakan alat angkutan.²⁸

Pasal 1 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyebutkan bahwa pengangkutan laut yang digunakan suatu istilah angkutan di perairan merupakan kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal. Transportasi atau pengangkutan merupakan proses perpindahan manusia

²⁷ Ridwan Khairandy, *Pengantar Hukum Dagang*, (Yogyakarta: UII Press, 2006), h. 178.

²⁸ Hasim Purba, *Hukum Pengangkutan Di Laut*, (Jakarta: Pusaka Bangsa, 2005), h. 3.

atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan suatu sistem transportasi, dengan maksud dan tujuan tertentu.²⁹ Transportasi salah satu sarana untuk memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, dalam rangka memantapkan perwujudan dan meningkatkan perekonomian terutama bagi masyarakat kepulauan Sapeken.

Kapal Laut merupakan sarana yang penting didalam aktifitas hubungan antara masyarakat dari pulau yang satu ke pulau yang lainnya, atau juga bisa diartikan kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut seperti halnya sampan atau perahu yang lebih kecil. Namun, untuk kapal berukuran yang cukup besar dapat mengangkut penumpang dalam jumlah yang cukup banyak.

Berdasarkan pengertian di atas dapat ditarik sebuah kesimpulan bahwa pengangkutan dapat diartikan sebagai pemindahan, pemuatan dan/atau pengiriman barang atau orang yang diangkut dari suatu tempat ke tempat lain dengan adanya perjanjian dari pengangkut dan pengguna jasa untuk saling mengikatkan dirinya, yang satu sama lain memiliki hak dan kewajiban. Laut memiliki fungsi yang beraneka ragam. Selain berfungsi sebagai sumber mata pencaharian dan makanan bagi umat manusia, sebagai tempat rekreasi, dan sebagai alat pemisah atau pemersatu bangsa, laut juga berfungsi sebagai jalan raya perdagangan. Ruang lingkup angkutan laut jauh berbeda dari ruang lingkup angkutan darat.

²⁹ Alfi Izzati, *Pengertian Transportasi*, <https://eprints.umm.ac.id/35096/3/jiptumpp-gdl-alfiizzati-48527-3-babii.pdf>. Tanggal diakses 11 Januari 2023

B. Definisi Perjanjian Pengangkutan

Setiap Pengangkutan memiliki perjanjian yaitu perjanjian timbal balik, pihak pengangkut yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang ke tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya, pengirim atau penumpang berkewajiban untuk membayar biaya pengangkutan. Sebagaimana telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Dalam peraturan ini, sudah diatur mengenai kewajiban mempunyai tiket atau karcis sebagai bukti pengangkutan penumpang.

C. Fungsi dan Tujuan Pengangkutan

a. Fungsi Pengangkutan

Merupakan pemindahan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Untuk meningkatkan daya guna dan nilai merupakan tujuan dari pengangkutan, yang berarti bila daya guna dan nilai di tempat baru itu tidak naik, maka pengangkutan tidak perlu diadakan. Selain itu, fungsi transportasi juga menjadi simpul konektivitas antar pulau yang merupakan penghubung serta menjadi urat nadi yang mendorong pertumbuhan ekonomi nasional di seluruh pulau Indonesia.

b. Tujuan Pengangkutan

Tujuan dari pengangkutan itu sendiri, yaitu untuk membantu memindahkan manusia dan barang dari satu tempat ke tempat lain secara efektif dan efisien. Maksud dari efektif disini adalah perpindahan orang dan barang dapat dilakukan sekaligus atau dalam jumlah yang banyak. Sedangkan dikatakan efisien karena dengan

menggunakan pengangkutan, perpindahan itu menjadi relatif singkat dan cepat dalam ukuran jarak dan waktu yang ditempuh dari tempat awal ke tempat tujuan.³⁰

D. Subjek Hukum Pengangkutan

Subjek hukum pengangkutan dapat berkedudukan badan hukum, persekutuan bukan badan hukum dan perseorangan. Subjek hukum pengangkutan adalah pendukung hak dan kewajiban dalam hubungan hukum pengangkutan, yaitu pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan, antara lain:

- 1) Pengangkut
- 2) Pengirim
- 3) Penumpang
- 4) Ekspediter/Badan Hukum
- 5) Agen Perjalanan

E. Objek Hukum Pengangkutan

Objek adalah segala sasaran yang digunakan untuk mencapai tujuan hukum pengangkutan, yaitu terpenuhinya hak dan kewajiban pihak-pihak pengangkutan secara benar, adil dan bermanfaat. Objek hukum pengangkutan terdiri atas:

- 1) Barang Muatan
- 2) Kapal (Alat pengangkut)

F. Dokumen Angkutan

Dalam pengangkutan tentu ada perjanjian baik secara tertulis ataupun secara lisan, asal diantara pihak terdapat persetujuan kehendak. Namun

³⁰ Kasmawati, *Aspek Hukum Dalam Pengangkutan Barang*. Diakses melalui <http://repository.lppm.unila.ac.id/10775/1/Kasmawati%20Jalan%20Sunyi%20Sang%20Gu%20ru%20202019.pdf>. Tanggal 5 Maret 2023.

pada pengangkutan transportasi kapal laut ini tentu mempunyai perjanjian pengangkutan yang selalu dibuat secara tertulis, yaitu dalam bentuk dokumen atau juga bisa disebut dengan surat angkutan, misalnya berupa tiket/karcis.

G. Hak dan Kewajiban Pengangkutan

Mengenai hak-hak pengangkut dapat disimpulkan bahwa hak yang dimiliki oleh pengangkut adalah hak atas biaya angkutan yang harus dibayar oleh pengguna jasa. Termasuk didalamnya hak pengangkut untuk menuntut pemenuhan atau menolak pengangkutannya, apabila pengguna jasa tidak melaksanakan kewajibannya membayar uang angkutan/karcis.

Adapun kewajiban pengangkut telah ditentukan dalam Pasal 91 KUHD bahwa pengangkut berkewajiban mengangkut barang-barang yang diserahkan kepadanya ketempat tujuan yang telah ditentukan.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis Penelitian yang akan digunakan oleh penulis adalah penelitian Yuridis Empiris yang dimana jenis penelitian ini penelitian hukum sosiologis biasa disebut dengan penelitian lapangan, untuk mengkaji hukum yang berlaku dengan apa yang terjadi pada masyarakat.³¹ Atau bisa dikatakan suatu penelitian yang dilakukan terhadap keadaan sebenarnya atau keadaan nyata yang telah terjadi di masyarakat dengan maksud untuk mengetahui dan menemukan fakta-fakta dan data yang dibutuhkan. Dalam hal ini informan sudah ditentukan sejak awal awal menentukan penelitian. Dari interaksi tersebut, kemudian akan didapat data-data yang diperlukan oleh peneliti guna menjawab rumusan masalah yang telah ditetapkan. setelah data terkumpul tahap selanjutnya adalah identifikasi masalah yang tujuan akhirnya adalah penyelesaian masalah.³²

Dalam hal ini peneliti akan mengambil keterangan pada pengguna jasa Angkutan Laut, yang tidak memiliki tiket/atau karcis dalam melakukan transportasi laut rute Pulau Sapeken-Pulau Kangean-Sumenep dan Pulau Sapeken-Banyuwangi. Lalu apakah ada fenomena santunan bagi penumpang tanpa karcis/tiket, dalam memitigasi risiko insiden kecelakaan dalam peraturan yang berlaku di Dinas Perhubungan Banyuwangi. Jadi peneliti ini termasuk kedalam penelitian yuridis empiris karena hendak mengetahui penegakan hukum terhadap masyarakat Kepulauan Sapeken yang melakukan jasa angkutan laut tanpa tiket/karcis.

³¹Bambang Waluyo, *Penelitian Hukum dalam Praktik*, (Jakarta: Sinar Grafik, 2002), h. 15.

³²Ibid, 6.

B. Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan perundang-undangan. Pendekatan perundang-undangan adalah pendekatan yang dilakukan dengan cara menganalisa aturan dan regulasi yang berkaitan dengan isu hukum tersebut.³³ Yakni peraturan-peraturan terkait penegakan serta perlindungan hukum terhadap pengguna jasa angkutan laut yang berlaku di Indonesia. Adapun peneliti bermaksud untuk menganalisis penegakan hukum terhadap penumpang angkutan laut tanpa karcis/tiket dalam memitigasi risiko insiden kecelakaan transportasi kapal laut di Kepulauan Sapeken.

C. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian adalah suatu tempat dimana penelitian akan dilaksanakan, lokasi penelitian bertempat di Pelabuhan Sapeken Jl. KH. Abu Hurairah, Kampung Raas (Dermaga Baru) Kecamatan Sapeken Kabupaten Sumenep, Jawa timur. Dimana tempat tersebut merupakan alamat yang akan diteliti oleh penulis yang merupakan tempat yang beberapa diantara banyaknya masyarakat yang melakukan transportasi laut tanpa karcis atau tiket.

D. Jenis dan Sumber Data

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini, menggunakan dua sumber data, yaitu:

a. Data Primer

Data Primer merupakan data yang pokok atau utama yang digunakan dalam penelitian ini. Data ini diperoleh melalui wawancara dengan pihak informan yang berkaitan langsung dengan objek penelitian, yakni:

³³ Peter Muhammad Marzuki, *Penelitian Hukum*, (Jakarta:Kencana Prenada Media Group. 2011), h. 93.

1) Masyarakat

Salah sumber data yang digunakan dalam penelitian ini berasal dari masyarakat Sapeken, selaku pengguna jasa angkutan laut yang tidak memiliki tiket/karcis. Peneliti akan menyebarkan kuesioner dan wawancara terhadap masyarakat Sapeken khususnya penumpang Perintis Sabuk Nusantara. Sehingga, peneliti akan mendapatkan informasi dari masyarakat melalui kusioner dan wawancara tersebut.

2) Otoritas Pelabuhan

Salah satu sumber data yang digunakan dalam penelitian ini berasal dari otoritas pelabuhan Sapeken. Otoritas terlait yaitu Syahbandar Pelabuhan Sapeken selaku pejabat pemerintah di pelabuhan, yang diangkat oleh menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap terpenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran. Peneliti akan melakukan wawancara terhadap otoritas pelabuhan Sapeken untuk memperoleh informasi terkait kebijakan karcis dan dampak apabila penumpang tidak membeli karcis tersebut.

b. Data Sekunder

Data Sekunder merupakan data yang bersumber dari kedua atau data yang secara tidak langsung diberikan kepada peneliti. Data sekunder yang memberikan penjelasan terhadap data primer yang meliputi bahan-bahan publikasi yang memiliki keterkaitan dengan penegakan hukum, penumpang angkutan laut tanpa karcis seperti yang ada di peraturan perundang-undangan, artikel ataupun jurnal, kamus dan buku-buku tentang perlindungan dan penegakan hukum dan buku lainnya yang berkaitan dengan penelitian ini.

E. Metode Pengumpulan Data

Pengumpulan data adalah suatu kegiatan merapikan data dari hasil pengumpulan data primer dan data sekunder sehingga siap dipakai untuk dianalisa.³⁴ Berikut merupakan data yang digunakan dalam penelitian ini:

1. Observasi

Observasi dilakukan dengan mengamati tingkat penumpang, biaya perjalanan, serta aktivitas penumpang yang tidak membayar karcis. Selain itu, pengamatan dilakukan terhadap petugas dalam menangani penumpang yang tidak membayar karcis.³⁵

2. Dokumentasi

Dokumentasi bertujuan mendapatkan data sebagai bukti penulis telah melakukan penelitian di Pelabuhan Perintis Sabuk Nusantara. Dokumentasi yang dimaksud berupa data, foto objek penelitian dan foto wawancara peneliti dengan responden.³⁶

3. Wawancara

Wawancara adalah proses memperoleh informasi dengan cara bertanya dengan responden, untuk mencari keterangan tentang pelaksanaan angkutan laut bagi yang tidak memiliki karcis/tiket dalam memitigasi risiko insiden kecelakaan dan menanyakan berkaitan dengan penelitian ini. Wawancara dilakukan untuk mendapatkan keterangan atau informasi untuk tujuan penelitian dengan menjawab pertanyaan yang telah disiapkan oleh penulis

³⁴ Bambang Waluyo, *Penelitian Hukum Dalam Praktek*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2002), 72.

