BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Keselamatan pelayaran merupakan salah satu aspek fundamental dalam sistem transportasi laut di Indonesia. Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia dengan lebih dari 17.000 pulau, Indonesia sangat bergantung pada moda transportasi laut untuk menghubungkan antarwilayah, baik dalam kegiatan ekonomi, sosial, maupun pariwisata.[1] Namun, besarnya potensi pelayaran tersebut juga berbanding lurus dengan risiko keselamatan yang dapat terjadi, terutama bagi kapal penumpang yang beroperasi dalam jalur wisata dan penyeberangan rakyat. Keselamatan pelayaran tidak hanya menjadi tanggung jawab operator kapal, tetapi juga merupakan kewajiban negara dalam menjamin keselamatan setiap warga negara yang menggunakan jasa transportasi laut.[2]

Dalam konteks keselamatan pelayaran, salah satu aspek penting yang sering menjadi perhatian adalah ketersediaan dan penggunaan alat penolong di kapal, seperti *life jacket* atau jaket pelampung. *Life jacket* memiliki fungsi vital sebagai alat bantu apung bagi penumpang atau awak kapal apabila terjadi keadaan darurat di laut. Berdasarkan Pasal 1 Angka 32 Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 yang dimaksud dengan alat penolong adalah "perlengkapan keselamatan di kapal yang

[1]Rahmatullah, 2020**, Analisis Keselamatan Pelayaran di Indonesia dalam Perspektif Hukum Maritim**, Jurnal Transportasi Laut dan Keselamatan Maritim, Balai Pendidikan dan Pelatihan Transportasi Laut, Volume 7 Nomor 1, hlm.1.

[2]Abdul Rahman, 2023, **Upaya Peningkatan Keselamatan Pelayaran dari Aspek Peralatan dan Manajemen Keselamatan Kapal**, Jurnal Teknologi Iltek, Balai Pendidikan dan Pelatihan Transportasi Laut, Volume 7 Nomor 1, hlm. 1-15.

digunakan untuk menyelamatkan jiwa manusia di laut, termasuk *life jacket*, *lifebuoy*, dan *life raft*." Artinya, penyediaan dan penggunaan *life jacket* merupakan bentuk konkret dari pelaksanaan prinsip keselamatan pelayaran yang wajib dipenuhi oleh setiap kapal.

Namun, implementasi dari ketentuan tersebut di lapangan masih sering tidak berjalan efektif. Beberapa operator kapal menyediakan *life jacket* hanya sebatas memenuhi persyaratan administratif tanpa memastikan penggunaannya oleh penumpang sebelum pelayaran dimulai. Selain itu, sebagian penumpang juga masih menganggap penggunaan *life jacket* sebagai hal yang tidak penting atau bahkan merepotkan. Kondisi ini menunjukkan bahwa masih terdapat kesenjangan antara norma hukum dan realitas sosial dalam pelaksanaan keselamatan pelayaran di Indonesia.[3]

Bali sebagai salah satu destinasi wisata maritim terpopuler di Indonesia memiliki intensitas aktivitas pelayaran yang sangat tinggi, terutama di kawasan Pelabuhan Sanur. Pelabuhan ini menjadi salah satu titik utama keberangkatan kapal cepat (*fast boat*) menuju Nusa Penida, Nusa Lembongan, dan Nusa Ceningan, yang setiap harinya melayani ratusan wisatawan domestik maupun mancanegara[4]. Dengan frekuensi pelayaran yang padat, aspek keselamatan pelayaran semestinya menjadi prioritas utama, mengingat karakteristik laut Bali yang kerap mengalami perubahan cuaca secara mendadak.[5]

---

[3] Dr. Shanty Yahya, 2024, **Budaya Keselamatan dan Keamanan Maritim**, PT. Literasi Nusantara Abadi Grup (Litnus), Malang, hlm. 16-19.

[4]Dewa Ketut Sudiarta Wiguna, 2023, **KSOP Benoa uji petik kapal layani Sanur-Nusa Penida libur Lebaran**, https://www.antaranews.com/berita/3492441/ksop-benoa-uji-petik-kapal-layani-sanur-nusa-penida-libur-lebaran, diakses pada 17 September 2025.

[5]Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika (BMKG), 2025, **BMKG : Waspadai gelombang laut hingga enam meter di perairan Bali**,

Masalah tersebut semakin nyata dengan adanya beberapa kecelakaan kapal dibali diantaranya adanya kasus kecelakaan kapal cepat dipelabuhan sanur pada 5 agustus 2025. kapal Bali Dolphin Cruise 2 yang berlayar dari Nusa Penida menuju Sanur mengalami kecelakaan laut sekitar pukul 15.15 wita. Peristiwa ini menelan korban jiwa serta menyebabkan sejumlah penumpang mengalami luka-luka. Laporan resmi Direktorat Jenderal perhubungan laut menyebutkan setiap kapal yang yang akan melakukan pelayaran diwajibkan selalu mematuhi standar keselamatan pelayaran demi menjamin keselamatan penumpang. kasus ini menjadi bukti empiris bahwa pengaturan mengenai *life jacket*, meskipun telah diatur dalam Undang-Undang, masih belum sepenuhnya efektif dalam mencegah korban jiwa.[6]

Kasus kedua adalah kecelakaan KMP Tunu Pratama Jaya pada 2 Juli 2025 di perairan Selat Bali. Kapal feri yang membawa 53 penumpang, 12 awak, dan 22 kendaraan ini tenggelam akibat air laut masuk ke ruang mesin hingga kapal kehilangan keseimbangan dan terbalik. Meskipun sebagian korban selamat karena menggunakan *life jacket*, laporan investigasi awal menunjukkan tidak semua penumpang mengenakannya, serta belum ada bukti bahwa jumlah dan kondisi *life jacket* di kapal sesuai dengan standar keselamatan yang diatur dalam perundang-undangan.[7] Kedua kasus ini menjadi bukti empiris bahwa pengaturan mengenai *life jacket*, penerapannya belum maksimal dilapangan.

---

https://www.antaranews.com/berita/4986657/bbmkg-waspadai-gelombang-laut-hingga-enam-meter-di-selatan-bali, diakses pada 17 September 2025.

[6]Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, 2025, **Kecelakaan Kapal Bali Dolphin Cruise 2 di Pelabuhan Sanur Berjalan Sesuai Prosedur Keselamatan Pelayaran**, https://hubla.dephub.go.id/Indonesianmaritimesafetyinformation/page/news/read/25588/korban-kecelakaan-kapal-di-sanur-berhasil-ditemukan-kemenhub-pastikan-langkah-terpadu, diakses pada 17 September 2025.

[7]Yulida Medistiara, 2025**, Kronologi KMP Tunu Pratama Jaya Tenggelam Renggut Nyawa 4 Penumpang**, https://www.detik.com/jatim/berita/d-

Dari sisi akademik, beberapa penelitian sebelumnya telah menyoroti permasalahan kepatuhan dan efektivitas pengaturan alat keselamatan di laut. Misalnya, penelitian oleh Wahyudi dalam Jurnal Transportasi Laut menunjukkan bahwa tingkat kesadaran awak kapal dan penumpang terhadap pentingnya penggunaan *life jacket* masih rendah, terutama pada jalur wisata yang berorientasi pada kenyamanan, bukan keselamatan.[8] selanjutnya, penelitian Setiawan di Jurnal Keselamatan Maritim Indonesia menyimpulkan bahwa faktor sosialisasi, desain alat yang kurang nyaman, serta lemahnya pengawasan dari otoritas pelabuhan menjadi penyebab utama ketidakpatuhan terhadap penggunaan alat keselamatan.[9]

Selanjutnya dikutip dari jurnal yang berjudul edukasi penggunaan *life jacket* untuk keselamatan di laut bagi warga kelurahan Tlogomulyo menyebutkan bahwa Penggunaan alat keselamatan di laut sangat penting demi keselamatan pengguna kapal. *Safety Equipment* atau perlengkapan keselamatan yaitu segala peralatan dan perlengkapan yang digunakan untuk melindungi jiwa awak kapal maupun penumpang pada waktu dalam keadaan darurat. Dalam upaya meningkatkan keselamatan harus dilakukan pada setiap kapal terutama untuk wisata, kecelakaan-kecelakaan kapal yang terjadi umumnya menunjukkan tidak ditaatinya konvensi pelayaran baik internasional maupun nasional oleh perusahaan pelayaran di dalam negeri.

Kurangnya fasilitas dan alat-alat keselamatan kerja di kapal dapat meningkatkan resiko bahaya yang dialami oleh para awak kapal. Alat-alat keselamatan kapal

---

7993828/kronologi-kmp-tunu-pratama-jaya-tenggelam-renggut-nyawa-4-penumpang, diakses pada 17 September 2025.

[8]Wahyudi, 2023, **Analisis Kesadaran Penggunaan Life Jacket di Jalur Wisata Laut**, Jurnal Transportasi Laut, Volume 8 Nomor 2.

[9]Setiawan, 2022**, Efektivitas Pengawasan Keselamatan Pelayaran di Pelabuhan Wisata**, Jurnal Keselamatan Maritim Indonesia, Volume 6 Nomor 1.

merupakan perangkat yang mempunyai konstruksi atau spesifikasi bahan yang dapat membantu melindungi, mencegah serta menghentikan kecelakaan kerja di atas kapal. Dari beberapa alat keselamatan di laut yang wajib dimiliki dan diketahui tata cara penggunaannya secara personal adalah *life jacket*. *Life jacket* atau baju pelampung adalah alat keselamatan yang sangat dibutuhkan di atas kapal khususnya saat situasi bahaya. Fungsi dari baju pelampung ini yaitu untuk membantu korban atau pemakai (sadar atau tidak sadar) bisa tetap mengapung di atas air dengan posisi hidung dan mulut berada di permukaan. *Ringbuoy* atau ban pelampung adalah alat keselamatan di atas kapal yang digunakan untuk membantu orang jatuh ke laut bisa terapung. Apabila ada penumpang kapal terjatuh maka segera melemparkan alat tersebut mendekati korban yang terjatuh.

