

**PERLINDUNGAN KONSUMEN TERHADAP KORBAN KECELAKAAN
KAPAL LAUT DALAM ANGKUTAN PENUMPANG
(STUDI KASUS DI PELABUHAN KETAPANG – GILIMANUK)**

Skripsi



UNIVERSITAS ISLAM MALANG

FAKULTAS HUKUM

2026

ABSTRACT

Maritime transportation plays a crucial role in inter-island connectivity in Indonesia, where domestic vessels are required to fly the Indonesian flag and be operated by Indonesian citizens. This study examines: (1) how consumers are protected against ship accidents at Ketapang-Gilimanuk Port, and (2) the compensation mechanism and legal liability. Using empirical legal research methods with primary data from interviews with PT ASDP and field observations as well as secondary data in the form of shipping regulations and court decisions, the study found that consumer protection is still weak due to overloading and unseaworthiness of ships such as in the case of the KMP Yunicee. Compensation mechanisms are limited to the Consumer Protection Law and the Shipping Law, but their implementation is hampered by minimal accountability of captains and shipping companies.

Keywords: Consumer protection, ship accident, PT ASDP, victim compensation



ABSTRAK

Transportasi laut berperan krusial dalam konektivitas antar pulau di Indonesia, di mana kapal domestik wajib berbendera Indonesia dan dioperasikan warga negara Indonesia. Penelitian ini mengkaji: (1) bagaimana perlindungan konsumen korban kecelakaan kapal laut di Pelabuhan Ketapang-Gilimanuk, dan (2) mekanisme kompensasi serta pertanggungjawaban hukumnya. Menggunakan metode penelitian hukum empiris dengan data primer dari wawancara PT ASDP dan observasi lapangan serta data sekunder berupa regulasi pelayaran dan putusan pengadilan, penelitian menemukan bahwa perlindungan konsumen masih lemah akibat kelebihan muatan dan kelaiklautan kapal tidak layak seperti pada kasus KMP Yunicee. Mekanisme kompensasi terbatas pada UU Perlindungan Konsumen dan UU Pelayaran, namun implementasinya terhambat oleh minimnya pertanggungjawaban nakhoda dan perusahaan pelayaran.

Kata Kunci: Perlindungan konsumen, kecelakaan kapal, PT ASDP, kompensasi korban



BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Laut merupakan komponen terbesar dari area negara, perlu dimanfaatkan oleh Indonesia untuk mempertahankan kedaulatan dan menjamin kesejahteraan warganya. Tindakan paling utama dalam melindungi area laut adalah dengan menetapkan batas wilayah negara menggunakan garis dasar. Memahami garis dasar memberi kesempatan pada suatu negara untuk mengukur luas wilayahnya. Ini memberi negara tersebut kesempatan untuk menentukan haknya atas lautan dan memanfaatkan hak-hak ini demi pencapaian tujuan nasionalnya.

Zona perairan di mana sebuah negara memiliki hak penuh disebut laut teritorial. Luas laut teritorial ini dihitung dengan cara garis dasar. Oleh sebab itu, untuk mengetahui lebar laut teritorial suatu negara, negara tersebut perlu menentukan metode garis dasar yang tepat untuk area tersebut.¹

Kata "transportasi" berasal dari istilah Latin "transportare," di mana "trans" berarti "melintas" atau "menuju ke tempat lain" dan "portare" berarti "mengangkut" atau "memindahkan sesuatu dari satu tempat ke tempat lain." Secara umum, penggunaan alat transportasi untuk membawa orang dan barang bertujuan untuk mencapai tujuan mereka serta untuk menciptakan atau meningkatkan kegunaan barang yang diangkut.²

Kegunaan yang muncul dari transportasi, terutama untuk barang yang diangkut, secara garis besar dapat dibedakan menjadi dua kategori: (1) manfaat lokasi dan (2) manfaat waktu.

¹ Eva Johan, "PENGUKURAN LEBAR LAUT TERITORIAL MENGGUNAKAN GARIS PANGKAL MENURUT UNCLOS 1982 DAN PENERAPANNYA DALAM HUKUM INDONESIA," *Vol.*, no. 1 (1982). ² "Makalah_Ekonomi_Regional_-_Muhammad_Razi_41203401130016_UNB-libre.pdf," t.t., diakses 20 Februari 2026,.

Transportasi laut dapat diartikan sebagai pemindahan penumpang dan/atau barang menggunakan kapal, yang mencakup pengangkutan domestik, internasional, khusus, maupun umum. Kapal adalah alat transportasi di air dengan desain dan kategori tertentu, yang dioperasikan menggunakan tenaga angin, mesin, atau sumber energi lainnya. Ini mencakup kapal yang ditarik, kapal yang bergerak secara dinamis, serta kapal selam, sekaligus badan dan struktur terapung yang tidak bergerak. Kapal yang beroperasi di jalur domestik diwajibkan untuk mengibarkan bendera Indonesia dan harus dioperasikan oleh warga negara Indonesia. Pengoperasian kapal asing antar pulau dilarang.²

Kapal bisa dikelompokkan berdasarkan fungsinya, seperti misalnya, kapal untuk penumpang yang membawa lebih dari dua belas orang (ditambah dengan kru), kapal untuk barang, atau kapal yang digunakan untuk keperluan khusus. Sebagai contoh, kapal penumpang cepat kategori A dapat menampung hingga 450 penumpang dan beroperasi di rute yang tetap. Selain penumpang, perlengkapan yang ada di kapal mencakup kru, kargo, perangkat keselamatan, sistem penggerak, dan fasilitas pendukung seperti kamar, dek, serta sistem navigasi. Semua perlengkapan tersebut harus mematuhi standar kelayakan laut sesuai dengan regulasi yang ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan. Kapasitas maksimum penumpang ditentukan berdasarkan tonase bruto (GT) kapal, jenis rute yang diambil, dan peraturan keselamatan internasional seperti SOLAS, di mana Indonesia adalah salah satu negara yang menandatangani.³

² "UNIKOM_AFRZAL_BAB II.pdf," t.t., diakses 20 Februari 2026,
https://elibrary.unikom.ac.id/id/eprint/5307/8/UNIKOM_AFRZAL_BAB%20II.pdf.

³ "6 Jenis Kapal Laut Berdasarkan Fungsi dan Kelebihannya," diakses 20 Februari 2026,
<https://pgnIng.co.id/berita/wawasan/jenis-jenis-kapal-laut/>.

Kapal-kapal dikategorikan oleh lembaga seperti Badan Klasifikasi Indonesia (BKI) berdasarkan kriteria ukuran, tonase bruto (GT), dan kapasitas mesin. Contohnya, kapal yang memiliki panjang minimal 20 meter dan GT 100 atau lebih, atau tenaga mesin 250 hp atau lebih wajib untuk diklasifikasikan guna memastikan bahwa kapal tersebut mematuhi standar yang ditetapkan untuk konstruksi dan operasional. Klasifikasi ini meliputi berbagai jenis kapal seperti kapal penumpang, kargo, tanker, dan kapal khusus seperti speedboat, dengan penekanan pada kekuatan struktural serta kemampuannya untuk beroperasi di perairan internasional. Di Indonesia, klasifikasi ini sejalan dengan Undang - Undang No. 17 Tahun 2008, yang berupaya untuk membangun armada nasional yang kuat dan aman.⁴

Perlengkapan keselamatan di atas kapal memiliki peranan yang sangat vital dan diatur dengan ketat berdasarkan Konvensi SOLAS yang telah diadopsi oleh Indonesia. Ini mencakup minimal 8 hingga 30 pelampung, tergantung pada ukuran kapal penumpang Ro-Ro; jaket penyelamat yang disediakan untuk semua penumpang ditambah 5 hingga 10% tambahan untuk anak-anak dan dewasa; serta minimal tiga rakit penyelamat dan pelampung untuk setiap sekoci. Setiap jaket penyelamat dilengkapi dengan lampu dan lonceng otomatis, serta ditempatkan di lokasi-lokasi penting seperti ruang awak, anjungan, dan tempat strategis lainnya untuk evakuasi yang cepat. Standar ini bertujuan untuk mencegah terjadinya kecelakaan di laut, sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 71 Tahun 2013 tentang keselamatan penumpang.