³⁵ Sutrisno, *Metodologi Research, Jilid I*, (Yogyakarta: Andi Offset, 1993), 66.

³⁶ Bambang Waluyo, *Penelitian Hukum Dalam Praktek*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2002), 66.

terhadap responden.³⁷ wawancara ini ditujukan pada orang-orang tertentu. Peneliti mengajukan pertanyaan secara lisan dan bertatap muka langsung, jika tidak memungkinkan melalui telepon dengan para informan.³⁸

F. Metode Analisis data

Analisis data kualitatif dilakukan apabila data empiris yang diperoleh berupa data yang berwujud kata-kata. Analisis data terdiri dari tiga alur kegiatan yang terjadi bersamaan yaitu reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan³⁹. Berikut adalah teknik analisis data yang digunakan oleh peneliti.⁴⁰

a. Reduksi Data

Reduksi data bukanlah suatu hal yang terpisah dari analisis. Reduksi data diartikan sebagai proses pemilihan, pemusatan perhatian pada penyerderhanaan, pengabstraksian, dan transformasi data kasar yang muncul dari catatan-catatan tertulis di lapangan. Kegiatan reduksi data berlangsung terus menerus, terutama selama proyek yang berorientasi kualitatif berlangsung atau selama pengumpulan data. Selama pengumpulan data berlangsung terjadi tahapan reduksi yaitu membuat ringkasan, mengkode, menelusuri tema, membuat gugus-gugus, membuat partisi, dan menulis memo.

b. Triangulasi

Selain menggunakan reduksi data peneliti juga menggunakan teknik Triangulasi sebagai teknik untuk mengecek keabsahan data. Dimana dalam pengertiannya triangulasi adalah teknik pemeriksaan keabsahan data yang memanfaatkan sesuatu yang lain dalam membandingkan hasil wawancara terhadap objek penelitian.

³⁷ Ibid, 67.

³⁸ Burhan Ashofa, *Metode Penelitian Hukum*, (Jakarta: PT. Rineka Cipta, 2004), h. 59.

³⁹ Nasution, *Metode Penelitian Kualitatif*, (Bandung: Tarsito, 2003), h. 97.

⁴⁰ Bambang, *op.cit*, 72.

c. Menarik Kesimpulan

Kegiatan analisis ketiga adalah menarik kesimpulan dan verifikasi. Ketika kegiatan pengumpulan data dilakukan, seorang penganalisis kualitatif mulai mencari arti benda-benda, mencatat keteraturan, pola-pola, penjelasan, konfigurasi-konfigurasi yang mungkin, alur sebab akibat, dan proposisi. Kesimpulan yang mula-mulanya belum jelas akan meningkat menjadi lebih terperinci.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. HASIL PENELITIAN

1. Gambaran Umum Objek Pelabuhan Baru Di Kecamatan Sapeken

Pulau Sapeken merupakan salah satu pulau yang padat penduduk. Secara administrasi, pulau ini terletak di Desa Sapeken, Kecamatan Sapeken, Kabupaten Sumenep, Provinsi Jawa Timur. Sebagai ibukota kecamatan, pulau ini memiliki total wilayah yaitu 201,88 km² (9,64% dari luas Kabupaten Sumenep). Jumlah Desa di Kecamatan Sapeken terdiri dari 11 desa. Antara lain, Desa Sapeken, Desa Pagerungan Besar, Desa Pagerungan Kecil, Desa Paliat, Desa Sabuntan, Desa Sakala, Desa Sasiil, Desa Sepanjang, Desa Tanjung Kiaok, Desa Sadulang Dan Desa Saur. Topografi Pulau Sapeken termasuk daerah landai dengan tingkat kemiringan tanah kurang dari 30%. Area pulau ini juga masuk dalam kategori daratan rendah karena berada pada ketinggian dibawah 500 meter dari permukaan.⁴¹

Uniknya, masyarakat di Pulau Sapeken ini berbahasa sulawesi (bahasanya: bahasa Bajo, Mandar dan sebagian kecil berbahasa bugis) bukan berbahasa madura, karena dalam sejarahnya orang sulawesi yang menemukan pulau ini. Begitu juga dengan kultur budaya, sangat berbeda dengan budaya Madura, rata-rata suku yang ada di Kepulauan Sapeken ialah suku Bajo, Mandar dan Bugis. Sulit mengatakan keadaan ekonomi pulau tersebut karena mayoritas penduduk bermata pencaharian sebagai nelayan dan buruh tani. Jumlah penduduk Kecamatan Sapeken secara keseluruhan berjumlah 37.765 jiwa

⁴¹ http://www.ppk-kp3k.kkp.go.id/direktori-pulau/index.php/public_c/pulau_info/386. Diakses tanggal 5 Januari 2023.

(Bappeda. Kab. Sumenep 2023). Secara geografis dan administrasi, Pulau Sapeken berbatasan atau dekat dengan Kalimantan, Pulau Sulawesi, dan Pulau Bali. Faktor geografis tersebut yang menyebabkan adanya keterkaitan suku, adat dan budaya yang ada pada ketiga pulau tersebut. Hal ini dapat terlihat dengan adanya berbagai jenis suku bangsa yang ada di Pulau Sapeken. Diantaranya ialah suku Madura, Suku Bajo, Suku Mandar, Suku Bugis dan Suku Bali.⁴²

Pulau Sapeken memiliki pelabuhan sebagai sarana masyarakat untuk menjangkau hubungan antar daerah dan pulau yang satu dengan pulau yang lainnya. Sarana perhubungan tersebut dapat dilakukan dengan menggunakan jasa angkutan laut, seperti kapal, perahu dan lain sebagainya. Terdapat 2 (dua) Pelabuhan di Kecamatan Pulau Sapeken sendiri, yaitu Pelabuhan Lama dan Pelabuhan Baru. Yang menjadi objek penelitian ini adalah pelabuhan baru Baru yang menjadi tempat bersandarnya kapal-kapal besar seperti perintis, ferry dan lain-lain. sedangkan Pelabuhan lama merupakan sarana perhubungan antar pulau-pulau di Kecamatan Sapeken, biasanya angkutan laut ini menggunakan perahu-perahu kecil. Pelabuhan ini letaknya di Pulau sapeken, yang berada di Pulau Jawa paling ujung.⁴³

⁴² https://id.wikipedia.org/wiki/Sapeken,_Sumenep. Diakses tanggal 6 Januari 2023.

⁴³ Abdurrahman Irham, Suku Bajo Pulau Sapeken, 2021. <http://pagerungankecil.com/berita/read/suku-bajo-pulau-sapeken-simbol-eksistensi-tradisi-dan-ancaman-keterpurukan-warga-pesisir>. Diakses tanggal 15 Maret 2023

Gambar 1
Pelabuhan Baru Kecamatan Sapeken



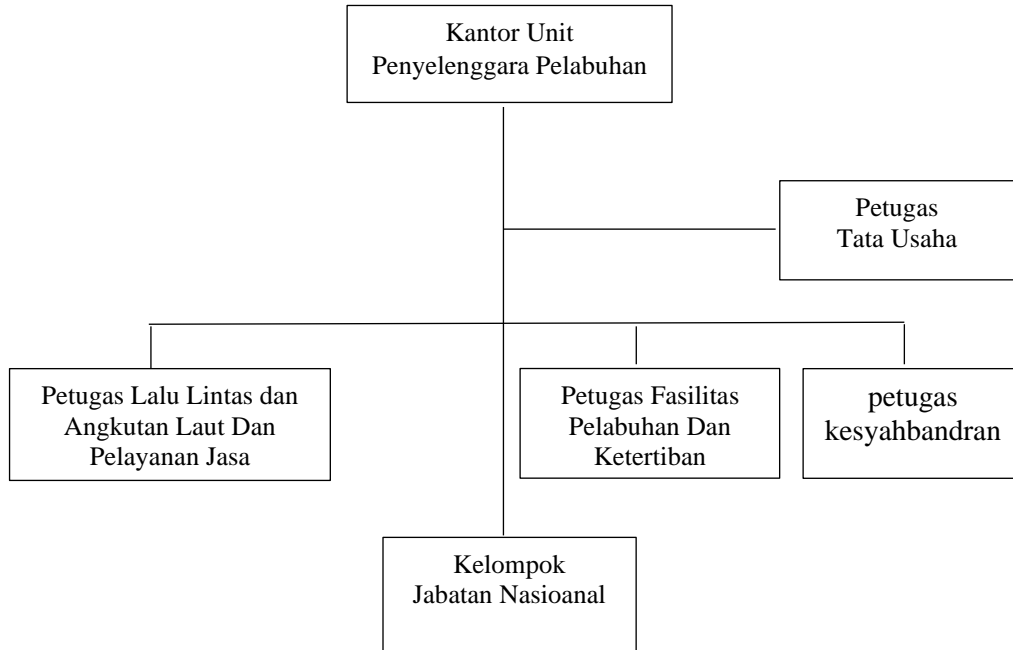
Gambar 1.1. Sumber: Dokumentasi Pribadi (2023)

Seiring dengan perkembangan di Pulau Sapeken yang pesat baik dari segi jumlah penduduk, mobilitas masyarakat dan juga persaingan dengan sarana transportasi udara yang harganya semakin terjangkau. Untuk memenuhi keinginan masyarakat akan pelayanan jasa khususnya angkutan penumpang yang lebih baik, maka masyarakat lebih banyak meminati jasa angkutan laut. Di Pelabuhan Baru Kecamatan Sapeken terdapat KUPP (Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan) Kelas III Sapeken yang berada di bawah naungan kementerian perhubungan dan bergerak pada bidang pelayanan izin berlayar. Tugas KUPP sendiri ialah mengelola dan mengatur pengendalian dan pengawasan kegiatan pelabuhan. Struktur Organisasi Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Sapeken, terdiri atas:

- a) Petugas Tata Usaha
- b) Petugas Lalu lintas dan Angkutan Laut dan Pelayanan Jasa
- c) Petugas Fasilitas Pelabuhan dan Ketertiban
- d) Petugas Kesyahbandaran

Bagan 1

Struktur Organisasi Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III⁴⁴



Adapun visi dan misi KUPP Kelas III Sapeken mengikuti ketentuan visi dan misi pusat pada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sebagaimana dinyatakan dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran adalah “Terwujudnya penyelenggaraan transportasi laut nasional yang efektif, efisien dan berdaya saing serta memberikan nilai tambah sebagai infrastruktur dan tulang punggung kehidupan berbangsa dan bernegara”.

Sedangkan Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut adalah sebagai berikut:

- Menyelenggarakan kegiatan angkutan di perairan dalam rangka memperlancar arus perpindahan orang/dan atau barang melalui perairan

⁴⁴ Djumari Mochamad, Wawancara Selaku Syahbandar Melalui Telepon Seluler/Whatsapp (13 Maret 2023)

dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan berdaya guna.

- Menyelenggarakan kegiatan kepelabuhanan yang andal dan berkemampuan tinggi, menjamin efisiensi dan mempunyai daya saing global untuk menunjang pembangunan nasional dan daerah yang berwawasan nusantara.
- Menyelenggarakan keselamatan dan keamanan angkutan perairan dan pelabuhan
- Menyelenggarakan perlindungan lingkungan maritim di perairan nusantara
- Melaksanakan konsolidasi peran masyarakat, dunia usaha dan pemerintah melalui restrukturisasi dan reformasi peraturan.