Pemahaman mengenai alat keselamatan masih kurang bagi masyarakat umum. Terkadang mereka menganggap alat keselamatan ini tidak perlu untuk dipelajari dikarenakan jarang digunakan. Jika mereka tidak memahami manfaat dari alat keselamatan apabila terjadi keadaan darurat nyawa menjadi taruhannya. Terkadang mereka terlalu menyepelekan dan menganggap tidak penting. Alat keselamatan seperti *life jacket* tidak hanya diperuntukkan bagi Nelayan, Pelaut dan Petugas di bidang pelayaran saja. Masyarakat umum pun diharuskan memahami akan pentingnya alat tersebut, sehingga kecelakaan yang pernah terjadi di tempat wisata bisa terhindarkan. Terkadang perahu kecil yang hanya mengangkut wisatawan tidak dibekali jaket pelampung (*life jacket*) dan pelampung penolong (*life buoy*). Pengabdian ini diharapkan memberikan dampak positif demi meningkatkan keselamatan. Sehingga kecelakaan yang terjadi tidak terlalu banyak korban yang meninggal. Pada kegiatan pengabdian ini difokuskan pada edukasi mengenai

pentingnya pemahaman dan penggunaan alat keselamatan di laut. Penyuluhan bagi pemilik kapal wisata mengenai pentingnya alat keselamatan akan dilakukan pada pengabdian masyarakat selanjutnya. Dengan penyuluhan tersebut diharapkan warga kelurahan Tlogomulyo memiliki pemahaman tentang pentingnya alat keselamatan di laut, memiliki pengetahuan tentang jenis-jenis alat keselamatan dan tau cara penggunaan *life jacket* untuk keselamatan di laut.[10]

Selanjutnya menurut jurnal peningkatan pengetahuan perilaku keselamatan bagi penumpang di penyeberangan Ketapang Gilimanuk (Ardhiana Puspitacandri & Sutoyo) Tingginya volume penyeberangan menuntut adanya kesadaran dan kepatuhan terhadap prosedur keselamatan, khususnya dalam penggunaan alat keselamatan seperti *life jacket*. Namun, berbagai penelitian dan observasi menunjukkan bahwa masih banyak penumpang yang belum memahami pentingnya penggunaan alat keselamatan tersebut secara benar.

Hasil survei yang dilakukan oleh tim dari Politeknik Pelayaran Surabaya menemukan bahwa sebagian besar penumpang kapal penyeberangan tidak memiliki pengetahuan mendasar tentang keselamatan berlayar, termasuk cara penggunaan *life jacket*. Minimnya informasi dan sosialisasi menyebabkan banyak penumpang tidak mengetahui langkah penyelamatan diri ketika terjadi situasi darurat di atas kapal. Kondisi ini menimbulkan risiko besar terhadap keselamatan jiwa penumpang, terutama pada keadaan darurat seperti kebakaran, tabrakan, atau kapal tenggelam. Dalam kegiatan pengabdian kepada masyarakat yang dilakukan di KMP Pratita IV milik PT. ASDP Ferry (Persero), dilakukan penyuluhan dan pelatihan mengenai ragam

[10]Candra Oktyasari Putri et.al., 2024, **Edukasi Penggunaan Life Jacket untuk Keselamatan di Laut bagi Warga Kelurahan Tlogomulyo**, Journal of Community Service (JCOS), Volume 10 Nomor 3, hlm. 96-104.

serta fungsi alat keselamatan di kapal, khususnya *life jacket*. Pelatihan tersebut bertujuan untuk meningkatkan pengetahuan dan keterampilan penumpang dalam mengenali dan menggunakan alat keselamatan dengan benar. Hasil kegiatan menunjukkan bahwa 64% peserta mengalami peningkatan pemahaman yang sangat baik mengenai prosedur keselamatan, dan 28% peserta menyatakan memperoleh keterampilan baru dalam penggunaan *life jacket*. Temuan ini menunjukkan bahwa edukasi dan pelatihan memiliki pengaruh signifikan dalam membangun perilaku keselamatan yang lebih baik di kalangan penumpang.

Kurangnya pemahaman dan perhatian terhadap keselamatan pelayaran dapat disebabkan oleh beberapa faktor, antara lain minimnya sosialisasi, rendahnya tingkat kesadaran penumpang, serta keterbatasan sarana pendukung di kapal. Oleh karena itu, penting bagi pengelola pelabuhan dan perusahaan pelayaran untuk terus meningkatkan kegiatan edukasi dan simulasi penggunaan alat keselamatan. *Life jacket*, sebagai alat pelindung utama dalam keadaan darurat di laut, memiliki fungsi vital dalam mencegah kehilangan nyawa akibat tenggelam. Dengan demikian, penelitian dan kegiatan pengabdian yang menekankan pada efektivitas penggunaan life jacket menjadi sangat relevan dalam upaya mendukung keselamatan berlayar. Peningkatan kesadaran dan pengetahuan penumpang tidak hanya memperkuat budaya keselamatan maritim, tetapi juga berkontribusi terhadap terciptanya standar keselamatan yang lebih baik di pelabuhan-pelabuhan penyeberangan di Indonesia.[11] Dari beberapa jurnal ini menunjukkan adanya urgensi penelitian lanjutan yang

[11]Ardhiana Puspitacandri & Sutoyo, 2024, **Peningkatan Pengetahuan Perilaku Keselamatan bagi Penumpang di Penyeberangan Ketapang–Gilimanuk**, Jurnal Pengabdian Masyarakat Berkemajuan, Volume 8 Noomor 2, hlm. 1221.

menilai efektivitas pengaturan penggunaan *life jacket* bukan hanya dari sisi normatif, tetapi juga empiris di lapangan.

Secara normatif, Menurut Pasal 1 Angka 32 Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang alat penolong, termasuk *life jacket*, merupakan perlengkapan keselamatan kapal yang wajib tersedia namun, secara empiris di lapangan masih ditemukan ketidaksesuaian antara ketentuan hukum dan pelaksanaannya. Kesenjangan ini menunjukkan adanya problematika empiris hukum, yaitu perbedaan signifikan antara norma hukum yang ideal dan kenyataan praktik di lapangan. Regulasi yang seharusnya menjamin keselamatan jiwa penumpang belum diimbangi dengan penegakan dan kesadaran hukum yang memadai.

Dalam konteks ini, efektivitas pengaturan penggunaan *life jacket* menjadi persoalan mendasar bukan hanya soal adanya aturan, tetapi bagaimana aturan itu diterapkan, diawasi, dan dipatuhi oleh operator kapal serta penumpang. Oleh karena itu, penelitian ini penting dilakukan untuk menilai efektivitas pengaturan penggunaan *life jacket* dalam menunjang keselamatan berlayar di Pelabuhan Sanur, baik dari aspek normatif (hukum yang berlaku) maupun empiris (pelaksanaannya di lapangan).

1.2. Rumusan Masalah

Dari latar belakang masalah yang sudah diraikan diatas, diperoleh rumusan masalah sebagai berikut:

1. bagaimanakah implementasi pengaturan penggunaan *life jacket* oleh operator kapal dan penumpang dipelabuhan sanur?
2. faktor apa saja yang menjadi kendala dalam implementasi pengaturan penggunaan *life jacket* dipelabuhan sanur?

1.3. Ruang Lingkup Masalah

Dalam membahas permasalahan yang telah diuraikan pada latar belakang dan rumusan masalah, diperlukan adanya suatu ruang lingkup masalah. Ruang lingkup masalah adalah suatu batasan agar penelitian lebih fokus, efektif, dan efisien, serta untuk mencegah pembahasan yang terlalu luas atau menyimpang dari pokok persoalan. Dengan adanya ruang lingkup masalah, penulisan skripsi ini akan lebih terarah dan teroganisir sehingga memudahkan peneliti dalam memahami serta mendalami pokok permasalahan. Adapun ruang lingkup masalah dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut:

1. Pada bagian permasalahan pertama, ruang lingkup penelitian dibatasi pada implementasi pengaturan penggunaan *life jacket* oleh operator kapal dan penumpang di Pelabuhan Sanur. Penelitian ini berfokus untuk mengkaji sejauh mana ketentuan mengenai kewajiban penggunaan *life jacket* diterapkan dalam kegiatan pelayaran, baik pada kapal penumpang reguler maupun kapal wisata yang beroperasi di wilayah Pelabuhan Sanur. Kajian diarahkan pada bagaimana bentuk pengawasan dan kepatuhan terhadap peraturan keselamatan pelayaran, serta bagaimana operator kapal menjalankan tanggung jawabnya dalam menyediakan, mensosialisasikan, dan memastikan penggunaan *life jacket* oleh penumpang sebelum kapal berangkat. Penelitian juga membatasi analisis pada pelaksanaan di lapangan yang sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 1 Angka 32 Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang alat penolong (*life jacket*), serta regulasi pelaksana lainnya yang berlaku di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan otoritas pelabuhan setempat.

2. Pada bagian permasalahan kedua, ruang lingkup penelitian difokuskan pada faktor-faktor penghambat atau kendala dalam implementasi pengaturan penggunaan *life jacket* di Pelabuhan Sanur. Penelitian ini hanya membahas kendala yang muncul dalam konteks pelaksanaan di lapangan, seperti keterbatasan jumlah dan kualitas alat keselamatan, rendahnya kesadaran dan disiplin penumpang, kurangnya sosialisasi dari pihak operator, serta lemahnya pengawasan oleh otoritas pelabuhan. Kajian ini tidak mencakup seluruh aspek keselamatan pelayaran secara umum, melainkan dibatasi hanya pada faktor-faktor yang berhubungan langsung dengan efektivitas penerapan pengaturan penggunaan *life jacket*. Dengan demikian, ruang lingkup penelitian difokuskan untuk memberikan gambaran konkret tentang permasalahan praktis yang dihadapi dalam pelaksanaan pengaturan penggunaan *life jacket* di wilayah perairan Pelabuhan Sanur sebagai upaya menunjang keselamatan berlayar.

1.4. Tujuan Penelitian

Penulisan penelitian ini mempunyai tujuan yang jelas agar dapat memperoleh hasil sesuai dengan yang diinginkan. Tujuan penelitian ini dapat digolongkan menjadi tujuan umum dan tujuan khusus yang dapat dirumuskan sebagai berikut:

1.4.1. Tujuan Umum:

1. Untuk melaksanakan Tri Dharma Perguruan Tinggi, Khususnya pada bidang penelitian yang dilakukan oleh mahasiswa.
2. Untuk perkembangan ilmu pengetahuan hukum.
3. Sebagai syarat menyelesaikan jenjang Pendidikan Strata 1 (S1) di Fakultas Hukum Mahasaraswati Denpasar.

1.4.2. Tujuan Khusus:

Berdasarkan tujuan umum diatas adapun tujuan khusus yang ingin dicapai lebih lanjut dalam penelitian ini, yaitu sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui dan menganalisis tingkat implementasi pengaturan penggunaan *life jacket* oleh operator kapal dan penumpang di Pelabuhan Sanur.
2. Untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang menjadi kendala dalam implementasi pengaturan penggunaan *life jacket* di Pelabuhan Sanur.