⁴ XMLThemes, "Direktur Klasifikasi BKI : Kapal Bendera Indonesia Wajib Masuk Klas," eMaritim.CoM, diakses 20 Februari 2026, https://www.emaritim.com/2016/03/direkturklasifikasi-bki-kapal-bendera_7.html.

Dalam konteks transportasi laut di Indonesia, hal ini memberikan kontribusi pada perekonomian melalui transportasi barang antar pulau, tetapi juga menemukan berbagai tantangan seperti kepadatan penumpang, yang membatasi jumlah maksimal penumpang demi keselamatan. Misalnya, feri dengan tonase bruto kecil hanya diizinkan untuk mengangkut beberapa ratus penumpang, sedangkan feri yang lebih besar seperti antar provinsi harus mematuhi peraturan terkait tarif dan muatan berdasarkan PM 71/2013 untuk menghindari potensi kecelakaan. Pemahaman ini sangat relevan dengan penelitian ini karena menyoroti pentingnya regulasi yang ketat untuk mengintegrasikan transportasi laut dengan moda transportasi lainnya.⁵

Regulasi nasional, termasuk Undang-Undang No. 17 Tahun 2008, memastikan adanya sistem pelayaran, pelabuhan, dan alat navigasi yang mendukung operasi kapal secara aman, termasuk rute tetap untuk transportasi lokal dan internasional. Hal ini menjadi landasan untuk penelitian lebih lanjut tentang risiko dan cara mengurangi risiko dalam transportasi maritim di Indonesia.

Beberapa kejadian kecelakaan kapal laut di pelabuhan ketapang – gilimanuk :

1. KMP RAFELIA II

KMP Rafelia II tenggelam pada 4 Maret 2016 di Selat Bali saat berlayar dari Pelabuhan Gilimanuk Bali menuju Pelabuhan Ketapang Banyuwangi. Jumlah penumpang yaitu 71 orang, jumlah kru kapal yaitu 14 orang, korban meninggal yaitu : 6 orang, jumlah kendaraan yaitu 27 unit, terdiri dari 4 pick up, 4 truk sedang, 1 truk sedang dan 18 tronton (truk trailer). Penyebab

⁵ admin,+2--+EDY+AKHYARI.pdf

tenggelamnya kapal tersebut adanya kelebihan muatan dan pintu rampa yang bocor mengakibatkan penyebab utama tenggelamnya KMP Rafelia II tersebut.⁶

2. KMP YUNICEE

KMP Yunicee tenggelam pada 29 Juli 2021 di perairan dekat Pelabuhan Gilimanuk Bali. Jumlah penumpang yaitu : 60 orang, jumlah kru kapal : 16 orang, jumlah korban meninggal yaitu : 7 orang, jumlah kendaraan yaitu : belasan truk berukuran sedang dan sejumlah mobil pribadi. Penyebab tenggelamnya kapal tersebut adanya kelebihan muatan yang mengakibatkan kestabilan kapal terganggu serta ombak tinggi yang membuat kapal miring dan tenggelam dalam waktu singkat.⁷

3. KMP GERBANG SAMUDRA II

KMP Gerbang Samudra II tenggelam pada 22 Juni 2025 di perairan Gilimanuk Bali. Jumlah penumpang : 269 orang dan termasuk kru kapal, jumlah kendaraan : 4 mobil pribadi, 3 kendaraan besar dan 6 truk berukuran sedang. Penyebab tenggelamnya kapal tersebut angin kuat yang

⁶ "ASDP Web Corporate," diakses 19 Desember 2025, <https://asdp.id/siaran-pers/kmp-rafelia-iitenggelam-71-orang-penumpang-berhasil-dievakuasi>.

⁷ "Tenggelamnya KMP Yunicee di Selat Bali yang Tewaskan 7 Orang," diakses 19 Desember 2025, <https://news.detik.com/berita-jawa-timur/d-5878760/tenggelamnya-kmp-yunicee-di-selat-baliyang-tewaskan-7-orang>.

menyebabkan kapal terseret ombak sampai 200 meter dari Pelabuhan Gilimanuk sehingga kapal tenggelam.⁸

4. KMP TUNU PRATAMA JAYA

KMP Tunu Pratama Jaya tenggelam pada 2 Juli 2025 di Selat Pelabuhan Gilimanuk, Bali. Jumlah penumpang : 53 orang, jumlah kru : 12 orang, jumlah kendaraan : 22 kendaraan. Penyebab tenggelamnya kapal tersebut adanya kebocoran mesin dan pintu yang menuju ruang mesin kapal terbuka menyebabkan air masuk saat gelombang tinggi (2 – 3 meter) yang memicu kapal miring dan tenggelam. Selain itu, kapal juga kelebihan muatan hingga 4x lipat dari kapasitas normalnya yang menyebabkan faktor utama.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana perlindungan konsumen sebagai korban kecelakaan kapal laut di Pelabuhan Ketapang-Gilimanuk?
2. Bagaimana mekanisme kompensasi dan pertanggungjawaban terhadap korban kecelakaan kapal laut di Pelabuhan Ketapang-Gilimanuk?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk menelaah perlindungan konsumen sebagai korban kecelakaan kapal laut di pelabuhan Ketapang-Gilimanuk.
2. Untuk menelaah mekanisme kompensasi dan pertanggungjawaban terhadap korban kecelakaan kapal laut di Pelabuhan Ketapang-Gilimanuk.

⁸ Yasmin Fitrida Diat, "KMP Gerbang Samudra Kandas di Gilimanuk, 269 Penumpang Dievakuasi," MCINEWS.ID, 22 Juni 2025, <https://mcinews.id/2025/06/22/kmp-gerbang-samudra-kandas-digilimanuk-269-penumpang-dievakuasi/>.

D. Manfaat Penelitian

A. Manfaat Teoritis

Penelitian ini memberikan arti yang penting bagi perkembangan ilmu hukum, terutama dalam hukum pidana dan hukum pelayaran. Lebih spesifik, kajian ini memperluas penelitian akademis tentang bagaimana hukum pidana diterapkan dalam situasi kecelakaan kapal. Dengan menyelidiki faktor-faktor yang menyebabkan kecelakaan serta cara perlindungan hukum bagi korban, penelitian ini memberikan pemahaman yang lebih mendalam mengenai hubungan antara kelayakan kapal, keselamatan dalam pelayaran, serta penegakan hukum pidana. Hasil dari penelitian ini juga menjadi dasar untuk pengembangan teori tentang tanggung jawab pidana dalam kecelakaan maritim, termasuk pengertian kelalaian dan kesalahan manusia dalam konteks hukum laut. Selain itu, Penelitian menunjukkan bahwa konsumen penumpang kapal laut memiliki hak untuk mendapatkan ganti rugi, kompensasi, dan penyelesaian sengketa melalui jalur mediasi, arbitrase, atau litigasi, sesuai dengan prosedur hukum yang berlaku. Penelitian juga mengidentifikasi faktor-faktor penyebab kecelakaan kapal laut dan merekomendasikan langkah-langkah pencegahan, seperti peningkatan pengawasan, pelatihan petugas, dan peningkatan sarana keselamatan di pelabuhan.