2. Hasil Wawancara

Sebagai negara hukum yang membentuk sebuah peraturan yang beredar sebagai batasan dalam kehidupan masyarakat. untuk mewujudkan sistem transportasi laut dalam suatu pelayaran yang tangguh dan terintegrasi tentu hal yang mendasar, yaitu memiliki tatanan yuridis yang kuat dalam aspek hukum dan perundang-undangan pelayaran. Salah satunya adalah peraturan yang mengatur tentang kewajiban mempunyai karcis bagi pengguna jasa angkutan laut. Undang-undang ini menjelaskan bahwa wajib bagi pengguna jasa angkutan laut untuk membeli dan/atau mempunyai karcis apabila menggunakan transportasi laut. Sesuai dalam pasal 38 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran bahwa penumpang yang tidak memiliki karcis tidak bisa melakukan pelayaran. Berikut hasil wawancara otoritas pelabuhan dan pengguna jasa angkutan laut:

a. Otoritas Pelabuhan

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Bapak Mochamad Djumari tentang bagaimana penegakan hukum terhadap penumpang angkutan laut tanpa karcis, dari hasil wawancara tersebut diperoleh keterangan bahwa “Terkait penumpang tanpa karcis harus ditindaklanjuti, demi keselamatan para penumpang. Kemudian tindakan pelabuhan bagi penumpang tanpa karcis adalah menurunkan penumpang untuk membeli karcis di loket”.⁴⁵

Sebagaimana hasil wawancara dari kepala kantor UPP Kelas III Sapeken,⁴⁶ menyatakan bahwa “ Kalau ada penumpang tanpa karcis, maka penumpang akan diturunkan. karena untuk urusan pejualan karcis tidak ada kaitannya dengan syahbandar, syahbandar hanya bertanggungjawab atas keamanan dan keselamatan penumpang. Dan apabila ada penumpang tanpa karcis selama kapal sudah berjalan, maka itu sudah menjadi tanggungjawab nahkoda kapal.” Dari wawancara diatas dapat disimpulkan bahwa tugas Syahbandar yaitu melakukan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2012 pasal 2 disebutkan bahwa kantor kesyahbandaran utama mempunyai tugas melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, serta koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan.

Penulis juga mewawancarai hal tersebut kepada Bapak Moh Hadiansyah Ilham selaku komandan lapangan di pelabuhan sapeken.

⁴⁵ Mochamad Djumari, Wawancara Selaku Syahbandar Sapeken. (13 Maret 2023)

⁴⁶ Mochamad Djumari, Wawancara Selaku Syahbandar Pelabuhan Sapeken (Rabu 13 Maret 2023)

Beliau menjawab bahwa “Staf dinas perhubungan Sapeken sudah memberikan yang terbaik bagi keselamatan para penumpang angkutan transportasi kapal laut, dengan melakukan pengecekan dan pemantauan terhadap karcis. Apabila ditemukan penumpang *illegal* atau penumpang tanpa karcis, maka penumpang tersebut akan diturunkan dari kapal atau tidak diperbolehkan masuk kedalam kapal”.⁴⁷

Sementara itu keterangan dari Bapak Zidni Amali selaku kepala seksi penjagaan, patroli dan penyidikan. menyatakan bahwa “penegakan hukum di pelabuhan Sapeken sudah diterapkan untuk mewajibkan setiap penumpang membeli tiket/karcis. Untuk menegakkan hukum di Pelabuhan Sapeken ini sudah kami terapkan. Akan tetapi, beberapa diantara masyarakat Sapeken kurang akan kesadaran hukum. Akibat dari kesadaran hukum ini mengakibatkan masyarakat semena-semena menjalan peraturan”.⁴⁸

b. Penumpang Tanpa Karcis

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan bapak Gunning selaku penumpang kapal di pelabuhan sapeken tanpa karcis. Dari hasil wawancara tersebut diperoleh keterangan bahwa “Beliau melakukan pelayaran tanpa karcis, itu akibat dari longgarnya pengawasan dan pengecekan tiket/karcis di pelabuhan Sapeken, dari banyaknya pengguna jasa angkutan laut”. Oleh karena itu, beberapa dari penumpang melakukan pelayaran tanpa karcis yang dapat mengakibatkan kelebihan muatan.⁴⁹

⁴⁷ Moh. Hadiansyah Ilham, Wawancara Selaku Komandan Lapangan Di Pelabuhan, (Sapeken, 12 Januari 2023)

⁴⁸ Zidni Amali, Wawancara Selaku selaku kepala seksi penjagaan, patroli dan penyidikan di Bag.Dinas perhubungan, (Sapeken, 17 Januari 2023)

⁴⁹ Gunning, Wawancara selaku pengguna jasa angkutan laut tanpa karcis, (Sapeken, 11 oktober 2022)

Penulis juga mewawancarai Susi Aldira selaku pengguna jasa angkutan laut tanpa karcis. Narasumber menjawab bahwa “Alasan tidak memiliki tiket/karcis, karena rute jarak Sapeken dan Kangean terlalu dekat. Dan dalam rute ini, jarang sekali ada pemeriksaan tiket baik diatas kapal ataupun di pelabuhan”.⁵⁰

Selanjutnya penulis mewawancarai Abdul Malik yang juga merupakan pengguna jasa transportasi laut yang tidak membeli karcis. Beliau menjawab “Saya sengaja tidak membeli karcis pada waktu itu karena saya tidak punya ongkos dan keadaannya juga disitu cukup rame membuat saya lolos masuk kapal tanpa membeli tiket”. Dapat disimpulkan akibat dari tidaknya mematuhi kewajiban membeli tiket/karcis dikarenakan faktor ekonomi dan juga petugas pelabuhan kurang ketat dalam pemeriksaan tiket.⁵¹

Keterangan mengenai tidak ketatnya pengawasan pada kapal juga disampaikan Abdullah. Beliau menjawab bahwa “Pihak Pelabuhan kurang ketat dalam pemeriksaan karcis di atas pelabuhan sehingga beliau dan beberapa penumpang yang melakukan pelayaran tidak membeli karcis di loket dan apabila saya tidak membeli tiket artinya tiket tidak diperiksa oleh kondektur kapal laut (Orang yang memeriksa tiker/karcis para penumpang)”. Kondektur Kapal adalah orang yang dipekerjakan oleh perusahaan untuk membantu dalam operasional perjalanan, meliputi mengecek tiket, menjaga keamanan dan kenyamanan penumpang kapal laut.⁵²

⁵⁰ Susi Aldira, Wawancara Pengguna Jasa Angkutan Laut Tanpa Karcis, (Sapeken 19 Oktober 2022)

⁵¹ Abdul Malik, Wawancara Pengguna Jasa Angkutan Laut Tanpa Karcis, (Sapeken, 5 Oktober 2022)

⁵² Abdullah, Wawancara Pengguna Angkutan Laut Tanpa Karcis, (Sapeken, 6 Oktober 2022)

Penulis juga menanyakan hal yang sama kepada Nurfadilah selaku pengguna jasa angkutan tanpa karcis. Beliau mengatakan alasan tidak membeli atau mempunyai tiket/karcis bahwa beliau “ingin membeli tiket diatas kapal pada saat pemeriksaan. Namun pada saat pengecekan kembali, beliau tidak ada pemeriksaan oleh nahkoda kapal atau kondektur kapal. Itulah sebab dari tidak memiliki tiket pada saat menggunakan jasa transportasi laut”.⁵³

Selanjutnya penulis juga mewawancarai Muhammad Nizam yang juga selaku pengguna jasa transportasi laut tanpa karcis, dengan tujuan untuk memperkuat hasil dari penelitian penulis. Dan penulis memperoleh keterangan bahwa “sebenarnya tidak mempunyai alasan untuk tidak membeli tiket. Pada saat pemeriksaan, beliau tidak ditanyakan keberadaan tiket dan tidak memintanya untuk membeli tiket di atas kapal. Oleh sebab itu, beliau tidak membeli tiket meskipun mengetahui tentang kewajiban membeli tiket/karcis akibat dari longgarnya pihak pelabuhan ataupun nahkoda kapal mengenai hal tersebut”.⁵⁴

Oleh karena itu, beberapa faktor pengguna jasa angkutan laut tidak mematuhi kewajiban membeli karcis dapat disimpulkan berdasarkan hasil wawancara diatas, antara lain: pertama, longgarnya pengawasan pihak pelabuhan atau nahkoda kapal dalam pemeriksaan tiket, baik di pelabuhan ataupun di atas kapal. kedua, Akibat dari faktor ekonomi yaitu tidak mempunyai ongkos untuk melakukan transportasi tersebut.

⁵³ Nurfadilah, Wawancara Pengguna Jasa Angkutan Laut Tanpa Karcis, (28 Maret 2023)

⁵⁴ Muhammad Nizam, Wawancara Pengguna Jasa Angkutan Laut Tanpa Karcis, (29 Maret 2023)

B. PEMBAHASAN

1. Faktor Penumpang Kapal Tidak Mematuhi Aturan Kewajiban Membeli Karcis Sebagai Syarat Penggunaan Jasa Angkutan Transportasi Laut

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2016 Tentang kewajiban Penumpang Angkutan Penyeberangan Memiliki Tiket menyebutkan bahwa setiap penumpang angkutan laut wajib membeli tiket/karcis. Pemerintah telah mengeluarkan regulasi tentang kewajiban membeli karcis, dimana regulasi ini merupakan kepastian hukum untuk melindungi pengguna jasa angkutan laut dalam transportasi kapal laut. Dalam Undang-undang tentang pelayaran tujuan diberlakukannya adalah untuk mendapatkan perlindungan keamanan dan keselamatan apabila terjadi kecelakaan. Selain itu tiket kapal laut berfungsi sebagai bukti pengangkutan penumpang, yang merupakan dana himpunan masyarakat dalam bentuk iuran wajib yang ada pada asuransi.

Tarif karcis di Pelabuhan Sapeken tergolong cukup terjangkau yaitu mulai dari Rp. 25.000-, hingga Rp. 200.000-, untuk sekali perjalanan. Akan tetapi di Pelabuhan Baru Kecamatan Sapeken, seringkali ditemukan penumpang tanpa karcis atau lazimnya disebut penumpang *illegal*. Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2016 Tentang Kewajiban Penumpang Angkutan Penyeberangan Memiliki Tiket menyebutkan pada pasal 2 ayat (2) bahwa setiap penumpang angkutan penyeberangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memiliki tiket. Tiket/Karcis merupakan bukti pengangkutan penumpang. Dengan adanya tiket/karcis, penumpang akan mendapatkan jaminan keamanan dan keselamatan selama melakukan pelayaran tersebut. Disisi lain, penumpang tanpa karcis pada kapal

akan berdampak sulitnya mengawasi standar jumlah penumpang yang berpotensi muncul kelebihan muatan pada angkutan laut.

Dari beberapa hasil wawancara yang dilakukan oleh penulis, bahwa ada 2 (dua) faktor yang mengakibatkan penumpang tidak mematuhi kewajiban membeli atau mempunyai tiket di Pelabuhan Baru Kecamatan Sapeken, antara lain:

1) Faktor pengawasan yang kurang ketat

Dari beberapa hasil wawancara diatas, mengatakan alasan penumpang yang tidak membeli karcis yaitu karena kurangnya pengawasan yang ketat dalam memeriksa karcis di pelabuhan sapeken. Akhirnya kondisi ini dimanfaatkan oleh masyarakat Sapeken yang menggunakan jasa angkutan laut, sehingga timbul kurang ketertiban untuk patuh pada kewajiban pembelian karcis. Sebagaimana dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 37 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Laut. Pengawasan tersebut juga dilakukan dalam tata tertib administrasi pelaksanaan penjualan, pemeriksaan tiket penumpang angkutan laut guna meningkatkan efisiensi, kenyamanan penumpang dan aspek keselamatan angkutan laut.