1.5. Metode Penelitian

1.5.1. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian empiris yuridis. Penelitian empiris yuridis adalah penelitian hukum mengenai pemberlakuan atau implementasi ketentuan hukum normatif secara *in action* pada setiap peristiwa hukum tertentu yang terjadi dalam masyarakat.[12] Dengan kata lain, suatu penelitian yang dilakukan terhadap keadaan sebenarnya atau keadaan nyata yang terjadi di masyarakat dengan maksud untuk mengetahui dan menemukan fakta-fakta dan data yang dibutuhkan, setelah data yang dibutuhkan terkumpul, kemudian menuju kepada identifikasi masalah yang pada akhirnya menuju pada penyelesaian masalah.[13] Penelitian empiris merujuk pada sesuatu yang didasarkan pada pengalaman, pengamatan, atau percobaan yang dapat dibuktikan secara

[12]Abdulkadir Muhammad, 2004, **Hukum dan Penelitian Hukum**, Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm. 134.

[13]Bambang Waluyo, 2002, **Penelitian Hukum dalam Praktek**, Sinar Grafika, Jakarta, hlm.15.

nyata, bukan hanya teori atau spekulasi yang dapat disebut dengan das sein. Dalam konteks penelitian, pendekatan empiris digunakan untuk memperoleh data dan informasi langsung dari lapangan melalui observasi, wawancara, survei, atau eksperimen. Sedangkan, penelitian yuridis yang dimaksudkan adalah hukum dilihat sebagai norma atau *das sollen*, karena dalam melakukan pembahasan masalah dalam penelitian ini mengunakan bahan-bahan hukum, baik hukum yang tertulis maupun hukum yang tidak tertulis atau baik bahan hukum primer, sekunder, maupun tersier.

Peneliti menggunakan jenis penelitian empiris yuridis dalam mengkaji bagimana hukum bekerja di lapangan yang tidak hanya berfokus pada norma hukum tertulis yang mengatur penggunaan *lifejacket* untuk keselamatan berlayar, tetapi juga menganalisis serta menelaah implementasinya di pelabuhan Sanur. Penelitian ini dilakukan dengan mengumpulkan data primer melalui wawancara dengan operator kapal (Nahkoda dan Awak kapal), penumpang (Wisatawan maupun Masyarakat Lokal), Syahbandar yang berwenang dalam pengawasan keselamatan pelayaran, serta pengumpulan data sekunder berupa perundang-undangan, literatur hukum, dan hasil penelitian terdahulu tentang pelayaran. Dengan pendekatan empiris yuridis, penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran komprehensif mengenai sejauh mana peranan *lifejacket* dalam menunjang keselamatan berlayar dipelabuhan Sanur.

1.5.2. Jenis Pendekatan

Pendekatan masalah yang digunakan penulis pada penulisan penelitian hukum ini yakni menggunakan pendekatan fakta *(The Fact Approach)* serta Perundang-Undangan *(Statute Approach)*. Pendekatan fakta *(The Fact Approach)* merupakan

pendekatan yang pelaksanaannya menggunakan teknik pengumpulan data berdasarkan fakta-fakta terhadap keadaan nyata atau keadaan yang sebenarnya terjadi di lapangan atau masyarakat dengan cara mencari serta mengamati secara langsung untuk dikaitkan dengan permasalahan yang dibahas pada penelitian ini. Setelah data yang dibutuhkan terkumpul, selanjutnya menuju ke identifikasi masalah yang pada akhirnya mengarah ke penyelesaian masalah.[14]

Sedangkan pendekatan perundang-undangan *(Statute Approach)* adalah pendekatan yang dilakukan dengan menelaah semua peraturan perundang-undangan dan regulasi yang terkait dengan isu hukum yang sedang dibahas atau diteliti.[15] Sehingga, antara peraturan perundang-undangan dengan isu hukum yang dibahas dapat relevan untuk mencari konsistensi dan kesesuaian dalam penerapan aturan dan asas-asas yang berlaku.

1.5.3. Jenis Data

Penelitian empiris terdiri atas 3 jenis data yang digunakan sebagai penunjang dalam mengkaji masalah pada penulisan penelitian ini :

1. Data Primer

Menurut Sugiyono data primer merupakan sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data.[16] Penulis memperoleh data primer dengan turun langsung ke lapangan dan melakukan teknik wawancara (Interview) melalui proses tanya jawab secara lisan dan melalui pihak yang terkait dalam

[14] Muhaimin, 2020**, Metode Penelitian Hukum**, Mataram University Press, Nusa Tenggara Barat, hlm. 56.

[15] *Ibid.*

[16] Sugiyono, 2023, **Metode Penelitian Kuantitatif**, Kualitatif, dan R&D, Alfabeta, Bandung, hlm. 194.

permasalahan skripsi ini sehingga memperoleh data lebih mendalam dan akurat seperti wawancara dengan petugas Syahbandar dan operator kapal.

2. Data Sekunder

Menurut Sugiyono, data sekunder merupakan sumber data yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misalnya lewat orang lain atau lewat dokumen.[17] Dengan kata lain, peneliti tidak mengumpulkan data ini secara langsung melalui interaksi dengan subjek penelitian, observasi langsung, atau eksperimen. Sebaliknya, data sekunder sudah ada dan telah dikumpulkan oleh pihak lain untuk tujuan yang mungkin berbeda dari tujuan penelitian saat ini. Data sekunder terdiri dari tiga bagian yaitu:

1) Bahan hukum primer, yang bersumber dari peraturan perundang-undangan terkait dengan permasalahan yang dibahas. Seperti Pasal 1 Angka 32 Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang alat penolong.

2) Bahan hukum sekunder, yang bersumber dari jurnal-jurnal atau dari hasil penelitian seseorang.

3) Bahan hukum tersier, yaitu bahan pendukung yang bersumber dari kamus atau ensiklopedia.

3. Data Tersier

Data tersier merupakan bahan yang memberikan petunjuk atau penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, misalnya kamus besar bahasa Indonesia, dan ensiklopedia.[18] Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan

[17] Sugiyono, *Loc.Cit.*

[18] Bambang Sunggono, 2003, **Metode Penelitian Hukum**, Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 114.

data tersier seperti kamus besar bahasa Indonesia untuk mencari suatu pengertian apabila tidak ada petunjuk atau penjelasan dari data primer dan sekunder.

1.5.4. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan oleh penulis dalam penelitian ini adalah :

1. Teknik Studi Dokumen

Dokumen merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumen dapat berbentuk tulisan, gambar, atau karya-karya monumental dari seseorang. Studi dokumen merupakan pelengkap dari penggunaan metode observasi dan wawancara dalam penelitian, karena hasil penelitian dari observasi dan wawancara akan lebih kredibel/dapat dipercaya jika didukung oleh sejarah pribadi dari seseorang.[19]

2. Teknik Wawancara

Dalam teknik wawancara ini, penulis berhadapan langsung dengan informan dan mengajukan pertanyaan serta adanya jawaban yang dilakukan secara lisan, sehingga menciptakan komunikasi dua arah yang efektif. Pertanyaan diajukan dimaksudkan untuk merekam informasi yang diperoleh sesuai dengan tujuan dari penelitian itu sendiri. Maka, peneliti harus berinteraksi dengan sumber data dan harus mengenal betul orang yang memberikan data.[20]

3. Observasi/pengamatan

Observasi merupakan suatu pengamatan atau teknik yang dilakukan dengan

[19] Prof. Dr. Sugiyono, 2023**, Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Alfabeta**, Bandung, hlm. 314.

[20] Sugiyono, 2017, **Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Alfabeta,** Bandung, hlm. 11.

mengadakan suatu pengamatan secara teliti secara pencatatan secara sistematis.[21] Observasi dilakukan untuk memperoleh data empiris tentang tingkat kepatuhan penumpang terhadap ketentuan keselamatan, kesiapan operator kapal dalam menyediakan alat keselamatan, serta peran pengawasan pihak pelabuhan dalam memastikan pelaksanaan aturan tersebut. Teknik ini juga bertujuan untuk mengidentifikasi secara langsung kendala di lapangan, seperti kurangnya sosialisasi, minimnya kesadaran penumpang, atau keterbatasan sarana keselamatan yang tersedia di kapal. Dengan demikian, observasi membantu peneliti mendapatkan gambaran faktual dan objektif mengenai sejauh mana pengaturan penggunaan *life jacket* diterapkan secara efektif di Pelabuhan Sanur, serta bagaimana pelaksanaannya mendukung terciptanya keselamatan berlayar bagi seluruh penumpang dan awak kapal.

1.5.5. Teknik Pengolahan Dan Analisa Data

Dalam penelitian kualitatif yang lebih menekankan pada proses, maka penelitian kualitatif dalam melihat hubungan antar variabel pada objek yang diteliti lebih bersifat interaktif yaitu saling mempengaruhi.[22] Data-data yang telah diperoleh baik data primer maupun data sekunder kemudian akan dianalisis secara kualitatif. Kemudian disajikan secara deskriptif guna memberikan pemahaman yang jelas dan terarah dari hasil penelitian nantinya. Analisis data yang digunakan adalah analisis data yang berupaya memberikan gambaran secara jelas dan konkret terhadap masalah

[21] Husnul Khaatimah dan Restu Wibawa, 2017**, Efektivitas Model Pembelajaran Cooperative Integrated Reading and Composition terhadap Hasil Belajar**, Jurnal Teknologi Pendidikan FIP IKIP Mataram, Volume 2 Nomor 2, hlm. 80.

[22] Prof. Dr. Sugiyono, 2023, **Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Alfabeta**, Bandung, hlm. 21.

penelitian yang dibahas oleh penulis.

Pengolahan dan analisis data yang diperoleh dari penelitian baik penelitian kepustakaan atau penelitian lapangan akan diolah dan dianalisis secara deskriptif kualitatif yaitu penyusunan, interpretasi, dan pemahaman makna dengan mengkaitkan ketentuan yang berlaku dengan kondisi dilapangan kemudian disajikan secara sistematis.

1.6. Sistematika Penulisan

Penulisan penelitian ini memiliki sistematika yang teratur dan terperinci di dalam penulisannya agar dimengerti dan dapat dipahami maksud dan tujuanya. Untuk lebih mudah menelaah pokok bahasan dalam skripsi ini, maka penulis menyusun tulisan ini secara sistematis. Adapun sistematika penulisannya yaitu :

BAB I : PENDAHULUAN

Terdiri dari latar belakang, rumusan masalah, ruang lingkup masalah, tujuan penelitian, tujuan umum, tujuan khusus, metode penelitian, jenis penelitian, jenis pendekatan, jenis data, teknik pengumpulan data, teknik pengolahan data dan analisa data dan sistematika penulisan.