B. Manfaat Praktis

- a. Pembuat Kebijakan: Penelitian ini menyediakan rekomendasi praktis yang dapat dimanfaatkan oleh pemerintah dan pembuat kebijakan

dalam menyiapkan atau mengubah regulasi yang berkaitan dengan kelayakan kapal dan perlindungan bagi korban kecelakaan laut.

Diharapkan langkah ini dapat memperbaiki penegakan hukum serta menjamin kepatuhan dari pelaku usaha pelayaran terhadap standar keselamatan yang ada, sehingga dapat mengurangi kemungkinan terjadinya kecelakaan.

- b. Dunia Usaha dan Industri Pelayaran: Kajian ini memberikan wawasan penting bagi perusahaan pelayaran mengenai konsekuensi hukum dan risiko yang terkait dengan penggunaan kapal yang tidak memenuhi syarat. Dengan cara ini, penelitian mendorong mereka untuk meningkatkan standar keselamatan kapal dan memperbaiki pelatihan bagi awak kapal untuk menurunkan kemungkinan terjadinya kecelakaan, kerugian finansial, dan dampak negatif lainnya.
- c. Aparat Penegak Hukum: Penelitian ini memperkuat sistem pengawasan dan penegakan hukum dalam bidang pelayaran, terutama terkait dengan penyelidikan dan penanganan kasus kecelakaan kapal laut. Dengan pendekatan hukum yang lebih terperinci, aparat hukum dapat bertindak lebih efektif dalam menegakkan peraturan keselamatan dan memberikan perlindungan lebih baik kepada korban.
- d. Masyarakat Pengguna Transportasi Laut: Melalui penegakan hukum yang lebih tegas dan penerapan standar kelayakan kapal yang ketat, masyarakat yang menggunakan transportasi laut mendapatkan jaminan keselamatan yang lebih baik. Hal ini akan meningkatkan rasa

aman dan kepercayaan publik saat menggunakan jasa angkutan laut serta mengurangi rasa takut terhadap kemungkinan terjadinya kecelakaan.

- e. Pengelola Infrastruktur Pelabuhan dan Pemerintah Daerah: Penelitian ini berkontribusi dalam mengurangi dampak negatif yang timbul akibat kecelakaan laut, seperti gangguan operasional pelabuhan dan kerusakan fasilitas. Dengan adanya jaminan keselamatan yang lebih baik, pengelola pelabuhan dapat mengelola sumber daya dan anggaran lebih efisien, serta meningkatkan pelayanan publik melalui langkahlangkah pencegahan yang efektif.
- f. Akademisi dan Peneliti: Studi ini membuka kesempatan untuk penelitian lanjutan yang fokus pada bidang hukum maritim, keselamatan pelayaran, dan perlindungan konsumen dalam kecelakaan kapal laut. Referensi ilmiah yang dihasilkan akan memberikan dukungan untuk perkembangan ilmu pengetahuan dan menjadi bahan kajian di dunia akademis serta forum hukum.
- g. Publik dan Media: Dengan adanya kajian yang mendalam serta rekomendasi kebijakan, publik dan media mendapatkan landasan informasi yang kuat untuk mengadvokasi keselamatan dalam pelayaran dan perlindungan konsumen kecelakaan kapal laut, sehingga dapat meningkatkan kesadaran dan perhatian bersama terhadap isu penting ini.

E. Orisinalitas Penelitian

Penelitian sebelumnya yang dijadikan sebagai acuan adalah skripsi. Jumlah skripsi yang memuat penelitian sebelumnya tidak terbatas, semua skripsi yang memiliki kesamaan seharusnya dicantumkan sebagai tolak ukur orisinalitas, terutama dalam mengidentifikasi perbedaan dari penelitian yang akan dilakukan. Skripsi yang memuat penelitian sebelumnya yang dapat dijadikan sebagai acuan adalah skripsi yang memiliki kesamaan dalam definisi operasionalnya.

Skripsi pertama yang berjudul: "ANALISIS PROSES GANTI RUGI KECELAKAAN KAPAL (STUDI KASUS PT PERMATA LINTAS ABADI)" Penulis: Adelea Arta Wardani, Universitas: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Orisinalitas: Fokus pada proses hukum terkait klaim ganti rugi akibat kecelakaan kapal, meneliti prosedur, tanggung jawab, dan aspek hukum dalam penyelesaian klaim kecelakaan pelayaran. Berbeda dengan penelitian Anda yang lebih mengkaji perlindungan korban dan penegakan hukum pidana atas kapal tidak layak, penelitian ini mendalami aspek perdata dan mekanisme ganti rugi.

Skripsi Kedua yang berjudul: "TANGGUNG JAWAB PIDANA NAKHODA TERHADAP KECELAKAAN KAPAL DI WILAYAH PERAIRAN SUNGAI MUSI",

Penulis: Panca Oktatian, Universitas: Universitas Muhammadiyah Palembang, Orisinalitas: Penelitian ini menelaah tanggung jawab pidana nakhoda kapal dalam kecelakaan laut dan faktor-faktor terjadinya kecelakaan, menawarkan perspektif hukum pidana yang relevan dengan aspek kelalaian pengemudi.

Penelitian Anda juga mengkaji aspek hukum pidana namun dikaitkan dengan penggunaan kapal tidak layak pakai secara lebih luas di jalur Selat Bali.

Skripsi ketiga yang berjudul: "PEMBERIAN GANTI RUGI AKIBAT KECELAKAAN

TERHADAP PENGGUNA JASA PENYEBRANGAN KAPAL DI DANAU TOWUTI DALAM PERSPEKTIF HUKUM ISLAM", Penulis: Irmawati

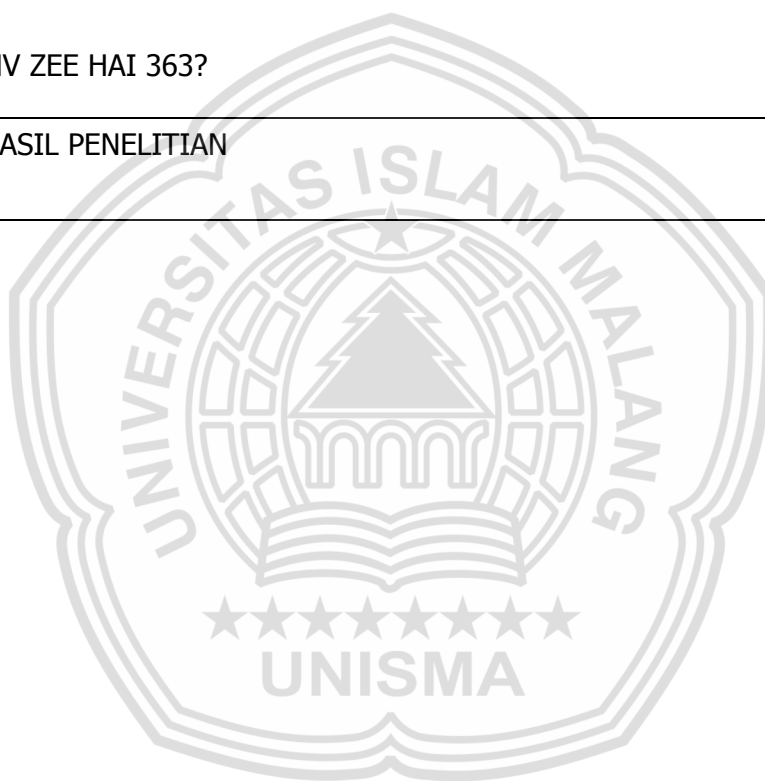
Universitas: Institut Agama Islam Negeri Palopo, Orisinalitas: Skripsi ini membahas pemberian ganti rugi akibat kecelakaan terhadap pengguna jasa penyeberangan kapal di Danau Towuti dari perspektif hukum. Fokus pada aspek perlindungan konsumen serta mekanisme pembayaran ganti rugi sesuai regulasi yang berlaku.