2) Faktor Ekonomi

Secara ekonomi, mayoritas masyarakat sapeken bermata pencaharian nelayan dan buruh tani yang belum modern dan lebih menggunakan cara tradisional. Perekonomian di pulau sapeken mayoritas masih mengandalkan potensi sumber daya alam sektor perikanan. Dengan luas dan keanekaragaman hayati di laut pulau Sapeken membuat para nelayan lebih mudah mendapatkan hasil penangkapan yang maksimal serta

menjadi penyumbang hasil perikanan yang banyak. Namun dari hasil tersebut, bukan semata-mata bisa memenuhi setiap kebutuhan masyarakat Sapeken. Karena kondisi ekonomi yang tidak memungkinkan memaksa seseorang tersebut tidak membeli karcis, akhirnya tidak mematuhi kewajiban membeli karcis.

Adapun klaster responden penulis terhadap dua faktor yang berdampak pada ketidakpatuhan karcis akan disampaikan pada tabel dibawah ini:

Tabel 1
Jumlah Faktor Penumpang Tidak Menaati Kewajiban Mempunyai Karcis

No	Nama	Longgarnya Pengawasan Dalam Memeriksa Tiket	Faktor Ekonomi
1	Gunning	-	✓
2	Susi Aldira	✓	-
3	Abdul Malik	✓	-
4	Abdullah	✓	-
5	Ikhsanul Amal	✓	-
6	Ifantri Hakiki	✓	-
7	Nurfadilah	✓	✓
8	Fairuz	✓	-
9	Muhammad Nizam	✓	-
10	Jufri	-	✓

Sumber : Data olahan pribadi (2023)

Problematika diatas terjadi karena tidak ada penegakan hukum penumpang tanpa karcis untuk menaatinya. Seketat apapun peraturan di Pelabuhan Sapeken, tanpa adanya penegakan hukum tetap tidak akan berjalan dengan baik. Hal ini akan berpotensi buruk karena dapat mempengaruhi penumpang lain yang taat hukum untuk melanggar hukum.

Dalam Angkutan Laut penegakan hukum tidak hanya berlaku kepada penumpang tanpa tiket saja, akan tetapi penegakan hukum juga berlaku kepada nahkoda kapal. Nahkoda Kapal juga bertanggungjawab atas keselamatan dan keamanan penumpang. Namun yang terjadi di Pelabuhan Baru Kecamatan Sapeken, nahkoda kapal atau kondektur kapal juga menjual tiket di atas kapal dan penumpang tersebut tetap dikatakan penumpang *illegal* karena tidak tercatat di manifest kapal, hanya di data pada nahkoda kapal saja. Langkah tersebut merupakan tindak lanjut dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 37 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Laut.

Penegakan hukum menurut pendapat Soerjono Soekanto adalah kegiatan menyasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan dalam kaidah-kaidah, pandangan-pandangan yang mantap dan mengejawahkannya dalam sikap, tindak sebagai serangkaian penjabaran nilai tahap akhir untuk menciptakan kedamaian pergaulan hidup. Selain itu, Penulis menganalisis ketidaktaatan penumpang di Pelabuhan Sapeken berdasarkan 4 (empat) faktor penegakan hukum yang disampaikan Soerjono Soekanto, antara lain:⁵⁵

1) Faktor Hukum itu sendiri

Perlu dilakukan sinkronisasi dan harmonisasi peraturan perundang-undangan terkait penegakan hukum agar tidak terjadi ketidaktaatan peraturan yang dapat menimbulkan kesalahan dalam penerapannya. Berdasarkan penelusuran yang dilakukan penulis, kondisi saat ini terdapat banyak peraturan perundang-undangan. Banyaknya peraturan perundang-undangan sudah tentu berpengaruh terhadap kualitas peraturan perundang-undangan. Jumlah peraturan perundang-undangan yang banyak tersebut dapat berakibat saling

⁵⁵ Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*, (Jakarta: Raja Grafindo, 1983), h.

tidak konsisten antara peraturan perundang-undangan yang satu dengan yang lain.

2) Faktor Mentalitas Petugas

Apabila peraturan perundang-undangan sudah baik, tetapi mental penegak hukum kurang baik, maka akan terjadi gangguan pada sistem penegakan hukum. Mentalitas petugas memegang peran yang sangat penting karena berdasarkan kasus yang terjadi, penyimpangan justru kebanyakan karena jeleknya/rendahnya mental para petugas. Dalam masalah mentalitas petugas, integritas menjadi faktor penentu dalam pelaksanaan penegakan hukum. Hitam atau putihnya penegakan hukum sangat bergantung pada integritas para petugas atau penegak hukum.

3) Fasilitas yang diharapkan untuk mendukung pelaksanaan hukum

Apabila peraturan perundang-undangan sudah baik dan juga mentalitas penegaknya baik, akan tetapi fasilitas kurang memadai (dalam ukuran tertentu), maka penegakan hukum tidak akan berjalan dengan semestinya. Fasilitas memang bukan satu-satunya faktor yang menentukan penegakan hukum berjalan dengan baik. Untuk saat ini, kalangan hakim sudah memperoleh fasilitas yang lumayan dibandingkan sebelumnya. Negara perlu mengupayakan agar aparat penegak hukum yang lain juga diberikan fasilitas yang baik. Apabila negara sudah memberikan fasilitas yang baik tetapi masih juga terjadi penyelewengan, maka perlu diberikan sanksi yang berat. Sistem reward dan punishment harus diterapkan dengan konsisten.

4) Kesadaran Hukum, Kepatuhan Hukum dan Perilaku Pengguna Jasa Angkutan Laut atau Warga Masyarakat

Hal yang tidak kalah penting adalah kesadaran hukum, kepatuhan hukum dan perilaku warga masyarakat. Percuma saja kalau 3 unsur di atas sudah baik kondisinya tetapi tidak diimbangi dengan kesadaran hukum, kepatuhan hukum dan perilaku masyarakat. Secara ekstrem bahkan boleh dikatakan, ketiga hal di atas menjadi tidak banyak artinya apabila warga masyarakat Indonesia perilakunya baik, kesadaran dan kepatuhan hukumnya sangat tinggi.

Menurut Soerjono Soekanto, beberapa permasalahan dalam penegakan hukum yang dihadapi oleh Indonesia terutama pada objek penelitian penulis, dapat dianalisa dengan rendahnya tingkat kesadaran hukum pengguna jasa angkutan laut sebagai berikut:

a) Pengetahuan Hukum

Pengetahuan hukum adalah dimana seseorang telah mengetahui bahwa perilaku-perilaku tertentu diatur oleh hukum. Pengetahuan hukum pengguna jasa angkutan laut di Pelabuhan Baru Sapeken dapat diukur apabila pengguna jasa angkutan laut mengetahui bahwa kewajiban membeli karcis sebagaimana telah diatur dalam Undang-undang tentang pelayaran.

Berdasarkan hasil wawancara dari 10 (sepuluh) responden di atas, 8 (delapan) responden mengetahui tentang kewajiban membeli dan mempunyai karcis, sedangkan 2 (dua) responden tidak mengetahui aturan kewajiban membeli karcis sebagai syarat menggunakan jasa angkutan laut, untuk mendapatkan jaminan keamanan dan keselamatan selama berlayar. Dari banyaknya pengguna jasa transportasi laut di Pelabuhan Sapeken, penumpang harus mengetahui tentang aturan kewajiban membeli karcis

dan fungsinya. selain mengetahui hukum tersebut, penumpang juga harus menaatinya untuk memitigasi risiko insiden kecelakaan kapal laut.

b) Pemahaman Hukum

Pemahaman hukum ini dapat diukur apabila peraturan-peraturan dapat dimengerti oleh masyarakat. Hal ini dapat diukur apabila pengguna jasa angkutan laut paham terkait pasal 38 Undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran yang bertujuan memberikan perlindungan dan jaminan, baik dari segi keamanan dan keselamatan selama melakukan pelayaran. Berdasarkan wawancara diatas, penulis memperoleh jawaban dari 10 (sepuluh) responden, 9 (sembilan) responden tidak paham hukum mengenai kewajiban membeli karcis. Sedangkan 1 responden paham hukum mengenai kewajiban membeli karcis. Dari banyaknya pengguna jasa angkutan laut tanpa karcis masih banyak yang kurang paham atas manfaat dari kewajiban karcis tersebut. Selain mengetahui hukum tersebut, penumpang harus memahami urgensi kedudukan karcis. Karena karcis ini bagian dari proteksi jaminan keselamatan penumpang.

Oleh karena itu, perlu adanya edukasi penting terhadap karcis bagi pengguna jasa angkutan laut, agar penumpang mendapatkan perlindungan dan jaminan, yaitu keamanan dan keselamatan selama menggunakan jasa angkutan laut. Keberadaan karcis penumpang angkutan transportasi laut, bisa mengklaim asuransi apabila terjadi kecelakaan atau kerugian penumpang bagi pihak pengangkut yang melanggar aturan hukum.

c) Sikap Hukum

Menurut Soerjono Soekanto sikap hukum adalah suatu kecenderungan untuk menerima hukum karena dianggap berguna dan menguntungkan

apabila hukum tersebut dipatuhi.⁵⁶ Seseorang memiliki kecenderungan untuk menerima atau menolak hukum karena adanya penilaian dan penghargaan pada hukum, bahwa hukum tersebut dapat bermanfaat atau tidak bermanfaat bagi kehidupan manusia. Dari sikap hukum terhadap pengguna jasa angkutan laut di Pelabuhan Baru Sapeken ditunjukkan dengan apakah pengguna jasa angkutan laut tertarik untuk menaati peraturan membeli karcis tanpa rasa keberatan serta dapat mematuhi karena mempunyai rasa hormat terhadap hukum atau peraturan.

Berdasarkan hasil wawancara, penulis mendapatkan 9 responden yang tidak menerima sikap hukum dan 1 responden yang dapat menerima sikap hukum. Hal tersebut merupakan suatu kecenderungan untuk menerima hukum karena dianggap berguna dan menguntungkan penumpang angkutan laut apabila aturan tersebut dipatuhi. Pelanggaran karcis ini merupakan wujud manifestasi tidak adanya sikap hukum bagi penumpang yang tidak membeli karcis, yaitu dengan mencari keuntungan untuk tidak membayar biaya karcis dan keuntungan tersebut juga diambil dari longgarnya pengawasan dalam pemeriksaan karcis.

d) Pola Perilaku Hukum

Pola perilaku hukum adalah dimana manusia telah memenuhi aturan yang berlaku sesuai hukum. pola perilaku hukum ini merupakan tingkat utama karena dapat dilihat bagaimana masyarakat patuh pada peraturan yang berlaku dalam kehidupan yang nyata. Dalam hal ini dapat diukur apakah pengguna jasa angkutan laut di Pelabuhan Baru kecamatan Sapeken dapat mematuhi aturan kewajiban membeli karcis sesuai dalam pasal 38

⁵⁶ Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum Dan Kepatuhan Hukum*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2002), 215.

UU tentang pelayaran bahwa setiap pengguna jasa angkutan laut wajib membeli karcis, untuk mendapatkan jaminan keamanan dan keselamatan selama berlayar. Masyarakat Sapeken akan mempermudah mendapatkan perlindungan dan dapat memitigasi risiko insiden kecelakaan di Pelabuhan Baru Kecamatan Sapeken. Berdasarkan hasil wawancara, penulis mendapatkan hasil dari 10 responden. Kemudian para responden mengatakan bahwa yang tidak mempunyai tiket, maka tidak ada perbuatan hukum. Oleh karena itu, pengguna jasa angkutan laut di Pelabuhan Baru Kecamatan Sapeken kurang menunjukkan pola perilaku hukum yang sadar akan hukum yang berlaku.

Penegakan hukum bisa berjalan dengan baik apabila keempat permasalahan ini bisa berjalan dengan baik. Seketat apapun peraturan di Pelabuhan Sapeken, tanpa adanya penegakan hukum tetap tidak akan berjalan dengan baik.