BAB II : LANDASAN TEORITIS

Menjelaskan tentang landasan teori yang memuat teori efektivitas hukum dan teori legal sistem. Kemudian landasan konseptual yang memuat definisi *lifejacket*, definisi keselamatan berlayar, dan profil pelabuhan Sanur.

BAB III **:** Menjelaskan implementasi pengaturan penggunaan *lifejacket* dipelabuhan Sanur yang memuat dasar hukum pengaturan penggunaan *lifejacket* dan efektivitas penggunaan lifejacket dipelabuhan sanur.

BAB IV **:** Menjelaskan faktor-faktor penghambat dalam implementasi pengaturan *lifejacket* dipelabuhan Sanur yang memuat faktor internal penghambat penggunaan *lifejacket* dan faktor eksternal penghambat penggunaan *lifejacket.*

BAB V **: SIMPULAN DAN SARAN**

Membahas mengenai simpulan dari keseluruhan penelitian yang telah dijabarkan serta memberikan saran terhadap instansi terkait mengenai permasalahan yang ada.

BAB II

KAJIAN TEORITIS

2.1. LANDASAN TEORI

Sugiyono menyatakan bahwa landasan teori adalah dasar riset yang harus ditegakkan untuk memastikan bahwa penelitian memiliki pondasi yang solid dan bukan hanya percobaan atau metode uji coba.[23] Menurut Cooper dan Schindler, teori adalah seperangkat konsep, definisi, dan proposisi yang tersusun secara sistematis sehingga dapat digunakan untuk menjelaskan dan meramalkan fenomena.[24] Disisi lain, menurut Sugiyono teori adalah alur logika atau penalaran yang merupakan seperangkat konsep, definisi, dan proposisi yang disusun secara sistematis.

Secara umum, teori mempunyai tiga fungsi, menjelaskan (*explaination*), meramalkan (*prediction*), dan pengendalian (*control*) suatu gejala.[25] Suatu teori harus dapat diuji kebenarannya jika tidak berarti tidak dapat dikatakan sebagai teori. Dalam suatu teori, terdapat berbagai pendapat para ahli dan hasil penelitian yang berasal dari sumber yang jelas studi kepustakaannya. Berdasarkan pendapat para ahli dapat disimpulkan bahwa suatu teori adalah suatu konseptualisasi yang umum. Landasan teori menjadi suatu pedoman bagi seorang peneliti dalam melakukan sebuah penelitian. Sehingga, landasan teori dianggap sebagai suatu

---

[23] Tamaulina Br. Sembiring., *et.al*., 2024, **Buku Ajar Metodologi Penelitian (Teori dan Praktik)** , Saba Jaya Publisher, Karawang, hlm.61.

[24] Cooper dan Schindler dalam Sugiyono, 2023, **Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D, Alfabeta**, Bandung, hlm. 85.

[25] Sugiyono, 2019, **Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D, Alfabeta**, Bandung, hlm. 86-87.

elemen kunci yang wajib ada dalam suatu penelitian. Landasan teori harus mencakup aspek atau komponen yang dapat digunakan untuk mengeksplorasi rumusan masalah yang diajukan dalam penelitian.

Kegunaan teori seperti yang diungkapkan oleh Karl Jasper, "Hanya dengan menggunakan ilmu yang diklasifikasikan secara metodologis, kita dapat mengetahui batas pengetahuan kita."[26] Oleh karena itu, teori yang menjadi suatu panduan utama dalam merancang penelitian yang bermanfaat. Cooper dan Schindler menekankan manfaat teori dalam penelitian dengan menggarisbawahi beberapa aspek, seperti :

1. Teori membantu menyempitkan rentang fakta yang diperlukan dalam penelitian.
2. Teori menunjukkan pendekatan penelitian yang dapat menghasilkan pemahaman yang paling bermakna.
3. Teori memandu sistem penelitian agar dapat menyusun dan mengategorikan data dengan cara yang paling signifikan.
4. Teori mencerminkan esensi suatu objek penelitian dan menyajikan kesamaan yang terdeteksi dari pengamatan yang telah dilakukan.
5. Teori dimanfaatkan untuk mengantisipasi fakta-fakta yang seharusnya muncul terlebih dahulu.[27]

Teori berfungsi sebagai alat analisis untuk memahami masalah yang sedang diteliti, memberikan ide untuk interpretasi, dan memandu pemahaman masalah

[26] Karl Jaspers dalam Tamaulina Br. Sembiring, S.H., M.Hum., Pd. D, Irmawati, S.Sn., M.Pd., Muhammad Sabir, S.pd., M.Pd., Indra Tjahyadi, S.S., M.Hum., 2024, **Buku Ajar Metodologi Penelitian (Teori dan Praktik)** , Saba Jaya Publisher, Karawang, hlm.63.

[27] Tamaulina Br. Sembiring., *et.al*., *Op. Cit,* hlm. 64.

secara lebih mendalam.[28] Teori juga berperan sebagai informasi pembanding atau pelengkap, memperkaya petunjuk yang sedang diteliti secara menyeluruh. Landasan teori ini perlu ditegakkan agar penelitian itu mempunyai dasar yang kokoh dan bukan sekadar perbuatan coba-coba (*trial and error*). Adanya landasan teori ini menjadi ciri bahwa penelitian merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan fakta.

Dalam penelitian kualitatif, dikarenakan permasalahan yang dibawa oleh peneliti masih bersifat sementara, maka teori yang digunakan dalam penyusunan proposal penelitian kualitatif juga masih bersifat sementara, dan akan berkembang setelah peneliti memasuki lapangan atau konteks sosial. Dalam kaitannya dengan teori, jika dalam penelitian kuantitaif itu bersifat menguji hipotesis atau teori, sedangkan dalam penelitian kualitatif bersifat menemukan teori.[29] Dalam hal ini, yang menjadi fokusnya adalah memahami fenomena tanpa mencari sebab dan akibat variabel, informasi dari penelitian sebelumnya menjadi penting untuk merangkum pemahaman tentang masalah yang diteliti.

2.1.1. TEORI EFEKTIVITAS HUKUM

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), efektivitas diambil dari kata efektif yang berarti memiliki efek, yang mencakup aspek-aspek seperti akibat, pengaruh, kesamaan, manfaat, dan menghasilkan sesuatu. Istilah inijuga dapat dinyatakan sebagai satu hal yang menimbulkan efek serta membawa akibat, sehingga menunjukkan kemanjuran dan keberhasilan suatu usaha ataupun kegiatan.

---

[28] *Ibid*, hlm. 65.

[29] Sugiyono, 2019, **Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D, Alfabeta**, Bandung, hlm 282.

Menurut Soerjono Soekanto, efektivitas hukum berkaitan dengan tingkat pencapaian tujuan dari suatu kelompok. Hukum dianggap efektif jika mampu menghasilkan dampak hukum yang positif, yakni bisa mencapai tujuan yang diharapkan, yaitu mengubah atau mengarahkan perilaku manusia menjadi lebih sesuai dengan norma hukum yang sedang berlaku.[30] Berhubungan dengan efektivitas hukum, maka artinya membahas terkait efektivitas hukum saat mengatur atau menegakkan kepatuhan terhadap hukum. Hukum bisa sesuai jika faktor pengaruhnya dapat bekerja di dalam hukum sehingga bisa diusahakan dengan sebaik-baiknya. Undang-Undang bisa sesuai ketika masyarakat berperilaku dengan benar seperti yang diharapkan atau diinginkan, yang mana perilaku itu menunjukkan efektivitas undang-undang atau peraturan yang diberlakukan.

Soerjono Soekanto menuangkan teori efektivitas hukum dengan memakai besaran efektivitas yang meneggakan hukum dalam lima faktor yaitu:[31]

1. Faktor Hukumnya Sendiri (Undang-Undang)

Efektivitas hukum tertulis bergantung pada prinsip-prinsip aturan hukum itu sendiri. Teori efektivitas hukum yang diutarakan oleh Soerjono Soekanto ini senada dengan perspektif yang disajikan oleh Romli Atmasasmita. Kedua ahli teori ini menegaskan bahwa hambatan penegakan hukum yang efektif tidak semata-mata disebabkan oleh sikap mental para penegak hukum, termasuk hakim, jaksa, polisi, hingga penasihat hukum. Sebaliknya, mereka menekankan pada aspek sosialisasi

[30] Soerjono, S, 1988, **Efektivitas Hukum dan Penerapan Sanksi**, CV. Ramadja Karya, Bandung, hlm 80.

[31] Soerjono, S, 2008, **Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum**, Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm 8.

hukum yang kerap terabaikan sebagai faktor penyebab yang signifikan.[32] Menurut Soerjono Soekanto patokan efektivitas yaitu:

1) Peraturan yang berkaitan dengan bidang kehidupan tertentu menunjukkan tingkat pengorganisasian yang cukup baik.
2) Peraturan yang berkaitan dengan bidang kehidupan tertentu cukup sesuai, tidak menunjukkan adanya perlawanan baik secara hirarkis maupun horizontal.
3) Peraturan yang berkaitan dengan bidang kehidupan tertentu cukup memadai baik secara kualitatif maupun kuantitatif.
4) Peraturan yang berkaitan dengan bidang kehidupan tertentu cukup memadai baik secara kualitatif maupun kuantitatif.

2. Faktor Penegak Hukum

Penegak hukum ditentukan efektif atau tidaknya itu tergantung pada aparat penegak hukum. Pada hal ini diharapkan ada aparatur yang ahli agar bisa melaksanakan dengan baik tugasnya. Keahlian disini maksudnya yaitu yang berkaitan dengan kecakapan profesional dengan mental yang baik.

Menurut Soerjono Soekanto, jika permasalahan yang memberi pengaruh pada efektivitas hukum tertulis dilihat dari sisi aparaturnya, maka akan berkaitan dengan:[33]

1) Sejauh mana petugas diwajibkan untuk mematuhi peraturan yang telah ditetapkan.
2) Sejauh mana petugas diizinkan untuk menggunakan kebijaksanaan mereka.

[32] Romli, A, 2001, **Reformasi Hukum, Hak Asasi Manusia & Penegakan Hukum**, Mandar Maju, Bandung, hlm 55.

[33] Soerjono, S, 1983, **Penegakan Hukum**, Bina Cipta, hlm 80.