Berdasarkan persamaan dan perbedaan yang terdapat dalam penelitian

tersebut, terdapat kebaruan atas penelitian ini, yakni :

No.	PROFIL	JUDUL
1.	ADELEA ARTA WARDANI SKRIPSI POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG RUMUSAN MASALAH	" ANALISIS PROSES GANTI RUGI KECELAKAAN KAPAL (STUDI KASUS PT PERMATA LINTAS ABADI)"

	Bagaimana proses ganti rugi yang dilakukan oleh PT. Permata Lintas Abadi akibat terjadinya kecelakaan kapal TB. Natasha Sukses dengan MV ZEE HAI 363? Apa penyebab terjadinya kecelakaan kapal antara TB Natasha Sukses dengan MV ZEE HAI 363?
	HASIL PENELITIAN



1. Studi ini menunjukkan bahwa proses penggantian kerugian akibat kecelakaan kapal melalui langkah-langkah yang terstruktur, dimulai dari pelaporan insiden, peninjauan kerusakan, pemilihan penyedia layanan perbaikan, pelaksanaan pemulihan, hingga pembayaran dan penyerahan kapal. Prosedur ini sangat penting untuk memastikan bahwa klaim penggantian biaya dapat diselesaikan secara jujur dan adil antara pihak yang mengalami kerugian dengan perusahaan asuransi atau pihak lain yang terlibat.
2. Elemen force majeure seperti gelombang tinggi dan kondisi cuaca yang buruk secara signifikan mempengaruhi terjadinya kecelakaan kapal yang dapat menimbulkan kerusakan pada struktur kapal. Keadaan ini menjadi salah satu penyebab utama dari insiden yang tidak bisa dihindari, sehingga dibutuhkan sistem klaim ganti rugi yang dapat menjawab risiko alam tersebut dalam rangka hukum perdata.
3. Penelitian ini menunjukkan bahwa komunikasi yang efektif antara semua pihak, dari perusahaan pelayaran, penyedia layanan perbaikan, hingga perusahaan asuransi, sangat berperan dalam kelancaran proses penyelesaian klaim penggantian biaya. Pelaksanaan prosedur yang tepat serta keberadaan asuransi sangat penting untuk meminimalisir dampak finansial bagi perusahaan akibat kerusakan kapal dan mempercepat proses pemulihan agar kapal dapat beroperasi kembali secepatnya.

	PERSAMAAN	Mempelajari dan menilai perlindungan hukum serta cara penanganan korban dari kecelakaan kapal laut yang berkaitan dengan aspek keselamatan pelayaran dan keamanan penumpang di rute perairan yang penting.
	PERBEDAAN	Fokus penelitian sebelumnya oleh Adelea Artawardani lebih berkaitan dengan cara ganti rugi dalam konteks hukum perdata untuk menyelesaikan klaim yang timbul dari kecelakaan kapal. Sementara itu, penelitian ini lebih memusatkan perhatian pada penerapan hukum pidana terhadap kapal yang tidak memenuhi syarat dan perlindungan konsumen kecelakaan di Pelabuhan Ketapang-Gilimanuk sebagai upaya untuk mencegah dan menegakkan hukum terkait keselamatan pelayaran.
No.	PROFIL	JUDUL

2.	PANCA OKTATIAN SKRIPSI UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH PALEMBANG	TANGGUNG JAWAB PIDANA NAKHODA TERHADAP KECELAKAAN KAPAL DI WILAYAH PERAIRAN SUNGAI MUSI
	RUMUSAN MASALAH	

1.	Apakah Faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kapal di perairan Sungai Musi ?
2.	Bagaimana pertanggung jawaban pidana terhadap Nakhoda kapal dalam kecelakaan kapal yang mengakibatkan meninggalnya penumpang di perairan Sungai Musi ?
	HASIL PENELITIAN

1. Penelitian ini mengungkapkan bahwa tanggung jawab hukum nakhoda kapal sangat berkaitan dengan kelalaian saat menjalankan tugasnya, termasuk ketidakpatuhan terhadap regulasi pelayaran serta kesalahan dalam mengarahkan kapal. Kasus kecelakaan di Sungai Musi yang diteliti menunjukkan bahwa nakhoda yang tidak berpengalaman dan ceroboh, seperti tidak mempertimbangkan kondisi arus dan situasi alam, menjadi faktor utama penyebab kecelakaan yang mengakibatkan kerugian materi.

2. Penyebab kecelakaan mencakup kelalaian nakhoda dalam melaksanakan tugas dan mengabaikan instruksi dari pengawas pelabuhan, selain faktor cuaca dan arus sungai yang tidak diperhatikan dengan baik. Penelitian ini menegaskan bahwa aspek kelalaian ini bisa membawa dampak hukum sesuai dengan Pasal 302 UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dengan ancaman hukuman penjara dan denda yang cukup besar.

3. Penelitian ini menyoroti pentingnya penerapan sanksi hukum administratif dan pidana bagi nakhoda yang ceroboh, guna meningkatkan kesadaran dan kepatuhan dalam menjalankan tugas pelayaran. Kerjasama antara aparat penegak hukum dengan pihak pelayaran juga sangat penting untuk

mencegah kejadian serupa, serta perlunya peningkatan pengawasan terhadap keamanan kapal dan kemampuan nakhoda di area perairan seperti Sungai Musi.

PERSAMAAN	dan tanggung na serta rukum bagi kecelakaan t yang engan aspek layaran dan im di daerah penting.
PERBEDAAN	Fokus dari penelitian ini adalah untuk tanggung yang dimiliki kapal dalam /ang terjadi i pengemudi perairan Sungai Musi. Sementara itu, penelitian anda lebih menekankan pada aspek perlindungan konsumen serta penegakan hukum terkait terjadinya kecelakaan kapal laut.

No.	PROFIL	JUDUL
3.	IRMAWATI SKRIPSI INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI PALOPO	"PEMBERIAN GANTI RUGI AKIBAT KECELAKAAN TERHADAP PENGGUNA JASA PENYEBRANGAN KAPAL DI DANAU TOWUTI DALAM PERSPEKTIF HUKUM ISLAM"

	RUMUSAN MASALAH
	Bagaimana tanggung jawab angkutan penyebrangan terhadap pengguna jasa akibat kecelakaan kapal di danau towuti kecamatan towuti kabupaten luwu timur ditinjau dari undang - undang nomor 17 tahun 2008? Bagaimana pelaksanaan pemberian Ganti rugi terhadap pengguna jasa angkutan penyebrangan akibat kecelakaan kapal di danau towuti dalam perspektif hukum islam?
	HASIL PENELITIAN

	1. Proses pemberian kompensasi kepada penumpang kapal laut penyeberangan yang terkena dampak kecelakaan kapal di Danau Towuti telah dilaksanakan sesuai dengan hukum yang berlaku, terutama merujuk pada Pasal 40 ayat (1) Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2008. Aturan ini menegaskan bahwa penyedia layanan transportasi air wajib bertanggung jawab atas keselamatan serta memberikan kompensasi untuk kerugian yang diderita oleh penumpang, baik itu berupa barang maupun uang. 2. Dalam konteks hukum Islam, mekanisme pemberian kompensasi menekankan pentingnya tanggung jawab dan keadilan, di mana pihak yang menyebabkan kecelakaan diharuskan untuk menanggung kerugian yang dialami oleh pengguna layanan secara adil tanpa membebani mereka secara berlebihan. 3. Berbagai tantangan dalam pelaksanaan proses penggantian ini termasuk kurangnya kesadaran dari pengusaha untuk memenuhi kewajiban mereka
	secara menyeluruh dan terbatasnya prosedur resmi yang dapat membantu penumpang dalam memperoleh ganti rugi sesuai hak-hak mereka.