Tabel 2
Faktor Penegakan Hukum Berdasarkan Kesadaran Hukum Penumpang
Angkutan Laut

No	Nama	Pengetahuan Hukum	Pemahaman Hukum	Sikap Hukum	Perbuatan Hukum
1	Gunning	Ya	Tidak	Ya	Tidak
2	Susi Aldira	Ya	Ya	Ya	Tidak
3	Abdul Malik	Ya	Tidak	Ya	Tidak
4	Abdurrahman	Ya	Tidak	Ya	Tidak
5	Ikhsanul Amal	Ya	Tidak	Ya	Tidak
6	Ifantri Hakiki	Ya	Tidak	Ya	Tidak
7	Hatima	Tidak	Tidak	Ya	Tidak
8	Fairuz	Ya	Tidak	Tidak	Tidak
9	Muhammad Nizam	Ya	Tidak	Ya	Tidak

19	Jufri	Tidak	Tidak	Ya	Tidak
----	-------	-------	-------	----	-------

Sumber : Data olahan pribadi tahun 2023

Berdasarkan hasil penelitian, seharusnya pelanggaran karcis ini harus dihindari, dan aturan kewajiban karcis harus dipatuhi, mengingat banyaknya pengguna jasa angkutan laut. Apabila aturan tersebut tidak dipatuhi, maka konsekuensinya akan berdampak negatif pada penumpang bagi yang melanggar aturan. Konsekuensi tersebut berupa penumpang diturunkan dari kapal ke pelabuhan atau disita barang-barang bawaannya. Menurut Gunawan⁵⁷ dalam penelitiannya menyatakan bahwa beberapa akibat dan konsekuensi bagi pihak penumpang yang tidak memiliki karcis penumpang dalam kegiatan pengangkutan laut diantaranya yaitu diturunkan di pelabuhan, disita barang bawaan, dipekerjakan sampai tempat tujuan, dimasukkan ke dalam sel kapal karena dikhawatirkan melakukan tindakan kejahatan yang merugikan penumpang lainnya. Dalam hal ini, penumpang yang melanggar tidak akan tercatat di manifest kapal, apabila terjadi kecelakaan. Kemudian penumpang tidak akan mendapatkan jaminan keamanan dan keselamatan dan tidak dapat mengklaim asuransi tersebut.

Seiring dengan diberlakukannya Undang-undang RI Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, maka setiap pengguna jasa angkutan laut wajib menaati peraturan yang ada, sebagaimana disebutkan dalam pasal 38 Ayat 1 dan 2 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. pada ayat 1 disebutkan bahwa “Perusahaan pengangkutan diperairan wajib mengangkut penumpang dan/atau barang terutama angkutan pos yang disepakati dalam perjanjian pengangkutan”. Selanjutnya disebutkan di Ayat (2) yaitu “Perjanjian pengangkutan sebagaimana yang disebutkan di ayat (1) dibuktikan dengan karcis penumpang dan dokumen

⁵⁷ Gunawan Putra Muttandi, *Implikasi Hukum Terhadap Penumpang Yang Tidak Memili Karcis Dalam Kegiatan Pengangkutan Laut*, Skripsi, 2020. Dikses Di [Http://Lib.Umrah.Ac.Id/](http://lib.umrah.ac.id/) Tanggal 1 Maret 2023

muatan”. Dipertegas lagi didalam Pasal 40 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyebutkan bahwa “Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati Dalam aturan ini pengguna jasa wajib membeli tiket sebelum melakukan pelayaran agar nama-nama pengguna jasa angkutan laut tercatat di manifes kapal.

Selain itu, akibat hukum yang ditentukan dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku adalah penumpang Pelabuhan Sapeken tersebut tidak mendapatkan asuransi kecelakaan penumpang oleh perusahaan asuransi dan sulit untuk mendapatkan hak-haknya sebagai penumpang didalam kegiatan pengangkutan laut di perairan dan/atau laut serta pihak pengangkut dimungkinkan dapat bebas dari tanggungjawabnya terhadap penumpang yang secara sadar dan sengaja tidak memiliki karcis penumpang.

Pentingnya faktor untuk menaati aturan hukum membeli karcis di Pelabuhan Kapal Sapeken, guna untuk mengontrol jumlah kapasitas penumpang dan menghindari kelebihan muatan. Faktor kelebihan muatan menjadi salah satu faktor penyebab kecelakaan kapal laut. Sedangkan penumpang yang tidak memiliki karcis akan mempengaruhi jumlah standar muatan. Maka, penumpang yang membeli karcis seacar tidak langsung juga peduli dengan keselamatan transportasi kapal laut

2. Penegakan Hukum Otoritas Pelabuhan Terhadap Penumpang Angkutan Laut Tanpa Karcis di Pelabuhan Baru Sapeken Dalam Memitigasi Risiko Insiden Kecelakaan

a. Faktor kendala penegakan hukum otoritas pelabuhan terhadap penumpang tanpa karcis

Dalam rangka meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayaran di wilayah Indonesia, Perlu ada penegakan hukum oleh pihak terkait. Dalam Penegakan tersebut, akan berpotensi terhadap pelanggaran kepatuhan kelaiklautan kapal yang menjadi salah satu aspek penting, untuk kebutuhan mutlak dan tanggung jawab bersama, baik regulator, operator dan termasuk para pengguna jasa. Sebagaimana tingkat keselamatan dan keamanan pelayaran yang terjadi di Pelabuhan Baru Kecamatan Sapeken.

Menurut Soerjono Soekanto, berpendapat bahwa “Penegakan hukum adalah kegiatan menyasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan dalam kaidah-kaidah, pandangan yang mantap dan mengejawantahnya dalam sikap, tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup.”⁵⁸ Dalam penegakan hukum tidak hanya semata-mata berdasarkan penerapan perundang-undangan saja, akan tetapi faktor yang mempengaruhi penegakan hukum. Berikut faktor yang mempengaruhi penegakan hukum, antara lain:

a. Faktor Hukum

Kewajiban mempunyai karcis bagi pengguna jasa angkutan laut sudah diatur dalam KUHD tentang penyelenggaraan pengangkutan laut.

⁵⁸ Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, (Jakarta: Raja Grafindo, 1983), h. 7.

Ketentuan yang mengatur penyelenggaraan pengangkutan laut maupun penggunaan kapal laut di dalam KUHD meliputi:

- a) Buku II KUHD titel V, mengenai penyediaan dan penggunaan kapal, yang diatur melalui Pasal 435 sampai dengan Pasal 436 KUHD.
- b) Buku II KUHD titel V-A, mengenai pengangkutan barang, yang diatur melalui Pasal 466 sampai dengan Pasal 520 KUHD.
- c) Buku II KUHD titel V-B, mengenai pengangkutan orang, yang diatur melalui Pasal 521-533 KUHD,

Kemudian pasal 38 dan dipertegas lagi didalam Pasal 40 Ayat (2) Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah No. 22 tahun 2011 tentang Angkutan Perairan. Undang-undang ini telah mencerminkan suatu peraturan perundang-undangan yang baik. karena Undang-undang tersebut telah memperhatikan ancaman yang diatur dalam pasal 1365 KUHP tentang melawan perbuatan hukum. Maksud dari melawan perbuatan hukum disini adalah bagi yang melanggar aturan kewajiban membeli karcis, karena sudah jelas bahwa setiap pengguna jasa angkutan laut wajib membeli karcis.

Undang-undang ini masih belum spesifik apabila diterapkan kepada masyarakat karena kurangnya pengetahuan mereka tentang manfaat mempunyai karcis dan bahayanya apabila tidak mempunyai karcis. Oleh karena itu, bagi penulis masih perlu adanya peraturan kewajiban karcis secara tegas. Sehingga penjelasan diatas dapat diketahui bahwa faktor hukum mempengaruhi penegakan hukum terhadap penumpang angkutan laut tanpa karcis.

- b. Faktor penegak hukum

Penegak hukum adalah pihak-pihak yang langsung maupun tidak langsung terlibat dalam penegak hukum mulai dari polisi, jaksa, hakim, penasehat hukum dan hingga petugas sipir sipir pemasyarakatan. Setiap profesi penegak hukum mempunyai wewenang atau kekuasaan tugas masing-masing. Tugas dari penegak hukum adalah meyakinkan dan menjelaskan permasalahan hukumnya, sehingga diperoleh suatu keyakinan hakim memutuskan suatu perkara. Namun kenyataannya penegakan hukum tidak berjalan dalam koridor yang benar, sehingga penegakan hukum mengalami dalam tingkatan teknis operasional di masing-masing penegak hukum.

Keperibadian pihak-pihak pelabuhan juga mempengaruhi faktor penegak hukum. otoritas pelabuhan mempunyai wewenang atau kekuasaan dalam mengatur keadaan di Pelabuhan Sapeken dan bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan penumpang. Akan tetapi penegakan otoritas syahbandar kurang efektif dalam mengkondisikan pengguna jasa angkutan laut yang mendapatkan celah bagi yang tidak memiliki karcis. Penyebabnya antara lain:

- a) Rendahnya kualitas polisi
- b) kurangnya sumber daya manusia
- c) tidak adanya mekanisme penegakan hukum yang terintegrasi, baik dan modern.

Dengan keadaan demikian ini, maka penegak hukum yang tidak dapat menjalankan UU sebagaimana yang seharusnya telah diamanatkan di dalam Undang-Undang RI Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran dan akan berdampak negatif terhadap penegakan hukumnya.

c. Faktor Sarana dan fasilitas

Tanpa adanya sarana atau fasilitas tertentu, maka tidak mungkin penegakan hukum akan berlangsung dengan lancar. Sarana tau fasilitas tersebut, antara lain, mencakup tenaga manusia yang berpendidikan dan terampil, organisasi yang baik, peralatan yang memadai, keuangan yang cukup, dan seterusnya. Selain itu tidak lengkapnya atau tidak adanya sarana atau fasilitas tersebut, akan mengkin penegakan hukum menyerasikan peranan yang seharusnya dengan peranan yang aktual.

Tenaga manusia yang berpendidikan tinggi disini diartikan sebagai para penegak hukum yang berkualitas yaitu mampu atau dapat melayani dan mengayomi masyarakat sesuai dengan tugas dan bidangnya masing-masing. Contohnya Di Pelabuhan Baru Sapeken mempunya 1 bidang pos guna untuk kondektur atau otoritas pelabuhan dapat melakukan pemeriksaan karcis secara ketat, namun kurangnya alat canggih dalam pemeriksaan tiket di pos tersebut, maka fenomena penumpang tanpa kaercis akan bertambah terus-menerus. Sehingga diperlukan tenaga otoritas pelabuhan yang maksimal untuk menegakan hukum di Pelabuhan Baru Pulau Sapeken.

d. Taraf kesadaran masyarakat

Masalah utama dalam penegakan hukum terhadap penumpang angkutan laut tanpa karcis yaitu kurangnya kesadaran terhadap kewajiban membeli karcis. Perlu adanya penegakan hukum bagi masyarakat yang menggunakan jasa angkutan laut untuk memiliki tiket/karcis, agar mendapatkan perlindungan hukum dan santunan apabila terjadi kecelakaan. Sebenarnya sebagian atau banyak dari pengguna jasa angkutan

laut mengetahui fungsi dari karcis itu sendiri. Namun ternyata tingkat kesadaran hukum ini membuat para pengguna jasa angkutan laut masih banyak yang melanggar aturan kewajiban mempunyai karcis. Sehingga sampai saat ini penegak hukum jarang bahkan tidak pernah menangani kasus penumpang tanpa karcis.