3) Contoh perilaku yang harus ditunjukkan oleh petugas penegak hukum terhadap masyarakat.
4) Sejauh mana penugasan yang dialokasikan pada petugas diselaraskan untuk menetapkan parameter yang jelas mengenai kewenangan mereka.

3. Faktor Sarana atau Prasarana

Fasilitas berbentuk sarana dan prasaran untuk aparat pelaksanasaat menjalankan kewajibannya. Maksud dari sarana dan prasarana di sini yaitu fasilitas yang disediakan untuk mewujudkan efektivitas hukum. Prasarana ini termasuk faktor yang berkontribusi atas kelancaran tugas aparat di tempat ataupun wilayah kerjanya. Faktor-faktor prasarana yang efektif meliputi:

1) Apakah prasarana yang tersedia sudah dipelihara dengan baik.
2) Jika ada prasarana yang tidak tersedia, maka diperlukan pengadaan, dengan mempertimbangkan waktu yang dibutuhkan untuk pengadaan.
3) Dilengkapi jika ada prasarana yang kurang.
4) Diperbaiki jika ada prasarana yang rusak.
5) Jika ada prasarana yang tidak berfungsi, maka diperlukan upaya untuk membuatnya segera berfungsi dengan baik.
6) Jika ada prasarana yang tidak berfungsi, maka diperlukan upaya untuk membuatnya segera berfungsi dengan baik.

4. Faktor Masyarakat

Ada beberapa faktor efektivitas yang dipengaruhi oleh keadaan masyarakat, yakni:

1) Faktor yang mengakibatkan masyarakat melanggar peraturan padahal peraturan tersebut baik.

2) Faktor yang mengakibatkan masyarakat melanggar peraturan padahal peraturannya sudah sangat baik dan pihak berwenang sangat berpengaruh.
3) Faktor yang mengakibatkan masyarakat melanggar peraturan padahal peraturan tersebut baik, aparat sudah sangat berpengaruh dan fasilitas sudah memadai.

5. Faktor Kebudayaan

Suatu karya, kreasi, sekaligus cita rasa yang berdasarkan kehendak manusia pada aktivitas bermasyarakat.

Berbagai faktor di atas menjelaskan bahwa kedisiplinan serta kepatuhan masyarakat dipengaruhi oleh motivasi internal. Internalisasi faktor-faktor yang mempengaruhi kepatuhan hukum ada pada masingmasing individu yang menjadi anggota masyarakat. Maka dari itu, pendekatan yang efektif guna memperkuat disiplin terhadap hukum yaitu dengan memberikan motivasi secara individual. Tingkatan kepatuhan hukum masyarakat merupakan bagian dari tolok ukur keberhasilan pelaksanaan hukum yang keberadaannya bisa ditentukan oleh berbagai faktor, baik yang sifatnya internal ataupun eksternal. Faktor internal ini biasanya timbul dari dorongan pada diri masyarakat, yang berupa dorongan positif, seperti rangsangan yang membuat individu tergerak untuk berbuat baik. Sementara itu, dorongan negatif bisa timbul karena rangsangan yang tidak baik, misalnya diperlakukan tidak adil.

Sementara itu, faktor eksternal berkaitan dengan tekanan dari luar yang memaksa masyarakat untuk mematuhi hukum. Pada dasarnya kepatuhan terhadap hukum ini karena adanya rasa takut terhadap sanksi ataupun hukuman yang bisa

menyebabkan rasa takut dan tidak nyaman hingga masyarakat cenderung memilih untuk patuh dengan hukum yang berlaku dibandingkan melanggarnya.[34]

2.1.2. TEORI LEGAL SISTEM

Teori sistem hukum (*Legal System Theory*) adalah teori di bidang hukum, dan fungsinya adalah untuk memberikan argumen yang meyakinkan bahwa subjek yang ingin dijelaskan bersifat ilmiah atau memenuhi standar teoritis. W. Friedman mengatakan teori hukum adalah ilmu yang mempelajari hakikat hukum, yang terkait dengan filsafat hukum dan teori politik. Sebaliknya, Hans Kalsen mengatakan teori hukum adalah ilmu yang mempelajari hukum yang diterapkan, bukan hukum sebagaimana mestinya. Teori hukum tidak dapat diterima sebagai satu-satunya disiplin ilmu karena harus diintegrasikan dengan disiplin ilmu hukum lainnya.

Menurut Lawrence M. Friedman dalam bukunya *The Legal System*: *A Social Science Perspective*, terpenuhinya syarat-syarat berikut untuk pembentukan suatu peraturan yang ideal:

1. Struktur hukum

   Mengenai struktur hukum, Friedman menjelaskan:

   "First off, the legal system is structured like a legal system, with components such as the quantity and size of courts, their jurisdiction, etc.Strukture also refers to the laws governing the legislative, the protocols of the police force, and so forth. In a sense, Strukture is a cross section of the judicial system, a

[34] Ni Made Yudi Rahmawati dan Ni Komang Ratih Kumala Dewi, 2021, **Sinergitas Antara Kepolisian dan Dinas Perhubungan dalam Upaya Penanggulangan Rekayasa Lalu Lintas di Wilayah Hukum Polresta Denpasar**, Jurnal Hukum Mahasiswa, Volume 01 Nomor 02, hlm. 197.

still image that stops the motion." Struktur sistem hukum terdiri dari beberapa bagian, jumlah dan ukuran pengadilan, yurisdiksinya (termasuk kasus yang berhak diadili), dan prosedur banding dari satu pengadilan ke pengadilan lainnya. Struktur juga mengacu pada struktur parlemen, kepolisian, wewenang presiden, dan lain-lain. Struktur hukum, juga dikenal sebagai "struktur hukum", terdiri dari lembaga-lembaga hukum yang ada yang dirancang untuk melaksanakan peraturan perundang-undangan yang ada. Struktur ini menunjukkan bagaimana pengadilan, parlemen, badan, dan proses peradilan bekerja dan dilaksanakan.[35] Misalnya, ketika kita berbicara tentang sistem hukum Indonesia, itu berarti struktur lembaga penegak hukum seperti kepolisian, kejaksaan, dan pengadilan.

2. Substansi Hukum (*legal substance*)

   Mengenai substansi hukum Friedman menjelaskan:

   "The substance of the legal system is another facet. This refers to the real norms, regulations, and behavioural patterns that individuals inside the system follow.Not only rules found in AW books, but living law is the focus here." Isinya merupakan komponen tambahan dari sistem hukum. Materi mencakup aturan, norma, dan pola perilaku aktual individu yang terlibat dalam sistem. Oleh karena itu, muatan hukum mengacu pada undang-undang yang berlaku dan mengikat yang membantu lembaga penegak hukum bertindak.

3. Budaya Hukum (*legal culture*)

   Mengenai budaya hukum Friedman menjelaskan:

[35] Mustafa 'Afifi Ab. Halim, Shabrina Zata Amni, dan Mufti Maulana, 2023, **Legal System in the Perspectives of H.L.A Hart and Lawrence M. Friedman**, Peradaban Journal of Law and Society, Volume 2 Nomor 1, hlm. 83-101.

"The third element of the legal culture and egalitarian system. This refers to people's beliefs about the judicial system and their attitudes toward it.Stated differently, it is the prevailing societal ideology and influence that dictates the appropriate ways of using, avoiding, and abusing a given situation." Kultur hukum mengacu pada sikap masyarakat (termasuk masyarakat hukum aparat penegak hukum) terhadap hukum dan sistem hukum. Penegakan hukum tidak akan berhasil tanpa dukungan masyarakat yang berpartisipasi dalam sistem hukum dan budaya hukumnya.[36]

Ketiga komponen tersebut, substansi hukum, struktur hukum, dan budaya hukum, dapat dicapai dalam sistem hukum. Struktur hukum dan budaya hukum saling berhubungan, seperti yang ditunjukkan oleh bagaimana hukum berfungsi. Budaya hukum terdiri dari peraturan. Kerangka kontrol sosial terlibat dalam pembentukan sistem hukum dalam kaitannya dengan perilaku sosial. Pada dasarnya, proses interaksi sosial terdiri dari satu atau lebih peristiwa hukum yang terdiri dari tingkah laku, peristiwa, dan keadaan hukum yang dilandasi oleh tanggung jawab dan ketertiban. Salah satu definisi dasar sistem hukum dari perspektif hukum adalah hubungan antara peran. Hubungan hukum ini mencakup setiap hubungan yang memiliki konsekuensi hukum dan pada dasarnya berkaitan dengan hubungan antar peranan yang terdiri dari hak dan kewajiban.[37]

Hukum yang menetapkan aturan dan sanksi sosial digunakan sebagai alat untuk mengontrol penyimpangan dan untuk mengintimidasi orang agar mengikuti

---

[36] I Made Hendra Wijaya, 2021, **Bagaimana Menggunakan Teori Legal System dalam Mengharmonisasikan Desa Wisata dengan Perlindungan Alam di Bali**, Jurnal Magister Hukum Udayana (Udayana Master Law Journal), Volume 10 Nomor 1, hlm. 40–42.

[37] Lawrenc M.Riedman, 1975**, Legal System A Social Science Perspective, Irussellage Foundation**, New York, hlm.11-20.

aturan yang telah ditetapkan. Hubungan antara hukum dan perilaku sosial mengandung unsur permeabilitas sosial, atau penyerapan sosial. Ini berarti bahwa kepatuhan atau ketidakpatuhan terhadap hukum serta hubungannya dengan sanksi atau ketakutan akan sanksi dianggap saling penting ketika aturan hukum dan sanksisanksinya atau metode untuk melaksanakan tindakan pemaksaan (polisi, jaksa, hakim, dll.), yang makna dan kegunaannya telah diketahui atau dipahami oleh orang atau kelompok yang terikat. Selain itu, sanksi juga merupakan undangundang yang harus diterapkan dan merupakan fakta yang diterapkan. Para ilmuwan berpendapat bahwa jika aturan tertentu menghalangi kita untuk bertindak atau berperilaku tertentu, maka tindakan tersebut tidak memiliki konsekuensi hukum.[38]

Jika kontrol sosial dan aturan sosial dimasukkan dalam hubungan ini, maka rumusan ini bertentangan dengan analisis ogis. Saat ini, sistem hukum dianggap sebagai dualisme hukum. Istilah ini mengacu pada perbedaan antara teori dan praktik hukum, antara keabsahan dan efektivitas hukum, dan antara norma dan kenyataan.