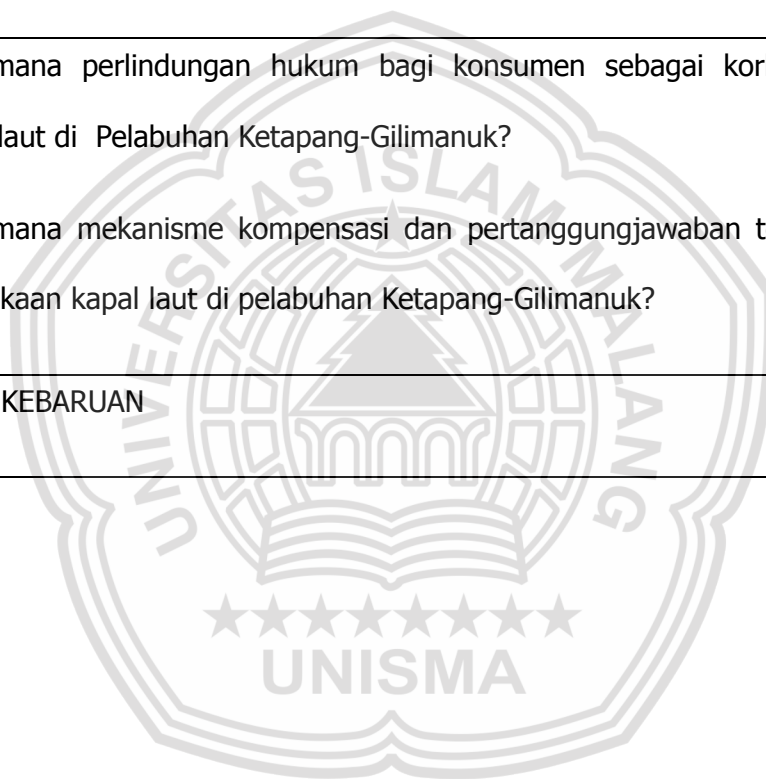
PERSAMAAN	Mempelajari dan menilai perlindungan hukum serta cara memberikan ganti rugi kepada pengguna layanan penyeberangan kapal yang mengalami kecelakaan, dengan menitikberatkan pada aspek keselamatan pelayaran dan tanggung jawab penyedia jasa sesuai dengan peraturan dan prinsip hukum.
PERBEDAAN	Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis cara pemberian kompensasi berdasarkan norma hukum Islam dan berbagai tantangan dalam penerapannya di Danau Towuti. Di sisi lain, penelitian Anda lebih fokus pada aspek perlindungan konsumen terhadap kecelakaan kapal, serta peran pemerintah dalam menjamin kelayakan kapal dan penegakan standar keselamatan di jalur Selat Bali (Pelabuhan Ketapang-Gilimanuk).

Sedangkan penelitian ini adalah

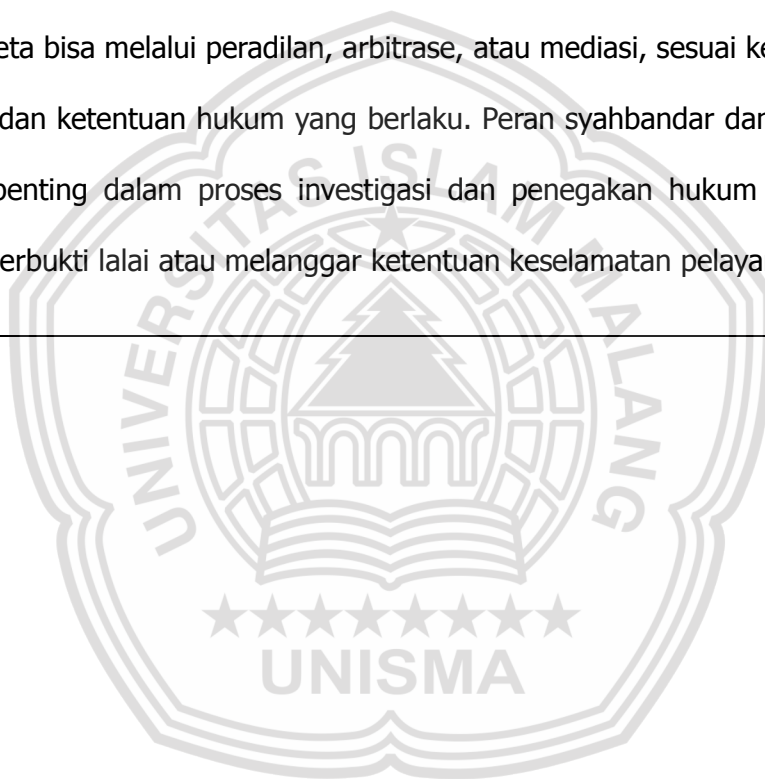
PROFIL	JUDUL
--------	-------



ISNIN BAGUS SAPUTRA	"PERLINDUNGAN KONSUMEN TERHADAP
SKRIPSI	KECELAKAAN KAPAL STUDI KASUS DI PELABUHAN
UNIVERSITAS ISLAM	KETAPANG - GILIMANUK"
MALANG	
RUMUSAN MASALAH	
Bagaimana perlindungan hukum bagi konsumen sebagai korban kecelakaan kapal laut di Pelabuhan Ketapang-Gilimanuk?	
Bagaimana mekanisme kompensasi dan pertanggungjawaban terhadap korban kecelakaan kapal laut di pelabuhan Ketapang-Gilimanuk?	
NILAI KEBARUAN	



1. Meneliti peran yang dimainkan oleh pemerintah dan lembaga penegak hukum dalam menjamin keselamatan kapal dan perlindungan konsumen kecelakaan di laut, serta mengidentifikasi tantangan yang dihadapi dalam pelaksanaan pengawasan dan penerapan standar keselamatan kapal.
2. Korban atau keluarga korban dapat menempuh jalur hukum dengan mengajukan klaim asuransi, mediasi, atau litigasi di pengadilan jika terdapat sengketa terkait kompensasi atau tanggung jawab hukum. Proses penyelesaian sengketa bisa melalui peradilan, arbitrase, atau mediasi, sesuai kesepakatan para pihak dan ketentuan hukum yang berlaku. Peran syahbandar dan instansi terkait juga penting dalam proses investigasi dan penegakan hukum terhadap pihak yang terbukti lalai atau melanggar ketentuan keselamatan pelayaran.



F. Metode Penelitian

Penelitian hukum empiris merupakan pendekatan yang mengumpulkan berbagai informasi nyata dari perilaku manusia—baik dalam bentuk ucapan maupun tindakan—melalui wawancara atau pengamatan langsung. Perilaku yang diperhatikan, pada gilirannya, menunjukkan perbedaan antara teori dan aplikasi, atau sebaliknya, bagaimana keduanya tercermin dalam kenyataan.⁹ Pendekatan berbasis empiris dalam studi hukum tetap menjadi topik perdebatan hangat di kalangan para pakar hukum mengenai keabsahan dan cara penerapannya. Penulis sangat mendukung metode ini. Ia berpendapat bahwa hukum seharusnya dianalisis tidak hanya dari sisi norma, tetapi juga terkait dengan pelaksanaannya serta pengaruhnya terhadap masyarakat. Ini memberikan peluang untuk analisis hukum yang lebih menyeluruh dan terintegrasi.

Namun, penting untuk diperhatikan bahwa meskipun penelitian hukum berbasis empiris menunjukkan seberapa efektif hukum berjalan dalam masyarakat, pendekatan ini harus berlandaskan pada fenomena hukum serta norma yang ada. Oleh karena itu, tidaklah tepat jika penelitian ini semata-mata berfokus pada masalah sosial yang tidak memiliki kaitan hukum. Guna memenuhi validitas dan reabilitas hasil penelitian dalam tugas akhir ini, maka ditetapkan hal-hal sebagai berikut:

1. Jenis Penelitian

Penulis memilih pendekatan empiris untuk jenis penelitian ini.