Akibat dari penumpang tanpa tiket/karcis tersebut, menjadi salah satu faktor kecelakaan yaitu kelebihan muatan pengangkutan. Faktor pemuatan ini menjadi salah satu faktor penyebab kecelakaan kapal laut. Banyak kecelakaan kapal terjadi akibat kondisi pemuatan kapal yang tidak sesuai. Faktor pemuatan yang menjadi kecelakaan kapal terdiri dari kapal kelebihan muatan, pengaturan muatan yang tidak sesuai dan muatan bergeser di atas kapal.⁵⁹

Tingginya kesadaran hukum di Kecamatan Sapeken akan memunculkan masyarakat yang taat peraturan, seperti menaati kewajiban membeli karcis. Dengan mengetahui dan memahami hal-hal tersebut, maka dapat memudahkan penegak hukum untuk mengidentifikasi nilai-nilai dan norma-norma atau kaidah-kaidah yang berlaku di lingkungan Kecamatan Sapeken. Oleh karena itu, seketat apapun peraturan yang dibuat tanpa adanya kesadaran hukum dan taat hukum dari penumpang sendiri, semua tidak akan berjalan dengan baik.

e. Faktor budaya dan masyarakat

Budaya atau sistem hukum pada dasarnya mencakup nilai-nilai yang mendasari hukum yang berlaku, nilai-nilai yang merupakan konsepsi-konsepsi abstrak mengenai apa yang dianggap buruk sehingga harus

⁵⁹ Shanty Yahya, Puji Astuti Amalia, Analisis Faktor Dominan Penyebab Kecelakaan Kapal Di Perairan Laut Indonesia, *Jurnal Maritim*, Vol.12 No. 2 Desember 2022. h. 26

dihindari. Pengangkutan merupakan suatu persetujuan timbal balik antara pengangkut dan konsumen, dimana pihak dari pengangkut telah setuju untuk melakukan proses pengangkutan barang dan konsumen dari tempat di angkut ke tempat lainnya yang dituju sesuai perjanjian.

Dalam pengangkutan tentu ada perjanjian baik secara tertulis ataupun secara lisan, asal diantara pihak terdapat persetujuan kehendak. Namun pada pengangkutan transportasi kapal laut ini tentu mempunyai perjanjian pengangkutan yang selalu dibuat secara tertulis, yaitu dalam bentuk dokumen atau juga bisa disebut dengan surat angkutan, misalnya berupa tiket/karcis.

Pengguna jasa angkutan laut sudah mengetahui aturan kewajiban membeli karcis, namun masih beberapa dari mereka tidak mematuhi aturan tersebut. Mengingat bagi penumpang tanpa karcis tidak memerlukan biaya dan mengambil keuntungan untuk tidak membeli karcis. Sehingga keberadaan penumpang tanpa karcis merupakan suatu kebiasaan atau menjadi budaya yang hidup dalam masyarakat. Oleh karena itu, otoritas pelabuhan atau syahbandar lebih ketat lagi dalam menegakkan hukum terhadap penumpang tanpa karcis untuk memitigasi risiko insiden kecelakaan transportasi kapal laut.

Dari problem-problem diatas, memerlukan solusi untuk meningkatkan kepuasan dan mampu menjamin keselamatan dan keamanan bagi seluruh pengguna jasa angkutan laut. Adanya krisis ekonomi yang dialami masyarakat Sapeken mengakibatkan penumpang angkutan laut tidak membeli tiket/karcis. Hal ini perlu adanya penegakan hukum oleh otoritas pelabuhan untuk menjadi

infrastruktur dalam menggerakkan roda perekonomian di Kecamatan Sapeken, yang merupakan daerah 3T (terdepan, terluar dan tertinggal).

Penegakan hukum awalnya perlu mempelajari tentang hukum terlebih dahulu sebelum membahas tentang penegakan hukum tersebut. Hukum adalah suatu dasar melakukan suatu penegakan aturan. Penegakan hukum merupakan menjadi proses, dalam dasarnya adalah penerapan direksi yang menyangkut menciptakan keputusan yang tidak secara ketat diatur oleh kaidah aturan, namun memiliki unsur evaluasi pribadi. Penegakan hukum dapat juga diartikan sebagai penyelenggaraan hukum oleh petugas penegak hukum dan oleh setiap yang mempunyai kepentingan sesuai dengan kewenangannya masing-masing menurut aturan hukum yang berlaku.

Karena harganya yang cukup terjangkau dengan harga mulai dari 17 Ribu hingga 207 Ribu, meskipun kini sudah tersedia angkutan udara. Namun, seringkali ditemukan penumpang tanpa karcis, oleh karena itu perlu adanya penegakan hukum terhadap masyarakat yang belum mengetahui fungsi karcis itu sendiri, apabila menggunakan jasa angkutan laut. Tidak hanya laut saja, akan tetapi angkutan umum lainnya mempunyai kewajiban membeli karcis.

Menurut Pasal 1 UUD Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, kapal adalah kendaraan air yang digerakan dengan tenaga mesin, mekanik, energi lainnya di tarik ataupun ditunda, termasuk kendaraan termasuk kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang berpindah-pindah. Melalui kapal, manusia akan dipermudah untuk memindahkan barang dari satu tempat ke tempat lain melalui angkutan laut.

Penegakan hukum otoritas pelabuhan terhadap penumpang angkutan laut tanpa karcis di pelabuhan baru ini, ditujukan guna meningkatkan ketertiban dan kepastian hukum dalam memitigasi risiko insiden kecelakaan. Hal ini bertujuan untuk menertibkan fungsi, tugas dan wewenang otoritas pelabuhan yang bertugas menegakan hukum di lingkungan tersebut. Tingkat perkembangan masyarakat juga mempengaruhi cara penegakan hukum. Karena dalam masyarakat modern dengan tingkat rasionalisasi, spesialisasi dan kesesuaian untuk memenuhi kebutuhan yang tinggi akan menjadi semakin kompleks dan sangat birokratis atau cara bekerja yang banyak lika-likunya. Berbeda dengan masyarakat di Pulau Sapeken.

Tidak hanya keterbatasan perekonomian, melainkan kurangnya kesadaran masyarakat terhadap lingkungan. Sehingga perlu adanya kesadaran hukum bagi pengguna jasa angkutan laut guna untuk melindungi dari malapetaka yang tidak disangka kapan datangnya. Efektifnya penegakan hukum sangat ditentukan oleh tingkat kepatuhan masyarakat terhadap kewajiban membeli tiket/karcis sebagai bukti pengangkutan, yang merupakan dana himpunan masyarakat dalam bentuk iuran wajib yang ada pada asuransi. Iuran wajib tersebut sudah diatur dalam pasal 3 dan 4 Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tentang ketentuan-ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang. Keberadaan tiket/karcis ini sangat penting, sebagai tanda bukti bahwa penumpang yang memiliki karcis akan mendapatkan perlindungan keselamatan dan santunan apabila terjadi kecelakaan.

Kesadaran hukum berkaitan dengan ketaatan hukum yang memiliki hubungan erat satu sama lain. Terdapat dua bagian dari kesadaran hukum yaitu

kesadaran hukum positif dan kesadaran hukum negatif. Kesadaran hukum positif merupakan kesadaran seseorang terhadap suatu peraturan yang berlaku sehingga seseorang tersebut menaati peraturan tersebut. Kesadaran hukum negatif adalah kesadaran hukum tetapi karena dalam situasi mendesak orang tersebut melanggarnya. Sehingga, kesadaran hukum positif lebih identik dengan ketaatan hukum. Sedangkan, kesadaran hukum positif identik dengan pelanggaran atau ketidaktaatan hukum.

Selain tergantung pada kesadaran hukum masyarakat, pelaksanaan hukum juga ditentukan oleh penegak hukum yaitu otoritas syahbandar. Dalam wawancara penegakan hukum otoritas syahbandar mengatakan bahwa “Kami selaku bagian dari kepelabuhanan sudah menegakkan kewajiban untuk membeli karcis. sebagaimana sudah disebutkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 28 Tahun 2016 Tentang Kewajiban Penumpang Angkutan Penyeberangan Memiliki Tiket. Dan untuk kedepannya kami akan lebih ketat lagi dalam pemeriksaan tiket dipelabuhan untuk meminimalisir kasus-kasus penumpang tanpa tiket. Karena hal ini perlu ditindak lanjuti untuk menghindari kecelakaan kapal laut”.⁶⁰ Hal tersebut merupakan upaya meningkatkan peran penegak hukum untuk menumbuhkan kesadaran hukum anggota masyarakat di Kecamatan Sapeken.

b. Penegakan hukum sebagai upaya mitigasi insiden kecelakaan transportasi laut

Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki keanekaragaman potensi wisata di berbagai pulau-pulau yang tersebar di nusantara, dimana untuk menjangkau pulau tersebut harus ditempuh dengan menggunakan angkutan

⁶⁰ Mochamad Djumari, Wawancara Selaku Syahbandar Pelabuhan Sapeken (Rabu 13 Maret 2023)

laut. Disamping itu proses penegakan hukum dan penerapan peraturan di bidang Pelayaran juga tidak dilaksanakan secara optimal maka akibatnya peristiwa kecelakaan di laut kerap terjadi, jika demikian maka masyarakat pengguna transportasi laut lah yang dirugikan. Terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran menyangkut keadaan angkutan di perairan, terpenuhinya rambu-rambu pelayaran dari dan ke pelabuhan, dan kondisi lingkungan maritim.

Berdasarkan hasil wawancara mengenai Penegakan hukum sebagai upaya mitigasi insiden kecelakaan merupakan hal yang sangat penting untuk dilakukan. tanpa adanya penegakan hukum masyarakat atau pengguna jasa angkutan laut akan menjalankan aturan sesuka hatinya. Sebagaimana yang terjadi di Pelabuhan Baru Sapeken dilihat dari tingkat kesadaran hukum yang masih rendah. Maka dari itu, diperlukan kesadaran yang cukup tinggi guna untuk berdampak positif kepada pengguna jasa angkutan laut. Karena seketat apapun peraturan yang ada jika tingkat kesadaran hukumnya rendah maka akan sia-sia.⁶¹

Kemudian peristiwa terjadinya kecelakaan kapal di laut dapat mengakibatkan kerugian baik secara materil maupun hilangnya nyawa orang. Atas peristiwa tersebut haruslah ada orang yang harus memikul tanggung jawab, terkecuali karena sesuatu yang bersifat faktor alam yang tidak dapat di cegah oleh manusia, misalnya terjadinya badai besar saat pelayaran. Peristiwa kecelakaan pelayaran secara umum disebabkan oleh faktor kesalahan manusia diantaranya Pemilik/Pengusaha Kapal: Syahbandar, nakhoda maupun pihak-

⁶¹ Zidni Amali, wawancara selaku dinas perhubungan JATIM, 28 Maret 2023

pihak lain yang dapat mengakibatkan kecelakaan kapal. Berikut Pihak-Pihak yang Harus Bertanggung Jawab dalam Kecelakaan Kapal antara lain:

a) Syahbandar

Keselamatan pelayaran tidak terlepas dari peran Syahbandar karena persoalan terbesar terjadinya kecelakaan pelayaran diawali dari diabaikannya prosedur atau dengan kata lain Syahbandar tidak melaksanakan tugas sebagaimana mestinya. Keberadaan Syahbandar merupakan manifestasi dari bentuk kehadiran Pemerintah dalam lalu lintas laut sehingga selain hubungan hukum privat maka hubungan hukum publik pun nyata ada dalam sistem transportasi laut, sehingga seluruh aktifitas pelayaran diatur oleh pemerintah sebagaimana diatur pada undang-undang Nomor 17 Tahun 2008. Dalam Undang-undang tersebut telah diatur secara tegas tugas dan tanggung jawab dari syahbandar

Secara teori, Syahbandar memiliki landasan hukum internasional dan nasional untuk melakukan pengawasan dan penegakan hukum agar tidak kecelakaan pelayaran. Dalam pemberian surat persetujuan berlayar ini juga telah melibatkan sejumlah instansi terkait, Syahbandar sebelum memberikan surat ijin berlayar (*port clearance*) perlu meneliti kelengkapan dokumen kapal dan jika tidak terdapat hal-hal yang bertentangan dengan peraturan, dan bersifat pelanggaran atau adanya kekurangan pada kapal, surat persetujuan berlayar tidak diberikan, sampai Nakhoda atau perusahaan pelayaran Melengkapi kekurangan.

b) Nakhoda

Setiap kapal berlayar diwakili oleh tim yang terdiri dari beberapa orang. Di dalam Undang-undang pelayaran tim tersebut dinamakan awak kapal. Awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal untuk melakukan tugas sesuai dengan yang tercantum sivil. Yang termasuk awak kapal yaitu nahkoda, anak buah kapal (ABK), perwira dan kelasi. Nahkoda kapal adalah salah satu seseorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin perairan tutorial Republik Indonesia. Maka terdapat tanggung jawab nahkoda selaku pemimpin kapal untuk memutuskan apakah melanjutkan pelayaran atau tidak.

c) Perusahaan Pelayaran

Dalam hubungan kerja di bidang transportasi laut, kita mengenal adanya 3 kelompok orang, yaitu pengusaha kapal atau perusahaan pelayaran, nahkoda dan anak buah kapal, baik sebagai perwira kapal ataupun klasi. Tiap-tiap orang yang terlibat bekerja dalam kapal harus bekerja sama dengan baik agar tujuan dari pelayaran itu terpenuhi.

d) Peran KNKT dalam penanggulangan keselamatan pelayaran

Dalam ketentuan pasal 256 tentang investigasi kecelakaan, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran kapal dinyatakan bahwa: (1) investigasi kecelakaan kapal dilakukan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi untuk mencari fakta guna mencegah terjadinya kecelakaan kapal dengan penyebab yang sama; (2) investigasi sebagaimana dimaksud pada ayat 1 dilakukan terhadap setiap kecelakaan kapal; dan (3) investigasi yang dilakukan oleh

Komite Nasional Keselamatan Transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak untuk menentukan kesalahan atau kelalaian atas terjadinya kecelakaan kapal.