2.2. LANDASAN KONSEPTUAL

Istilah konseptual berasal dari kata konsep yang mana dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia berarti ide atau pengertian yang diabstrakkan dari peristiwa konkret.[39] Jadi, landasan konseptual adalah sistem terorganisir dari definisi, konsep, dan proposisi yang digunakan peneliti untuk memandang segala

[38] Adam Podgorecki dan lC.J. lWhelan, led, 1997, **Pendekatan sosiologis terhadap hukum**, lbina laksara, Jakarta, hlm. 257.

[39] Kamus Besar Bahasa Indonesia, 2012, https://kbbi.web.id/konsep, diakses pada tanggal 4 Oktober 2025, pukul 19.39 WITA.

permasalahan dalam penelitian secara komprehensif, terpercaya, empiris, dan dapat diuji, serta dapat divisualisasikan sebagai hubungan antar variable. Dalam penelitian ini, penulis membuat landasan konseptual yang berkaitan dengan efektivitas pengaturan penggunaan *lifejacket* untuk menunjang keselamatan berlayar di Pelabuhan Sanur, dengan mengembangkan definisi *lifejacket*, definisi keselamatan berlayar, dan profil Pelabuhan Sanur.

2.2.1. DEFINISI *LIFE JACKET*

Keselamatan pelayaran merupakan salah satu aspek fundamental dalam penyelenggaraan transportasi laut yang tidak dapat dipisahkan dari upaya perlindungan terhadap jiwa manusia. Dalam konteks negara kepulauan seperti Indonesia, transportasi laut memiliki peran strategis sebagai penghubung antarwilayah sekaligus sarana utama mobilitas masyarakat dan distribusi barang. Tingginya intensitas aktivitas pelayaran, baik pada kapal penumpang, kapal tradisional, maupun kapal wisata, secara langsung meningkatkan potensi risiko kecelakaan di laut. Risiko tersebut dapat disebabkan oleh berbagai faktor, antara lain kondisi cuaca ekstrem, kelalaian manusia (*human error*), keterbatasan sarana keselamatan, serta rendahnya tingkat kepatuhan terhadap prosedur keselamatan yang telah ditetapkan. Oleh karena itu, upaya pencegahan kecelakaan dan mitigasi dampak yang ditimbulkannya menjadi tanggung jawab bersama antara pemerintah, operator kapal, dan pengguna jasa transportasi laut.

Berbagai data kecelakaan pelayaran menunjukkan bahwa salah satu penyebab tingginya angka korban jiwa di laut bukan semata-mata akibat insiden kapal tenggelam atau terbalik, melainkan juga karena kegagalan dalam penerapan sistem keselamatan yang memadai. Dalam banyak kasus, penumpang maupun

awak kapal tidak memiliki akses yang cepat terhadap peralatan keselamatan, tidak memahami cara penggunaannya, atau bahkan mengabaikan pentingnya perlengkapan keselamatan tersebut. Kondisi ini menunjukkan adanya kesenjangan antara regulasi keselamatan yang telah ditetapkan dengan praktik di lapangan. Padahal, sistem keselamatan pelayaran dirancang tidak hanya untuk mencegah terjadinya kecelakaan, tetapi juga untuk memastikan bahwa apabila kecelakaan tidak dapat dihindari, dampaknya terhadap keselamatan manusia dapat diminimalkan.

Salah satu elemen penting dalam sistem keselamatan pelayaran adalah ketersediaan dan penggunaan alat keselamatan individu (*personal life-saving appliances*). Alat keselamatan individu berfungsi sebagai perlindungan terakhir (*last line of defense*) bagi penumpang dan awak kapal ketika terjadi keadaan darurat di laut. Keberadaan alat ini menjadi sangat krusial terutama pada situasi darurat yang berlangsung secara tiba-tiba, seperti kebocoran kapal, tabrakan, kebakaran di atas kapal, atau kondisi cuaca buruk yang menyebabkan kapal kehilangan stabilitas. Dalam situasi tersebut, waktu respons yang terbatas dan kondisi lingkungan yang tidak bersahabat menuntut adanya alat keselamatan yang mudah diakses, mudah digunakan, serta efektif dalam menjaga keselamatan pengguna.

Permasalahan keselamatan pelayaran tidak hanya berkaitan dengan aspek teknis dan regulatif, tetapi juga menyangkut dimensi perilaku dan budaya keselamatan (*safety culture*). Rendahnya kesadaran keselamatan sering kali menjadi faktor dominan yang menyebabkan alat keselamatan tidak digunakan sebagaimana mestinya. Sebagian penumpang menganggap penggunaan alat

keselamatan sebagai sesuatu yang tidak nyaman, mengganggu aktivitas, atau hanya diperlukan dalam kondisi tertentu saja. Sementara itu, awak kapal dan operator terkadang lebih berfokus pada efisiensi operasional dan aspek ekonomi, sehingga pengawasan terhadap penggunaan alat keselamatan menjadi kurang optimal. Kondisi ini memperlihatkan bahwa peningkatan keselamatan pelayaran memerlukan pendekatan yang holistik, tidak hanya melalui penyediaan sarana dan prasarana, tetapi juga melalui edukasi, pelatihan, serta pembentukan sikap dan perilaku sadar keselamatan.

Dalam konteks tersebut, alat keselamatan individu memiliki peran strategis sebagai komponen utama dalam upaya perlindungan jiwa di laut. Efektivitas alat keselamatan individu sangat bergantung pada kesesuaian desain dengan karakteristik pengguna, kemudahan penggunaan, serta kemampuan alat tersebut untuk berfungsi secara optimal dalam berbagai kondisi darurat. Selain itu, perkembangan teknologi keselamatan maritim juga mendorong inovasi dalam desain dan fungsi alat keselamatan, sehingga tidak hanya bersifat pasif, tetapi juga mampu memberikan respons otomatis ketika terjadi insiden. Inovasi ini diharapkan dapat menjawab tantangan rendahnya kepatuhan penggunaan alat keselamatan, terutama pada pelayaran jarak pendek, kapal tradisional, dan transportasi laut skala kecil yang sering kali luput dari pengawasan ketat.

Dengan mempertimbangkan kompleksitas risiko pelayaran dan pentingnya perlindungan terhadap keselamatan manusia, maka pembahasan mengenai alat keselamatan individu menjadi sangat relevan untuk dikaji secara mendalam. Salah satu alat keselamatan individu yang paling fundamental dan memiliki peran langsung dalam menyelamatkan nyawa adalah *life jacket* atau rompi keselamatan.

Keberadaan *life jacket* tidak hanya diwajibkan secara regulatif, tetapi juga terbukti secara empiris mampu meningkatkan peluang bertahan hidup seseorang ketika berada di dalam air akibat kecelakaan pelayaran. Oleh karena itu, pemahaman yang komprehensif mengenai fungsi, jenis, standar, serta implementasi penggunaan *life jacket* menjadi bagian penting dalam upaya peningkatan keselamatan pelayaran secara menyeluruh.

Life jacket atau rompi keselamatan adalah alat pelampung individual yang dikenakan di tubuh bagian atas dengan tujuan utama menjaga penggunanya agar tetap mengapung ketika berada di dalam air, serta membantu mempertahankan posisi tubuh termasuk kepala dan mulut di atas permukaan air sehingga pengguna tidak tergantung pada kemampuan berenang untuk tetap hidup. Dalam kondisi darurat seperti kapal tenggelam, kapal terbalik, atau jatuh ke air secara tiba-tiba, *life jacket* memungkinkan penyelamatan lebih cepat karena memberikan daya apung *(buoyancy)* yang cukup untuk menahan tubuh di permukaan serta memfasilitasi orientasi yang tepat di dalam air (misalnya membalikkan posisi tubuh yang tidak sadar agar wajah menghadap ke atas). *Life jacket* terdiri dari berbagai jenis dan konstruksi, mulai dari rompi pelampung berbusa hingga jaket yang dapat mengembang secara otomatis atau manual menggunakan gas CO_2, tergantung pada kebutuhan laut terbuka atau pelayaran penumpang.[40]

Warna terang, pita reflektif, dan pegangan untuk ditarik adalah fitur tambahan umum untuk membantu pencarian dan evakuasi di malam hari atau dalam kondisi visibilitas rendah. Standar internasional seperti *Safety of Life at Sea*

[40] Karthik B. Laksham, 2024, **Life Jacket Usage and Effectiveness in Drowning Prevention, Preventive Medicine Research & Reviews**, Volume 1 Nomor 1, hlm. 11-25.

(SOLAS) mewajibkan setiap kapal penumpang untuk menyediakan jumlah *life jacket* yang memadai, mudah diakses, dan dalam kondisi siap pakai. Oleh karena itu, *life jacket* tidak hanya merupakan alat teknis pelampung, tetapi juga bagian integral dari sistem keselamatan pelayaran yang memerlukan pengaturan administratif, pemeliharaan rutin, dan edukasi pengguna agar efektif dalam mencegah korban jiwa akibat kecelakaan di laut.[41]

menurut penelitian yang dilakukan oleh Masril, Muhammad Abrar, Deosa Putra Caniago, Jufri, Zainul Munir, dan Mhd Adi Setiawan Aritonang dijelaskan bahwa penggunaan *life jacket* merupakan faktor vital dalam menjamin keselamatan pelayaran, khususnya bagi pengemudi dan penumpang kapal kecil di wilayah pesisir. Melalui kegiatan sosialisasi dan bimbingan teknis yang dilaksanakan oleh tim peneliti, ditemukan bahwa tingkat kesadaran masyarakat terhadap pentingnya *life jacket* masih tergolong rendah, terutama di kalangan pengemudi transportasi laut tradisional. Oleh karena itu, pelatihan mengenai penggunaan *smart life jacket* yang dilengkapi sensor deteksi otomatis saat terjatuh ke laut diperkenalkan sebagai inovasi keselamatan yang efektif dalam menekan angka kecelakaan di perairan. Program ini menegaskan bahwa edukasi dan penerapan teknologi keselamatan modern dapat meningkatkan kepatuhan terhadap regulasi keselamatan pelayaran serta mengurangi risiko kehilangan nyawa akibat kelalaian penggunaan alat pelampung.[42]

---

[41] Noor Sulistyono, 2022, ***Implementation* Of Safety (Life Jacket Availability) on Passenger Vessels**, Indonesian Journal of Water Transport Safety, Volume 3 Nomor 2, hlm. 61-75.

[42] Masril, Muhammad Abrar, *et.al.* 2024**, Sosialisasi dan Bimbingan Teknis Penggunaan Smart Life Jacket dalam Meningkatkan Keselamatan Pelayaran Persatuan Pengemudi Motor Sangkut (PPMS) Belakang Batam**, Jurnal MNDBHRU, Volume 8 Nomor 2, hlm. 45-53.