Penelitian hukum empiris, yang sering disebut juga sebagai studi

⁹ "Ragam Metode Penelitian Hukum-Ragam Metode Penelitian Hukum," Slideshare, accessed April 7, 2026, <https://www.slideshare.net/slideshow/ragam-metode-penelitian-hukum-ragam-metode-penelitian-hukum/274952952>.

hukum sosiologis atau penelitian lapangan, berbeda dengan penelitian hukum normatif. Tidak seperti pendekatan normatif yang bergantung pada data sekunder seperti undang-undang dan peraturan, penelitian empiris didasarkan pada data primer yang dikumpulkan langsung di lapangan melalui interaksi dengan penduduk dan pemangku kepentingan terkait. Pengumpulan data dilakukan melalui observasi langsung di pelabuhan Ketapang-Gilimanuk, wawancara dengan manajer PT ASDP dan awak kapal, serta analisis dokumen, termasuk daftar penumpang dan laporan investigasi Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT).

Penelitian empiris menekankan pengumpulan fakta konkret yang dapat diverifikasi secara objektif melalui pengalaman praktis, sehingga memberikan wawasan konkret tentang implementasi hukum dalam praktik. Mengikuti pendekatan hukum empiris, metode ini menguji efektivitas legislasi dalam konteks fenomena sosial yang menyertainya, sehingga mengungkap perbedaan antara peraturan ideal dan realitas operasional, seperti kasus kelebihan muatan pada kapal KMP Yunicee dan KMP Rafelia II. Penelitian ini secara empiris menganalisis Undang-Undang Perlindungan Konsumen Nomor 8 Tahun 1999 dan Undang-Undang Maritim Nomor 17 Tahun 2008 terkait relevansinya terhadap perlindungan konsumen bagi korban kecelakaan kapal penumpang.

Studi empiris tentang perlindungan konsumen bagi korban kecelakaan kapal di pelabuhan Ketapang-Gilimanuk ini menggabungkan analisis norma hukum dengan data empiris dari

praktik, seperti wawancara dengan pemangku kepentingan dan analisis kasus nyata. Pendekatan ganda ini memungkinkan para peneliti untuk menangkap realitas hukum dan sosial secara bersamaan, memastikan bahwa hasilnya tidak hanya bersifat teoritis tetapi juga praktis, serta menawarkan saran konkret untuk meningkatkan standar keselamatan PT ASDP.

2. Pendekatan Penelitian

Pendekatan yang di gunakan yaitu empiris, dengan melakukan penelitian langsung dan wawancara di lapangan. Tujuan dari pendekatan ini adalah untuk mendapatkan pemahaman yang mendalam mengenai kondisi lapangan dengan mewawancarai pihak ASDP dan untuk mengetahui sebab akibat kecelakaan kapal.

3. Lokasi penelitian

Lokasi penelitian yang dipilih peneliti adalah Kantor PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Pelabuhan Ketapang-Gilimanuk, yang beralamat di beralamat Jl. Gatot Subroto,

Lkr. Kp. Baru, Bulusan, Kec. Kalipuro, Kabupaten Banyuwangi, Jawa Timur 68455. Berikut alasan pemilihan lokasi tersebut:

a. Kantor ASDP menjalankan fungsi vital sebagai pengelola

operasional penyeberangan laut di rute Selat Bali, sehingga menjadi pusat informasi esensial mengenai pengawasan kelaiklautan kapal dan respons terhadap insiden seperti kelebihan muatan pada KMP Yunicee.

- b. Sebagai operator BUMN utama angkutan laut, ASDP memiliki otoritas dalam menerapkan ketentuan keselamatan pelayaran, termasuk analisis faktor kelalaian nakhoda dan prosedur kompensasi korban sesuai UU No. 17 Tahun 2008.
- c. Penentuan lokasi ini memfasilitasi akses terhadap fakta lapangan autentik melalui diskusi dengan petugas berpengalaman di bidang maritim, sekaligus menyesuaikan dengan kendala durasi dan biaya penelitian.

4. Populasi atau sampling

Penelitian ini menggunakan metode pengambilan sampel terarah. Sampel dipilih berdasarkan kriteria spesifik yang dianggap relevan untuk mencapai tujuan penelitian: menganalisis perlindungan hukum konsumen yang terdampak kecelakaan kapal di pelabuhan Ketapang-Gilimanuk. Metode ini dipilih karena peneliti ingin memperoleh informasi detail dari para ahli yang memiliki pengalaman langsung di lapangan, seperti faktor-faktor penyebab kecelakaan kapal, mekanisme kompensasi, dan penegakan peraturan maritim.

Kantor PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Ketapang-Gilimanuk dipilih sebagai sumber data utama untuk penelitian ini karena peran strategisnya sebagai operator feri utama di Selat Bali, tanggung jawabnya terhadap keselamatan kapal, dan penanganannya terhadap kecelakaan seperti yang melibatkan KMP Yunicee dan KMP Tunu Pratama Jaya. Keterbatasan waktu dan sumber daya peneliti juga diperhitungkan dalam pemilihan sumber ini. Fokusnya adalah pada lembaga-lembaga yang secara langsung terlibat dalam pengumpulan

data empiris yang kredibel melalui wawancara mendalam menggunakan metode empiris.

5. Jenis dan sumber data

jenis data yang digunakan meliputi data primer dan data sekunder. Data primer yaitu ingin mengetahui lebih mendalam terkait permasalahan penelitian. Wawancara mendalam digunakan untuk menggali data primer secara rinci dan mendapatkan sudut pandang komprehensif mengenai materi kajian. yang dijadikan informan utama adalah Kantor PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Pelabuhan Ketapang-Gilimanuk. khususnya bidang pengawasan kelaiklautan dan penanganan insiden pelayaran. Sedangkan data sekunder yaitu referensi pendukung yang menyediakan interpretasi, kajian mendalam terhadap bahan primer. Sumber-sumber tersebut terdiri dari literatur hukum maritim, artikel ilmiah keselamatan pelayaran, laporan investigasi KNKT, serta publikasi terkait perlindungan penumpang angkutan laut.

6. Teknik Pengumpulan data

- a. Tinjauan pustaka merupakan pengumpulan informasi dari berbagai referensi tertulis, termasuk peraturan perundang-undangan, literatur akademik, jurnal hukum, dan publikasi terkait yang relevan dengan permasalahan penelitian tentang perlindungan konsumen korban kecelakaan kapal.
- b. Wawancara menjadi teknik pengumpulan data primer melalui interaksi langsung dengan informan di lokasi penelitian. Instrumen

pertanyaan disusun secara spesifik untuk menggali pandangan mendalam guna menjawab rumusan masalah mengenai mekanisme kompensasi dan penegakan regulasi pelayaran.

c. Analisis dokumen merupakan metode penggalan data dengan menelaah dokumen resmi untuk memperoleh fakta pendukung isu penelitian. Pendekatan ini bertujuan mendeskripsikan kondisi aktual pelabuhan dan memperkaya analisis peneliti. Beberapa fokus analisis dokumen meliputi:

- 1) Berita laporan terkait kecelakaan kapal yang terjadi
- 2) Data manifes penumpang dan muatan kapal pada waktu kejadian tenggelamnya kapal

7. Teknik Analisis data

Analisis dilakukan menggunakan pendekatan analisis deskriptif kualitatif. Informasi yang didapat melalui wawancara dan pengumpulan data dianalisis dengan cara menjelaskan, mengartikan, dan mengelompokkan data sesuai dengan tema penelitian. Pendekatan ini memudahkan bagi peneliti untuk memahami sistem hukum di wilayah tersebut serta bagaimana perlindungan hukum untuk para korban dan juga untuk mengetahui efektivitas penegakan hukum yang berlaku di wilayah tersebut.