Komite Nasional Keselamatan Transportasi, disingkat KNKT “*National Transportation Safety Committee*”, disingkat NTSC adalah sebuah lembaga pemerintahan nonstruktural Indonesia yang melaksanakan tugas dan fungsi investigasi kecelakaan transportasi. KNKT. Komisi ini bertanggung jawab untuk melakukan investigasi atas kecelakaan transportasi baik darat, laut maupun udara kemudian memberikan usulan-usulan perbaikan agar kecelakaan yang sama tidak lagi terjadi pada masa depan. KNKT melakukan investigasi kecelakaan didasarkan pada aspek legalitas berupa Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran dan Keputusan Presiden Nomor 105 Tahun 1999

Penyebab kecelakaan kapal laut yang berhubungan dengan keselamatan kapal ada tiga faktor yaitu faktor alam, faktor kelalaian manusia, dan faktor lainnya (tidak mematuhi kulusul layak laut) Berdasarkan 3 faktor penyebab kecelakaan kapal di atas, dapat diberikan beberapa implikasi manajerial yang sebaiknya dilaksanakan oleh para pihak yang bertanggung jawab atas keselamatan pelayaran untuk mengurangi potensi terjadinya kecelakaan kapal. Implikasi manajerial ini diantaranya:

- Perlunya identifikasi potensi kemungkinan keadaan darurat diatas kapal dan prosedur untuk mengantisipasi hal tersebut.

- Pihak perusahaan atau pemilik kapal harus membuat program evakuasi keadaan darurat.
- Setiap kapal yang akan berlayar harus telah lulus uji kelengkapan keselamatan berlayar.
- Perlu untuk melakukan pengerukan alur pelayaran yang memenuhi persyaratan keselamatan pelayaran.
- Perlu dilakukan sosialisasi ISM Code yang konsisten.
- Perlu diadakan pelatihan penyelamatan yang terpadu dan kontinyu.

Kemudian pengawasan ticketing untuk pelayaran masyarakat serta penyeberangan yang membuat manifes penumpang yaitu untuk mencegah kapasitas kapal penyeberangan yang berlebihan dan mengoptimalkan penyerapan anggaran di Kementerian Perhubungan untuk perbaikan berbagai sarana keselamatan, termasuk keselamatan pelayaran

Mitigasi dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia merupakan tindakan mengurangi dampak bencana. Menurut Undang-undang Nomor 24 Tahun 2007, mitigasi adalah serangkaian upaya untuk mengurangi risiko bencana melalui pembangunan fisik maupun penyadaran dan peningkatan kemampuan menghadapi ancaman bencana.⁶² Dalam mengurangi dampak risiko kecelakaan yang darurat, pemerintah perlu aksi untuk mengurangi insiden kecelakaan dan meningkatkan keselamatan transportasi laut diantaranya, keselamatan pelayaran masyarakat harus diperbaiki tapi tetap mempertimbangkan manfaat ekonomi masyarakat. Oleh sebab itu, pemerintah harus melakukan penegakan peraturan yang tetap

⁶² <https://bpbd.bogorkab.go.id/mitigasi-adalah-upaya-mengurangi-risiko-berikut-langkah-langkah-dan-contohnya/#:~:text=Menurut%20UU%202024%20Tahun%202007,peningkatan%20kemampuan%20menghadapi%20ancaman%20bencana>. Tanggal diakses 24 Maret 2023

memungkinkan kapal-kapal rakyat berfungsi, proses ini berlangsung terus menerus oleh kementerian Perhubungan.

Mitigasi bencana dilakukan untuk mengurangi risiko dan dampak yang diakibatkan oleh bencana terhadap masyarakat yang berada pada kawasan rawan bencana. (PP No 21 Tahun 2008 Pasal 20 ayat (1) baik bencana alam, bencana ulah manusia maupun gabungan dari keduanya dalam suatu negara atau masyarakat. Dalam konteks bencana, dikenal dua macam yaitu (1) bencana alam yang merupakan suatu serangkaian peristiwa bencana yang disebabkan oleh faktor alam, yaitu berupa gempa, tsunami, gunung meletus, banjir, kekeringan, angin topan tanah longsor, dll. (2) bencana sosial merupakan suatu bencana yang diakibatkan oleh manusia, seperti konflik sosial, penyakit masyarakat dan teror.

fungsi hukum sebagaimana dikemukakan Soerjono Soekanto adalah hukum sebagai mekanisme pengendalian sosial, yang mana merupakan fungsi yang telah direncanakan dan bersifat memaksa agar anggota masyarakat untuk mematuhi norma-norma hukum atau tata tertib hukum yang sedang berlaku. Lebih lanjut, bentuk pengendalian sosial ini diklasifikasikan menjadi dua, yakni upaya preventif dan upaya represif.

a. Upaya Preventif

Upaya preventif adalah upaya pengendalian sosial dengan bentuk pencegahan terhadap adanya gangguan. Tindakan atau upaya preventif adalah tindakan pencegahan agar tidak terjadi pelanggaran penumpang tanpa karcis, yaitu dengan melakukan pengawasan dan pemeriksaan tiket secara ketat dan menegakan hukum kewajiban membeli karcis

tersebut kepada pengguna jasa angkutan laut guna untuk memitigasi insiden kecelakaan.

b. Upaya Represif

Upaya represif merupakan upaya bersifat represi (menekan, mengekang, menahan, atau menindas; dan bersifat menyembuhkan. Jika diartikan secara sederhana, upaya represif bertujuan untuk mengembalikan keseimbangan yang mengalami gangguan. Upaya represif adalah upaya atau tindakan otoritas pelabuhan dan penegak hukum dalam penyelidikan, penindakan, pemeriksaan dan penyerahan bagi yang melanggar aturan kewajiban membeli karcis.

Dalam rangka mewujudkan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran serta meminimalisir kecelekaan di laut maka penegakan hukum harus dilaksanakan secara proporsional dan profesional serta menjunjung nilai-nilai keadilan. Namun demikian yang lebih penting lagi adalah tindakan pencegahan agar kecelakaan di laut tidak terjadi. Untuk itu diperlukan adanya sinergitas kinerja yang komprehensif diantara sesama stake holder yang berkompeten terhadap keamanan dan keselamatan kapal, baik Pemilik/pengusaha kapal, Nakhoda Kapal maupun Pejabat Syahbandar, serta aparat penegak hukum lainnya. Sehingga kedepan aspek keselamatan pelayaran akan menjadi perhatian utama baik sebelum maupun selama pelayaran. Dengan demikian peristiwa tubrukan terumbu karang KM Sabuk Nusantara 92 akibat kelebihan muatan beberapa waktu yang lalu merupakan peristiwa terakhir kali dalam dunia pelayaran di Indonesia.

Jadi dengan adanya penelitian ini memberikan dampak positif juga dapat memberi masukan dan informasi bagi pengguna jasa angkutan laut mengenai kewajiban membeli karcis agar dapat memenuhi hak-hak dan kewajiban untuk mendapatkan perlindungan keamanan dan keselamatan penumpang selama proses pelayaran.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dilakukan penulis sebelumnya, maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Yang menjadi faktor penumpang di Pelabuhan Sapeken tidak mematuhi aturan kewajiban membeli karcis ada 2 (dua), antara lain : (1) karena faktor ekonomi, dan (2) kurang ketatnya dalam pemeriksaan karcis di pelabuhan Sapeken. Faktor ini terjadi karena kurangnya kesadaran hukum terhadap pengguna jasa angkutan laut dan mengakibatkan muatan kapal melebihi kapasitas penumpang. Hal ini akan berpotensi pada kecelakaan kapal laut.
2. Penegakan hukum yang dilakukan Pihak Otoritas Pelabuhan yakni, memberikan sanksi kepada penumpang tanpa karcis berupa menurunkan penumpang di atas kapal atau memerintahkan penumpang membeli tiket ke nahkoda kapal atau menyita barang-barang penumpang. Sebagaimana yang sudah di atur dalam pasal 40 ayat 2 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Apabila penumpang angkutan laut di menaati kewajiban membeli atau memiliki tiket maka penumpang tidak akan mendapatkan jaminan keamanan dan keselamatan apabila terjadi kecelakaan.

B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang penulis lakukan terkait penegakan hukum terhadap penumpang angkutan laut tanpa karcis dalam memitigasi risiko insiden kecelakaan transportasi kapal laut di pelabuhan baru kecamatan sapeken, maka saran dari peneliti adalah sebagai berikut:

1. Hendaknya masyarakat sapeken atau pengguna jasa angkutan laut menaati peraturan kewajiban membeli karcis, untuk mendapatkan jaminan keamanan dan keselamatan para penumpang angkutan laut apabila terjadi kecelakaan.
2. Sebaiknya Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan untuk melakukan pengawasan dan penindakan secara ketat guna memigasi risiko insiden kecelakaan terhadap penumpang yang tidak mematuhi aturan kewajiban membeli karcis.
3. Sebaiknya otoritas pelabuhan menyediakan sarana dan prasarana untuk pembelian karcis dengan mudah untuk memudahkan para pengguna jasa angkutan laut dalam melakukan pengangkutan.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

Adji, Sutiono Usman, dkk. *Hukum Pengangkutan Di Indonesia*. Bandung: Rineka Citra, 1990.

Ashofa, Burhan. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: PT. Rineka Cipta, 2004.

Fofid, Wisnu Handoko Willem Thobias. *Hukum Maritim Dan Pengelolaan Lalu Lintas Angkutan Laut Dan Kepelabuhanan*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 2020.

Khairandy, Ridwan. *Pengantar Hukum Dagang*. Yogyakarta: UII Press, 2006.

Marzuki, Peter Muhammad. *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group. 2011.

Nasution. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Tarsito, 2003.

Purba, Hasim. *Hukum Pengangkutan Di Laut*, Jakarta: Pusaka Bangsa, 2005.

Raharjo, Satjipto. *Penegakan Hukum Suatu Tinjauan Sosiologis*. Yogyakarta: Genta Publishing, 2009.

Soekanto, Soerjono. *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Jakarta: Raja Grafindo, 1983.

Sudarto. *Hukum dan Hukum Pidana*. Bandung: Alumni, 1986

Sutrisno. *Metodologi Research, Jilid I*. Yogyakarta: Andi Offset, 1993.

Tunggal, Arif Djohan. *Hukum Laut*. Jakarta: Havarindo, 2008.

Waluyo, Bambang. *Penelitian Hukum dalam Praktik*. Jakarta: Sinar Grafik, 2002.

Widagdo, Setiawan. *Kamus Hukum*. Jakarta : PT. Prestasi Pustaka, 2012.