Sementara itu, penelitian Muhammad Syukri Hanafi Basri, Mohammad Aizat Basir, dan Ahmad Faizal Ahmad Fuad dalam jurnal University Malaysia Terengganu *Journal of Undergraduate Research* menjelaskan bahwa *life jacket* merupakan salah satu perlengkapan keselamatan kapal (*safety appliance*) yang dirancang untuk memberikan daya apung dan perlindungan dari risiko tenggelam, dengan standar tertentu agar sesuai dengan karakteristik pengguna dan jenis kapal.[43]Berdasarkan kedua pandangan tersebut, dapat dipahami *bahwa life jacket* bukan sekadar alat pelampung, melainkan instrumen keselamatan vital yang wajib tersedia di setiap kapal sebagai bentuk tanggung jawab operator dalam menjamin keselamatan penumpang selama pelayaran berlangsung.

2.2.2. DEFINISI KESELAMATAN BERLAYAR

Keselamatan berlayar merupakan salah satu aspek paling penting dalam sistem transportasi laut yang mencerminkan tanggung jawab negara, operator kapal, dan masyarakat pengguna jasa pelayaran. Istilah keselamatan berlayar berasal dari dua kata, yaitu keselamatan yang berarti keadaan terhindar dari bahaya, dan berlayar yang berarti kegiatan mengoperasikan kapal di laut.[44] Secara umum, keselamatan berlayar dapat diartikan sebagai upaya terpadu untuk menjamin agar kegiatan pelayaran berjalan aman, tertib, dan terhindar dari risiko yang dapat menyebabkan kecelakaan laut, kerusakan kapal, korban jiwa, maupun pencemaran lingkungan laut.

---

[43] Muhammad Syukri Hanafi Basri, *et.al*. 2020**, Vessel Life Jacket Compatibility Mobile Apps for Safety Assessment**, University Malaysia Terengganu Journal of Undergraduate Research, Volume 2 Nomor 2, hlm. 83-92.

[44] Kamus Besar Bahasa Indonesia, 2025, https://kbbi.web.id/keselamatan dan https://kbbi.web.id/berlayar, diakses pada tanggal 21 Oktober 2025, pukul 12.35 WITA.

Menurut Pasal 1 Angka 30 Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran, keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan diperairan, kepelabuhan, dan lingkungan maritim. Dalam konteks pelayaran penumpang, aspek keselamatan melibatkan tanggung jawab operator untuk memastikan seluruh perlengkapan keselamatan seperti *life jacket*, sekoci, alat pemadam kebakaran, serta sistem komunikasi darurat berada dalam kondisi siap pakai dan berfungsi dengan baik sebelum kapal berangkat.

Secara internasional, standar keselamatan pelayaran diatur dalam *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)* yang dikeluarkan oleh *International Maritime Organization (IMO).* Konvensi ini mewajibkan setiap kapal penumpang untuk menyediakan jumlah alat keselamatan sesuai kapasitas penumpang, memiliki sistem pemeliharaan berkala, serta menjamin bahwa seluruh awak kapal dan penumpang memahami cara penggunaan alat keselamatan tersebut.[45] Dalam hal ini, keselamatan berlayar tidak hanya menjadi tanggung jawab nahkoda atau pemilik kapal, melainkan juga bagian dari kewajiban negara untuk mengawasi dan menegakkan standar keselamatan secara hukum.

Menurut penelitian Gembong Satria Negara dan Iwan Weda , keselamatan pelayaran merupakan hasil dari keterpaduan antara pengawasan, tanggung jawab otoritas pelabuhan (KSOP), kelaiklautan kapal, dan sistem kenavigasian. Kegagalan salah satu elemen ini dapat meningkatkan risiko kecelakaan laut. Oleh karena itu,

[45] International Maritime Organization (IMO)*,* 2020**, International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)**, London, hlm. 22.

penting adanya sinergi antara lembaga pemerintah, pemilik kapal, dan masyarakat maritim untuk menjaga keselamatan pelayaran.[46]

Sementara itu, Penelitian Nur Aripkah dan Muhammad Taufik menyatakan bahwa keselamatan berlayar memiliki dimensi hukum, teknis, dan sosial. Dari sisi hukum, keselamatan pelayaran menuntut kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku. Dari sisi teknis, diperlukan penerapan teknologi keselamatan seperti radar, GPS, dan sistem komunikasi laut. Sedangkan dari sisi sosial, keselamatan berlayar menuntut adanya kesadaran pengguna jasa laut agar mematuhi aturan keselamatan seperti penggunaan *life jacket* dan tidak melebihi kapasitas kapal.[47]

Selain itu, keselamatan berlayar juga mencakup proses manajerial dan pengambilan keputusan yang dilakukan secara terencana oleh seluruh pihak yang terlibat dalam kegiatan pelayaran. Perencanaan rute, analisis kondisi cuaca, kecepatan angin, tinggi gelombang, serta kesiapan teknis mesin dan peralatan navigasi merupakan faktor penting yang harus dievaluasi sebelum kapal melakukan operasi pelayaran. Dalam praktik internasional, keselamatan berlayar dipandang sebagai suatu *safety management system* yang tidak hanya menilai kesiapan fisik kapal, tetapi juga menilai kemampuan awak kapal dalam melakukan deteksi dini, merespons keadaan darurat, dan mengambil tindakan penyelamatan secara cepat dan tepat. Oleh karena itu, pelatihan keselamatan (*safety drill*) seperti

[46] Gembong Satria Negara dan Iwan Weda, 2023, **Analisis Pengaruh Pengawasan, Tanggung Jawab KSOP, Kelaiklautan Kapal dan Kenavigasian Terhadap Keselamatan Pelayaran di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap**, Jurnal Sains dan Teknologi Maritim, Volume 23 Nomor 2, hlm. 145-158.

[47] Nur Aripkah dan Muhammad Taufik, 2023, **Tinjauan Yuridis Keselamatan dan Keamanan Berlayar**, Langgong: Jurnal Ilmu Sosial dan Humaniora, Volume 3 Nomor 2, hlm. 71-83.

penggunaan *life jacket*, evakuasi darurat, dan simulasi kebakaran menjadi komponen wajib yang harus dilakukan secara berkala oleh setiap perusahaan pelayaran.

Dalam konteks nasional, keselamatan berlayar juga erat kaitannya dengan pelaksanaan *Port State Control* (PSC) dan *Flag State Control* (FSC), di mana negara melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut memiliki kewenangan untuk melakukan inspeksi terhadap kapal berbendera Indonesia maupun kapal asing yang beroperasi di perairan Indonesia. Sistem pengawasan ini memperkuat implementasi norma keselamatan dan mengurangi risiko pelanggaran oleh operator kapal. Di pelabuhan-pelabuhan dengan aktivitas wisata tinggi seperti Pelabuhan Sanur, pengawasan keselamatan menjadi semakin penting mengingat tingginya arus wisatawan dan cepatnya rotasi kapal yang beroperasi setiap hari. Tanpa sistem pengawasan yang kuat, kemungkinan terjadinya *human error* dan pelanggaran protokol keselamatan akan meningkat, sehingga menempatkan penumpang dalam risiko.

Lebih jauh, keselamatan berlayar juga dipengaruhi oleh kesiapan infrastruktur pelabuhan seperti dermaga, jalur embarkasi, pencahayaan, petunjuk keselamatan, hingga keberadaan petugas yang tersertifikasi di bidang keselamatan pelayaran. Pelabuhan yang baik harus memastikan bahwa seluruh fasilitas pendukung keselamatan berada dalam kondisi berfungsi optimal, mulai dari boarding gate, ruang tunggu, hingga alat peringatan dini. Di Pelabuhan Sanur, peningkatan fasilitas seperti dermaga modern, jalur evakuasi, serta pemasangan papan informasi keselamatan telah menjadi langkah signifikan dalam mendukung keselamatan berlayar, meskipun masih terdapat tantangan dalam memastikan

kepatuhan operator dan penumpang terhadap semua standar keselamatan yang telah ditetapkan.

Keselamatan berlayar juga sangat dipengaruhi oleh faktor lingkungan, terutama kondisi cuaca maritim yang dapat berubah dengan cepat. Gelombang tinggi, arus kuat, hujan deras, dan angin kencang sering menjadi penyebab utama kecelakaan laut di wilayah Bali dan sekitarnya. Oleh karena itu, koordinasi antara BMKG, KSOP, operator kapal, dan Syahbandar sangat penting untuk memastikan bahwa keputusan berlayar didasarkan pada data terkini dan pertimbangan risiko yang akurat. Dalam banyak kasus kecelakaan laut di Indonesia, termasuk beberapa insiden kapal wisata, ditemukan bahwa cuaca buruk sering diabaikan oleh operator karena tekanan waktu atau faktor ekonomi. Hal ini menunjukkan bahwa keselamatan berlayar bukan hanya masalah ketersediaan alat keselamatan, tetapi juga kemampuan untuk mematuhi keputusan teknis berbasis risiko.

Dengan demikian, keselamatan berlayar bukanlah konsep tunggal, tetapi merupakan sebuah sistem yang terintegrasi dan saling berkaitan antara regulasi, kesiapan teknis kapal, kompetensi awak kapal, perilaku pengguna jasa, kondisi infrastruktur pelabuhan, serta faktor lingkungan. Untuk mencapai keselamatan pelayaran yang optimal, seluruh elemen tersebut harus berfungsi secara harmonis. Negara memiliki kewajiban untuk menyediakan regulasi dan sistem pengawasan yang kuat, operator kapal wajib memastikan kapal dan seluruh peralatannya memenuhi standar keselamatan, dan penumpang sebagai pengguna jasa juga wajib berpartisipasi melalui kepatuhan terhadap protokol keselamatan, termasuk penggunaan *life jacket*. Tanpa keterpaduan seluruh elemen ini, upaya mewujudkan

keselamatan berlayar hanya akan menjadi norma hukum yang baik di atas kertas, tetapi tidak efektif dalam praktik.

2.2.3. PROFIL PELABUHAN SANUR

Pelabuhan Sanur merupakan salah satu pelabuhan penumpang dan wisata yang berperan penting dalam sistem transportasi laut di Provinsi Bali. Terletak di Jalan Pantai Matahari Terbit, Desa Sanur Kaja, Kecamatan Denpasar Selatan, Kota Denpasar, Provinsi Bali, pelabuhan ini menjadi gerbang utama yang menghubungkan wilayah daratan Bali dengan tiga destinasi wisata bahari unggulan, yaitu Nusa Penida, Nusa Lembongan, dan Nusa Ceningan.[48] Lokasinya yang strategis menjadikan Pelabuhan Sanur sebagai salah satu simpul utama transportasi laut yang melayani ribuan penumpang setiap harinya, baik wisatawan domestik maupun mancanegara.