G. Sistematika Penulisan

BAB I PENDAHULUAN

Sebagai bagian pendahuluan dari penelitian ini, bagian ini akan memberikan penjelasan mengenai latar belakang perlindungan terhadap korban kecelakaan kapal laut yang disebabkan oleh penggunaan kapal yang tidak memenuhi syarat di Pelabuhan Ketapang - Gilimanuk. Selain itu, akan dijelaskan juga rumusan masalah yang menjadi fokus dari penelitian ini, tujuan yang ingin dicapai, serta manfaat baik dalam aspek teori maupun praktik dari penelitian ini, bersama dengan batasan dan kebaruan yang membedakan penelitian ini dari studi-studi sebelumnya.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Membahas berbagai teori dan konsep dasar yang berkaitan dengan aktivitas pelayaran dan keselamatan kapal laut, standar kelayakan kapal, penyebab kecelakaan kapal, kelalaian dalam konteks hukum pidana, serta perlindungan hukum untuk korban kecelakaan kapal laut. Bagian ini juga akan menyajikan kajian tentang undang-undang dan regulasi pelayaran yang relevan serta literatur yang mendasari teori penelitian ini.

BAB III HASIL DAN PEMBAHASAN

Memberikan hasil penelitian yang didasarkan pada analisis data yang telah diperoleh. Pembahasan akan fokus pada faktor-faktor yang menyebabkan kecelakaan kapal laut di Pelabuhan Ketapang-Gilimanuk akibat penggunaan kapal yang tidak layak, evaluasi terhadap perlindungan hukum bagi para korban kecelakaan, serta peran dan tanggung jawab pemerintah serta pihak lain yang relevan dalam memastikan kelayakan kapal dan perlindungan bagi korban.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Memberikan kesimpulan dari keseluruhan hasil penelitian yang memberikan gambaran singkat mengenai temuan utama dan implikasi hukumnya. Selain itu, juga akan disampaikan beberapa saran yang bersifat membangun untuk perbaikan regulasi, penegakan hukum, serta langkah-langkah pencegahan untuk mengurangi jumlah kecelakaan kapal laut dan meningkatkan perlindungan bagi para korban di waktu mendatang.



BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

1. PT ASDP Indonesia Ferry (Persero), Cabang Ketapang, bersama dengan pihak berwenang terkait, memiliki tugas untuk menjamin keselamatan dan perlindungan hukum bagi penumpang sebagai penyelenggara layanan feri. Jaminan perlindungan ini dicapai melalui penerapan Prosedur Operasional Standar (SOP) dalam aspek keselamatan di laut, pemeriksaan kondisi kapal sebelum berlayar, registrasi penumpang, penyediaan alat keselamatan di kapal, serta kerjasama dengan kepala pelabuhan dan otoritas pelabuhan untuk mengawasi kegiatan operasional. Sistem pemantauan untuk kapasitas barang dan penumpang, penyediaan informasi mengenai keselamatan kepada penumpang, serta mekanisme bantuan bagi korban jika terjadi insiden adalah elemen penting dalam perlindungan konsumen di Pelabuhan Ketapang-Gilimanuk. Perlindungan ini tidak hanya sebatas pada kompensasi kepada penumpang, tetapi juga mencakup tindakan pencegahan melalui upaya mengurangi risiko kecelakaan dan meningkatkan standar keselamatan di laut.
2. Mekanisme untuk memberikan kompensasi dan tanggung jawab terhadap korban kecelakaan kapal di pelabuhan Ketapang-Gilimanuk. dimulai apabila ada kecelakaan kapal laut dan terdapat korban luka luka dan meninggal dunia maka pengajuan kompensasi bisa dilakukan dengan mengunjungi website jasa raharja, lalu pihak keluarga melaporkan kejadian kecelakaan kepada unit laka lantas KSOP,

selanjutnya jika pengguna jasa meninggal dunia maka ahli waris korban mendatangi kantor jasa raharja untuk proses survei lokasi kejadian dan verifikasi penerima santunan, selanjutnya menyiapkan dokumen untuk pengajuan santunan yaitu KTP korban dan ahli waris, buku nikah (jika korban menikah), akta kelahiran, serta buku tabungan atas nama ahli waris. Jika dokumen semua sudah lengkap selanjutnya untuk pencairan dana santunan estimasi akan cair dalam waktu kurang dari 2 hari dan juga besaran kompensasi untuk korban meninggal yaitu sebesar Rp. 50.000.000. dan untuk korban luka luka meliputi cacat tetap(maksimal) yaitu sebesar Rp. 50.000.000. dan untuk perawatan maksimal(maksimal) yaitu sebesar Rp. 20.000.000. Dilaksanakan melalui tanggung jawab perusahaan pelayaran yang berperan sebagai pelaku ekonomi, penyediaan asuransi, dan tanggung jawab hukum dalam kasus kelalaian yang terbukti. Sesuai dengan Undang-Undang Perlindungan Konsumen dan Undang-Undang pelayaran, perusahaan pelayaran diwajibkan untuk memberikan kompensasi kepada penumpang yang mengalami kerugian.

Dalam praktiknya, kompensasi diberikan kepada korban atau ahli warisnya oleh PT Jasa Raharja, sebuah perusahaan milik negara yang menawarkan asuransi kecelakaan bagi penumpang angkutan umum. Bantuan keuangan ini diberikan kepada mereka yang mengalami kematian atau luka-luka sebagai perlindungan dasar dari negara. Lebih jauh, dalam situasi kelalaian yang sangat serius, tanggung

jawab bisa meluas ke ranah hukum bagi pihak yang bertanggung jawab, termasuk di dalamnya kapten atau pengelola kapal.

Adanya mekanisme kompensasi dari Jasa Raharja, proses pelaporan kecelakaan, serta kerjasama antara perusahaan pelayaran, otoritas pelabuhan, dan lembaga penegak hukum sangat penting untuk memastikan kepastian hukum dan memulihkan hak-hak korban. Dengan demikian, sistem kompensasi dan pertanggungjawaban tidak hanya bersifat administratif dan perdata, tetapi juga bisa melibatkan aspek pidana untuk memastikan adanya perlindungan hukum yang adil, terbuka, dan mengutamakan kepentingan korban.

B. SARAN

1. Pihak pelabuhan dan perusahaan angkutan laut perlu meningkatkan pengawasan mengenai kelayakan kapal, batasan muatan, serta daftar penumpang guna menghindari terjadinya kecelakaan. Perusahaan angkutan laut harus secara terus-menerus menerapkan protokol keselamatan dan memperkuat disiplin para awak kapal untuk secara aktif menjamin keamanan konsumen.
2. Proses penggantian, termasuk melalui PT Jasa Raharja, harus dilakukan dengan cepat, jelas, dan mudah dimengerti. Selain itu, tindakan hukum terhadap pihak yang lalai harus ditegakkan secara konsisten untuk memberikan efek jera dan memastikan kepastian hukum bagi para korban.

DAFTAR PUSTAKA

"6 Jenis Kapal Laut Berdasarkan Fungsi dan Kelebihannya." Diakses 20 Februari 2026. https://pgnIng.co.id/berita/wawasan/jenis-jenis-kapal-laut/admin_pgnIng.

Alexandro, Vicky Hanggara, dan Mety Rahmawati. "PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA TERHADAP KECELAKAAN KAPAL AKIBAT TIDAK LAIK LAUT." Jurnal Hukum Adigama 1, no. 2 (Januari 2019): 774. <https://doi.org/10.24912/adigama.v1i2.2913>.