B. Skripsi dan Jurnal

Gultom, Anda Talga setiawan. "Penegakan Hukum tindak tindak pidana pelanggaran lalu lintas (studi tentang gagasan model alternatif penyelesaian

tindak pidana pelanggaran lalu lintas di kepolisian resort sleman” (Tesis, Universitas islam indonesia, 2012).

Indra Yudha Koswara dan Hana Faridah, “Sosialisasi Terhadap Penegakan Hukum Atas Transportasi Publik Akibat Tindak Pidana Kelalaian Lalu Lintas Kapal Laut (Perspektif Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran)”(2017). ejournal.um-sorong.ac.id

Anda Talga setiawan gultom “ Penegakan Hukum tindak tindak pidana pelanggaran lalu lintas (studi tentang gagasan model alternatif penyelesaian tindak pidana pelanggaran lalu lintas di kepolisian resort sleman” (Tesis, Universitas islam indonesia, 2012).

Gultom, Elfarida R. Hukum Pengangkutan laut. Jakarta: Mitra wacana media, 2020.

<https://www.google.com/search?q=definisi+pengangkutan+laut&oq=definisi+pengangkutan+laut&aqs=chrome..69i57j0i22i30i5.802765j1j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8>.

Muttandi, Gunawan Putra. Implikasi Hukum Terhadap Penumpang Yang Tidak Memili Karcis Dalam Kegiatan Pengangkutan Laut, Skripsi, 2020. Dikses Di [Http://Lib.Umrah.Ac.Id](http://Lib.Umrah.Ac.Id)/Tanggal 1 Maret 2023

Nunki, Adhi Prabowo. Analisis Faktor-Faktor Yang Mendominasi Penyebab Kecelakaan Kapal Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Skripsi. Universitas Maritim Semarang, 2020. <http://repository.unimar-amni.ac.id/id/eprint/3075>.

Paikah, Nur. Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan Penumpang Kapal Laut Berdasarkan Undang-Undnag Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Di Indonesia, Jurnal Al-Adaalah, Vol 3 No 2, Juli 2018:117-127.

<https://media.neliti.com/media/publications/326825-perlindungan-hukum-terhadap-keselamatan-6ec82041.pdf> .

Suyudi, Ahmad. Tanggung Jawab Pelayanan Jasa Transportasi Laut Oleh PT. Pelnindo Terhadap Penumpang, Skripsi, Universitas Hasanuddin Makassar, 2017.

Yahya, Shanty, Puji Astuti Amalia. Analisis Faktor Dominan Penyebab Kecelakaan Kapal Di Perairan Laut Indonesia, Jurnal Maritim, Vol.12 No. 2 Desember 2022.

C. Website

Asshiddiqie, Jimly. Penegakan Hukum, diakses melalui http://www.jimly.com/makalah/namafile/56/Penegakan_Hukum.pdf.

Hukum online, Memahami Hak Konsumen Dalam Kecelakaan Transportasi Laut, <https://www.hukumonline.com/berita/a/memahami-hak-konsumen-dalam-kecelakaan-transportasi-laut-lt589975c814fbd/>.

http://www.ppk-kp3k.kkp.go.id/direktori-pulau/index.php/public_c/pulau_info/386. Diakses tanggal 5 Januari 2023.

https://id.wikipedia.org/wiki/Sapeken,_Sumenep. Diakses tanggal 6 Januari 2023.

Irham, Abdurrahman. Suku Bajo Pulau Sapeken, 2021. <http://pangerungankecil.com/berita/read/suku-bajo-pulau-sapeken-simbol-eksistensi-tradisi-dan-ancaman-keterpurukan-warga-pesisir>.

Izzati, Alfi. Pengertian Transportasi.

<https://eprints.umm.ac.id/35096/3/jiptummpp-gdl-alfiizzati-48527-3-babii.pdf>.

Kasmawati, Aspek Hukum Dalam Pengangkutan Barang. Diakses melalui

<http://repository.lppm.unila.ac.id/10775/1/Kasmawati%2C%20Jalan%20Sunyi%20Sang%20Guru%20%202019.pdf>.

<https://bpbd.bogorkab.go.id/mitigasi-adalah-upaya-mengurangi-risiko-berikut-langkah-langkah-dan>

contohnya/#:~:text=Menurut%20UU%2024%20Tahun%202007,peningkatan%20kemampuan%20menghadapi%20ancaman%20bencana.

Utami, Silmi Nurul. *4 Indikator Kesadaran Hukum Warga Negara*, Diakses di

<https://www.kompas.com/skola/read/2021/12/20/175331569/4-indikator-kesadaran-hukum-warga-negara>. Tanggal 28 Maret 2023

D. Undang-undang

KUHD Tentang Penyelenggaraan Pengangkutan Laut.

Pasal 1365 KUHPerdara Tentang Melawan Perbuatan Hukum

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2016 Tentang Kewajiban Penumpang Angkutan Penyeberangan Memiliki Tiket

Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 Tentang Ketentuan-ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

E. Wawancara

Abdullah. Wawancara selaku pengguna jasa angkutan laut tanpa karcis. 1 Maret 2023.

Aldira, Susi. Wawancara selaku pengguna jasa tanpa karcis. 19 Oktober 2022

Amal, ikhsanul. Wawancara selaku pengguna jasa angkutan laut tanpa karcis. 27 Maret 2023.

Amali, Zidni. Wawancara selaku Dinas Perhubungan. 10 Januari 2023.

Djumari, Mochamad. Wawancara Kepala Kantor UPP Kelas III Sapeken atau Syahbandar. Rabu 13 Maret 2023.

Gunning, Wawancara selaku pengguna jasa tanpa karcis. Sapeken, 11 Oktober 2022.

Ilham, Moh Hadiansyah, Wawancara selaku komandan Lapangan. Sapeken 12 Januari 2023

Malik, Abdul. Wawancara selaku pengguna jasa angkutan laut tanpa karcis. Sapeken 5 Maret 2022.

Nizam, Muhammad. Wawancara Pengguna Jasa Angkutan Laut Tanpa Karcis, (29 Maret 2023)

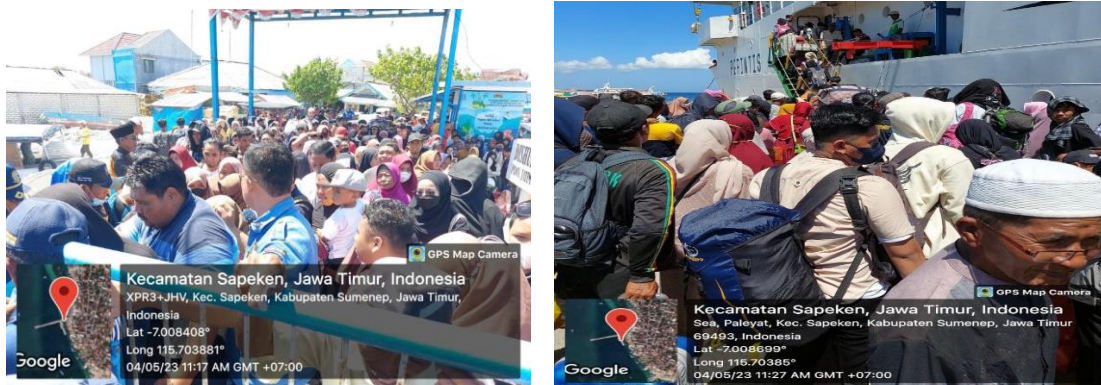
Fadilah, Nur. Wawancara Pengguna Jasa Angkutan Laut Tanpa Karcis, (28 Maret 2023)

Susanto, Rudi. Wawancara selaku Syahbandar (2022). 17 Desember 2022.

Lampiran-Lampiran



Gambar 1. Suasana Pelabuhan Baru Kecamatan Sapeken dan proses pengangkutan jasa angkutan laut melebihi kapasitas (2023)



Gambar 2. Dokumentasi suasana pelabuhan pada saat melakukan pelayaran di Pelabuhan Baru Kecamatan Sapeken (2023)



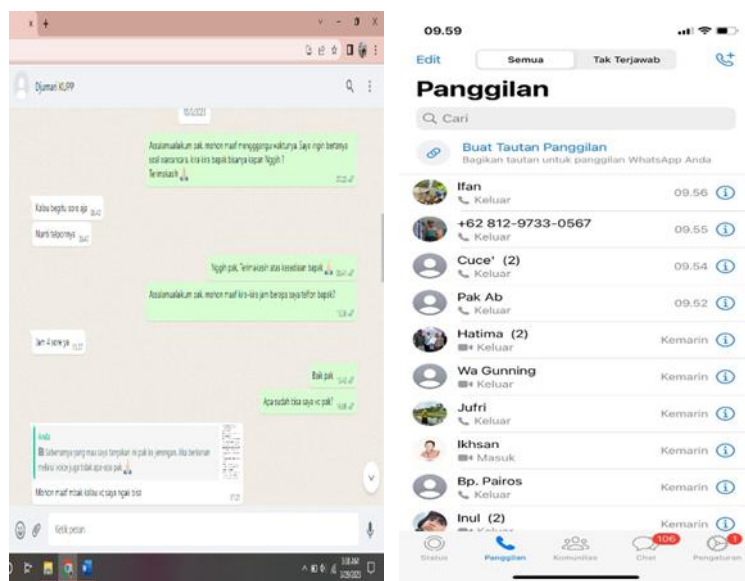
Gambar 3. Foto bersama Bapak Djumari selaku kepala kesyahbandaran, Moh. Hadiansyah selaku Dishub JATIM dan Zidni Amali selaku komandan pelabuhan Sapeken



Gambar 4. Dokumentasi wawancara pengguna jasa angkutan laut tanpa karcis



Gambar 5. Dokumentasi wawancara pengguna jasa angkutan laut tanpa karcis



Gambar 6. Dokumentasi online bersama kepala kantor UPP Kelas III Sapekem dan dokumentasi wawancara online pengguna jasa angkutan laut tanpa karcsis melalui seluler.

DAFTAR PERTANYAAN

1. Pengenalan antara Sayhbandar dengan Penulis
2. Profil Pelabuhan baru di Kecamatan Sapeken?
3. Struktur Organisasi di Kantor UPP Kelas III Sapeken?
4. Apa Visi dan Misi Pelabuhan Sapeken?
5. Apakah di Pelabuhan Sapeken masih ada fenomena penumpang yang melakukan pelayaran tanpa tiket?
6. apa yang menjadi faktor penumpang tidak membeli tiket di transportasi kapal laut?
7. Apakah Masyarakat sadar dan paham akan hukum kewajiban mempunyai karcis?
8. Bagaimana sikap dan perilaku masyarakat terhadap aturan kewajiban membeli karcis?
9. Bagaimana otoritas pelabuhan atau kapal apabila menemukan penumpang karcis? dan bagaimana upaya dan hukuman bagi penumpang yang melanggar aturan kewajiban karcis tersebut?
10. Bagaimana Penegakan hukum otoritas syahbandar terhadap penumpang tanpa karcis?
11. Apakah ada peraturan khusus dari otoritas pelabuhan di Sapeken mengenai kewajiban membeli karcis?
12. Apakah pernah terjadi kelebihan muatan dari kapasitas kapal dalam transportasi angkutan laut di pelabuhan sapeken?
13. Apakah ada fenomena kecelakaan yang pernah terjadi di sapeken? mengingat dari kasus kelebihan muatan ini, dapat menimbulkan kecelakaan sebagaimana yang terjadi di indonesia?

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



A. Data Pribadi

Nama : Rosanti
Tempat/Tanggal Lahir : Sumenep, 07 November 1999
Jenis Kelamin : Perempuan
Agama : Islam
Alamat : Kmp. Mandar Kecamatan Sapeken Kabupaten
Sumenep
E-mail : rosanti071099@gmail.com
No. Hp : 082334458187

B. Riwayat Pendidikan

TK Nida'ul Jihad : Tahun
SD Sapeken IV : Tahun
MD Baitur Rahim : Tahun
TMI Al-Amien Prenduan : Tahun 2012-2018