Pelabuhan ini berada di kawasan pesisir timur Bali, sekitar 17 kilometer dari Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai, sehingga sangat mudah diakses dari pusat kota Denpasar dan kawasan wisata seperti Kuta, Seminyak, serta Nusa Dua.[49] Letaknya di jalur pantai berombak tenang menjadikan Sanur ideal sebagai titik keberangkatan kapal wisata dan kapal cepat (fast boat) yang menghubungkan pulau-pulau kecil di sekitarnya. Aktivitas pelayaran di pelabuhan ini berlangsung sejak pagi hari hingga sore, dengan frekuensi keberangkatan tinggi selama musim wisata.

---

[48]Sanur Harbour Bali, 2025, **Profil Pelabuhan Sanur Bali**, https://sanurharbour.com/id/lokasi-pelabuhan-sanur-bali/, diakses pada 10 Oktober 2025, pukul 10.30 WITA.

[49]Rumah123.com, 2024**, Pelabuhan Sanur, Gerbang Menuju Pulau-Pulau Eksotis di Bali**, https://www.rumah123.com/explore/sanur/pelabuhan-sanur/, diakses pada 10 Oktober 2025, pukul 10.35 WITA.

Secara historis, pembangunan Pelabuhan Sanur merupakan bagian dari proyek strategis nasional Kementerian Perhubungan Republik Indonesia untuk meningkatkan konektivitas antarwilayah di Provinsi Bali.[50] Proyek ini dimulai pada tahun 2020 dengan tujuan mengintegrasikan transportasi laut di kawasan "segitiga emas" wisata, yaitu Sanur, Nusa Penida, Nusa Lembongan. Sebelum adanya pelabuhan modern, kegiatan naik turun penumpang dilakukan di tepi pantai secara manual, yang seringkali tidak aman terutama saat ombak tinggi. Sejak diresmikan pada tahun 2023 oleh Menteri Perhubungan, pelabuhan ini kini memiliki dermaga apung modern dan terminal penumpang yang representatif.[51]

Pelabuhan Sanur memiliki fasilitas pelabuhan modern yang terdiri atas dua dermaga apung sepanjang 200 meter, area boarding tertutup, ruang tunggu berpendingin udara, dan sistem tiket elektronik terintegrasi.[5] Fasilitas keselamatan juga diperkuat dengan penyediaan alat pelampung, life jacket, jalur evakuasi, dan papan informasi keselamatan yang wajib diperiksa setiap hari oleh petugas pelabuhan. Kapasitas penumpang di terminal utama mencapai lebih dari 2.000 orang per hari, dengan rata-rata 40-50 kapal cepat yang beroperasi setiap hari pada rute Sanur-Nusa Penida dan Sanur-Lembongan.[52] Beberapa rute kapal yang tersedia antara lain:

---

[50] Kompas.com, 2023, **Menhub Resmikan Pelabuhan Sanur dan Nusa Penida, PermudahAksesWisatawan**, https://travel.kompas.com/read/2023/11/10/163000127/menhub-resmikan-pelabuhan-sanur-dan-nusa-penida-permudah-akses-wisatawan, diakses pada 22 Oktober 2025, Pukul 09.45 WITA.

[51] Sanur Port Indonesia, 2025, **Fasilitas dan Layanan Pelabuhan Sanur**, https://sanurport.co.id/id/, diakses pada 22 Oktober 2025, pukul 09.47 WITA.

[52] Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, 2022, **Jelang Dikunjungi Menhub, Realisasi Pembangunan Pelabuhan Laut Sanur Capai 94,13%**, Portal Hubla, https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/12753/jelang-dikunjungi-menhub-realisasi-pembangunan-pelabuhan-laut-sanur-capai-94-13, diakses pada tanggal 22 Oktober 2025, pukul 09.50 WITA.

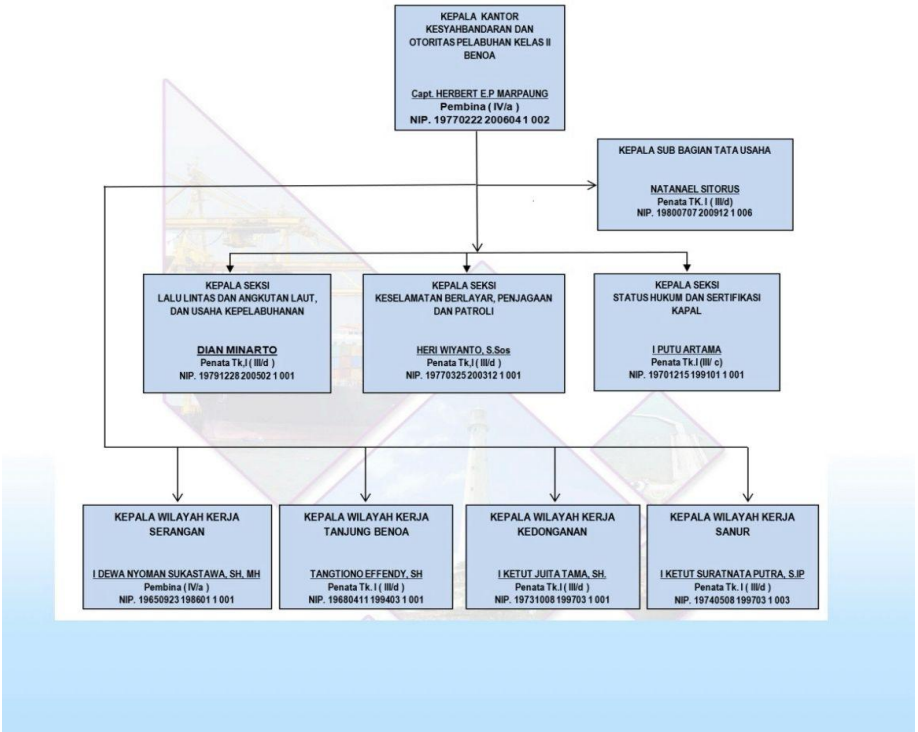
1. Sanur-Nusa Penida: Kapal cepat menuju Nusa Penida biasanya memakan waktu sekitar 30 hingga 45 menit.
2. Sanur-Nusa Lembongan: Rute ini juga menghubungkan Sanur dengan Nusa Lembongan, dengan waktu tempuh sekitar 30 menit.
3. Sanur-Gili Trawangan (Lombok): Kapal cepat menuju Gili Trawangan, Lombok, biasanya memakan waktu sekitar 2 hingga 2,5 jam tergantung cuaca dan kondisi laut.
4. Sanur-Gili Air dan Gili Meno: Selain Gili Trawangan, beberapa kapal juga melayani rute menuju Gili Air dan Gili Meno di Lombok.

Beberapa fasilitas yang terdapat di Pelabuhan Sanur antara lain:

1. Terminal Penumpang: Terminal ini memiliki ruang tunggu yang nyaman, area check-in, serta fasilitas informasi bagi wisatawan.
2. Dermaga: Dermaga utama pelabuhan Sanur dirancang untuk menangani kapal-kapal cepat dengan kapasitas besar yang menghubungkan Bali dengan pulau-pulau terdekat.
3. Parkir: Tersedia area parkir untuk kendaraan pribadi maupun kendaraan umum.
4. Toilet dan Ruang Tunggu: Pelabuhan Sanur dilengkapi dengan fasilitas toilet yang bersih dan ruang tunggu untuk penumpang yang menunggu keberangkatan kapal.
5. Fasilitas Keamanan: Ada pengawasan keamanan serta layanan darurat seperti ambulans, serta sistem pemadam kebakaran.
6. Kantor Tiket dan Layanan Wisata: Untuk memudahkan pengunjung dalam membeli tiket kapal atau mendapatkan informasi wisata di Bali.

7. Restoran dan Kafe: Di sekitar pelabuhan, terdapat beberapa restoran dan kafe yang menyajikan makanan laut dan masakan Indonesia yang lezat.
8. Toko Souvenir: Terdapat toko-toko yang menjual berbagai macam oleh-oleh khas Bali, mulai dari kerajinan tangan, pakaian, hingga suvenir kecil yang dapat dibawa pulang.
9. Kantor Informasi dan Layanan Penumpang: Ada beberapa kantor agen perjalanan yang menyediakan informasi dan penjualan tiket untuk kapal cepat dan layanan transportasi lainnya.

Struktur syahbandar dipelabuhan Sanur mengikuti struktur dibawah kantor Kesyahbandaran dan Otoritas pelabuhan (KSOP) yang dipimpin oleh kepala kantor (atau kepala KSOP), berikut ini struktur organisasi kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan kelas II Benoa:



Sumber : Kantor KSOP Kelas II Benoa

Tugas dan fungsi dari KSOP kelas II Benoa:

1. Tugas

   Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan mempunyai tugas melaksanakan pengawasan, dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.

2. Fungsi

   1) pelaksanaan pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal, sertiflkasi keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal dan penetapan status hokum kapal.
   2) pelaksanaan pemeriksaan manajemen keselamatan kapal.
   3) pelaksanaan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran terkait dengan kegiatan bongkar muat barang berbahaya, barang khusus, limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), pengisian bahan bakar, ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasillitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, laik layar dan kepelautan, tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran, pemanduan dan penundaan kapal, serta penerbitan Surat Persetuan Berlayar.
   4) Pelaksanaan pemeriksaan kecelakaan kapal, pencegahan dan pemadaman kebakaran di perairan pelabuhan, penanganan musibah di

laut, pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran.

5) pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran.
6) pelaksanaan penyusunan Rencana Induk Pelabuhan, Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan, serta pengawasan penggunaannya, pengusulan tarif untuk ditetapkan Menteri.
7) pelaksanaan penyediaan, pengaturan, dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan, pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran dan jaringan jalan serta Sarana Bantu Navigasi Pelayaran.
8) pelaksanaan penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan, keamanan dan ketertiban, kelancaran arus barang di pelabuhan.
9) pelaksanaan pengaturan lalu lintas kapal ke luar masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal, penyediaan dan atau pelayanan jasa kepelabuhanan serta pemberian konsesi atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan.
10) penyiapan bahan penetapan dan evaluasi standar kinerja operasional pelayanan jasa kepelabuhanan.
11) pelaksanaan urusan keuangan, kepegawaian dan umum, hukum dan hubungan masyarakat serta pelaporan.