"Arti kata perlindungan - Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Online." Diakses 20 Februari 2026. <https://kbbi.web.id/perlindungan>.

"ASDP Web Corporate." Diakses 19 Desember 2025. <https://asdp.id/siaranpers/kmp-rafelia-ii-tenggelam-71-orang-penumpang-berhasil-dievacuasi>.

"———." Diakses 25 Desember 2025. <https://www.asdp.id/pelabuhan/pelabuhanketapang>.

Banyuwangi, Pemerintah Kabupaten. "Lindungi Konsumen Disperindagtam Akan Bentuk LPKSM." Pemerintah Kabupaten Banyuwangi. Diakses 26 Desember 2025. <https://banyuwangikab.go.id/berita/lindungi-konsumendisperindagtam-akan-bentuk-lpksm>.

BUKU AJAR HUKUM PIDANA | UPT Perpustakaan Universitas Warmadewa. t.t. Diakses 19 Desember 2025. http://elib.warmadewa.ac.id/index.php?p=show_detail&id=13335&keywords=.

Database Peraturan | JDIH BPK. "Permenhub No. 11 Tahun 2023." Diakses 19 Desember 2025. <http://peraturan.bpk.go.id/Details/254400/permenhubno-11-tahun-2023>.

Diat, Yasmin Fitrida. "KMP Gerbang Samudra Kandas di Gilimanuk, 269 Penumpang Dievacuasi." MCINEWS.ID, 22 Juni 2025. <https://mcinews.id/2025/06/22/kmp-gerbang-samudra-kandas-digilimanuk-269-penumpang-dievacuasi/>.

"Dua Terdakwa Kasus Tenggelamnya KMP Yunicee Diputus Bebas." Diakses 25 Desember 2025. <https://kabarbanyuwangi.co.id/dua-terdakwa-kasustenggelamnya-kmp-yunicee-diputus-bebas>.

"———." Diakses 19 Desember 2025. <https://kabarbanyuwangi.co.id/duaterdakwa-kasus-tenggelamnya-kmp-yunicee-diputus-bebas>.

"Dugaan Penyebab KMP Tunu Pratama Jaya Tenggelam di Selat Bali." Diakses 19 Desember 2025. <https://www.detik.com/jatim/berita/d-7993214/dugaanpenyebab-kmp-tunu-pratama-jaya-tenggelam-di-selat-bali>.

"Hak Konsumen." Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia, t.t. Diakses 20 Februari 2026. <https://ylki.or.id/hak-konsumen/>.

Haryanto, Dwi, dan Diyah Purwitasari. ANALISA FAKTOR PENYEBAB KECELAKAAN PELAYARAN DI ALUR PELAYARAN BARAT SURABAYA TAHUN 2013 - 2017. 2018.

"Herdayana Sinurat - fulltext.pdf." t.t. Diakses 25 Desember 2025. <https://repositori.uma.ac.id/jspui/bitstream/123456789/9320/1/Herdayana%20Sinurat%20-%20fulltext.pdf>.

"Hukum Pidana Suatu Pengantar - Topo Santoso." Rajagrafindo Persada, t.t. Diakses 19 Desember 2025. <https://www.rajagrafindo.co.id/produk/hukum-pidana-suatu-pengantartopo-santoso/>.

Johan, Eva. "PENGUKURAN LEBAR LAUT TERITORIAL MENGGUNAKAN GARIS PANGKAL MENURUT UNCLOS 1982 DAN PENERAPANNYA DALAM HUKUM INDONESIA." Vol ., no. 1 (1982).

"Kewajiban Konsumen." Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia, t.t. Diakses 20 Februari 2026. <https://ylki.or.id/kewajiban-konsumen/>.

"Korban Meninggal KMP Tunu Pratama Jaya Dapat Asuransi Rp 50 Juta." Diakses 26 Desember 2025. <https://www.detik.com/jatim/berita/d7996879/korban-meninggal-kmp-tunu-pratama-jaya-dapat-asuransi-rp50-juta>.

Kristiyanti, Celina Tri Siwi. Hukum Perlindungan Konsumen. Sinar Grafika, 2022.

"Makalah_Ekonomi_Regional_- _Muhammad_Razi_41203401130016_UNBlibre.pdf." t.t. Diakses 20 Februari 2026.

Nur Huda, Miftah dan Hari Utomo. "Pertanggungjawaban Pidana Syahbandar Ketapang Terhadap Tenggelamnya Kapal Motor Penumpang (KMP) Yunicee Di Perairan Selat Bali (Studi Putusan Nomor 474/Pid.B/2021/PN.Byw)." Pubmedia Social Sciences and Humanities 2, no. 1 (Juli 2024): 13. <https://doi.org/10.47134/pssh.v2i1.242>.

OmKirim, PT PCI. "Pelabuhan Ketapang: Sejarah, Lokasi, dan Rute Penyeberangan." omkirim.com, 21 Oktober 2025. <https://www.omkirim.com/pelabuhan-ketapang/>.

Pelabuhan Ketapang, Pintu Gerbang Utama Akses Jawa Bali. Seputar Logistik. 12 Januari 2024. <https://troben.id/blog/pelabuhan-ketapang/>.

"Prinsip-prinsip hukum pidana / Eddy O.S. Hiariej | Dinas Perpustakaan dan Arsip

Daerah DIY." Diakses 19 Desember 2025. <https://balaiyanpus.jogjaprovo.go.id/opac/detail-opac?id=297249>.

Scribd. "Pelabuhan Ketapang-Gilimanuk: Informasi Utama | PDF." Diakses 20 Februari 2026.

<https://id.scribd.com/presentation/464167598/PelabuhanKetapang-Gilimanuk>.

Sidabalok, Janus. "Hukum perlindungan konsumen di Indonesia." Bandung: Citra Aditya Bakti, 2014.

<https://scholar.google.com/scholar?cluster=13478891920009224597&hl=en&oi=scholar>.

"SISTEM PERADILAN PIDANA - Mardjono Reksodiputro." Rajagrafindo Persada, t.t.

Diakses 19 Desember 2025.

<https://www.rajagrafindo.co.id/produk/sistem-peradilan-pidanamardjono-reksodiputro/>.

Suryani, Dedeh, Aprilia Yudi Pratiwi, dan Andi Hendrawan. PERAN SYAHBANDAR DALAM KESELAMATAN PELAYARAN. 2, no. 2 (2018).

Tampubolon, Boris. "4 Jenis Kecelakaan Kapal Yang Harus Anda Ketahui." Konsultan Hukum Professional, 7 Desember 2022.

<https://www.konsultanhukum.web.id/4-jenis-kecelakaan-kapal-yangharus-anda-ketahui/>.

"Tenggelamnya KMP Yunicee di Selat Bali yang Tewaskan 7 Orang." Diakses 19 Desember 2025. <https://news.detik.com/berita-jawa-timur/d5878760/tenggelamnya-kmp-yunicee-di-selat-bali-yang-tewaskan-7orang>.

"UNIKOM_AFRZAL_BAB II.pdf." t.t. Diakses 20 Februari 2026. https://elibrary.unikom.ac.id/id/eprint/5307/8/UNIKOM_AFRZAL_BAB%20II.pdf.

"UU No. 17 Tahun 2008 Pelayaran.pdf." t.t. Diakses 19 Desember 2025. <https://jdih.esdm.go.id/common/dokumenexternal/UU%20No.%2017%20Tahun%202008%20Pelayaran.pdf>.

XMLThemes. "Direktur Klasifikasi BKI: Kapal Bendera Indonesia Wajib Masuk Klas." eMaritim.CoM. Diakses 20 Februari 2026. https://www.emaritim.com/2016/03/direktur-klasifikasi-bki-kapalbendera_7.html.