

Efektivitas Pengaturan Penggunaan *Life Jacket* Dalam Menunjang Keselamatan Berlayar Di Pelabuhan Sanur

Putu San Saniago¹, Ni Komang Ratih Kumala Dewi²

¹Fakultas Hukum Universitas Mahasaraswati Denpasar, E-mail: sansansaniago23@gmail.com
²Fakultas Hukum Universitas Mahasaraswati Denpasar, E-mail: ratihkumala2001@unmas.ac.id

Info Artikel	Abstract
<p>Title: <i>The Effectiveness Of Regulations On The Use Of Life Jackets In Supporting Safety Sailing In Sanur Port</i></p> <p>Keywords : <i>Effectiveness, Regulation, Life Jacket, Maritime Safety, Sanur Port</i></p>	<p><i>Maritime safety is a fundamental aspect of sea transportation activities that must be fulfilled by every ship operator and passenger. One of the key instruments in ensuring safety at sea is the use of life jackets, as stipulated in Article 1, Number 32 of Law Number 66 of 2024 concerning Shipping, which states that lifesaving equipment, including life jackets, constitutes mandatory safety gear that must be available, in good condition, and easily accessible to passengers. This study aims to determine the level of implementation of life jacket usage regulations at Sanur Port and to identify the factors that hinder their enforcement. The research employs a juridical-empirical method with a qualitative approach, involving interviews and observations with ship operators, passengers, and port officers. Secondary data were obtained through a literature review of relevant laws and maritime safety regulations. The findings indicate that the implementation level of life jacket usage regulations at Sanur Port remains suboptimal, as evidenced by passengers' low awareness, weak supervision by officers, and the limited quantity and quality of available life jackets. Therefore, enhanced public awareness campaigns, stricter supervision, and stronger law enforcement are required to ensure that the application of Article 1, Number 32 of Law Number 66 of 2024 is effective in supporting maritime safety at Sanur Port.</i></p>
<p>Judul: Efektivitas Pengaturan Penggunaan <i>Life Jacket</i> Dalam Menunjang Keselamatan Berlayar Dipelabuhan Sanur</p>	<p>Abstrak Keselamatan pelayaran merupakan aspek fundamental dalam kegiatan transportasi laut yang wajib dipenuhi oleh setiap operator kapal dan penumpang. Salah satu instrumen penting dalam menjamin keselamatan di laut adalah penggunaan <i>life jacket</i> sebagaimana diatur dalam Pasal 1 Angka 32 Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran, yang menyatakan bahwa alat penolong, termasuk <i>life jacket</i>, merupakan perlengkapan keselamatan kapal yang wajib tersedia, layak pakai, dan mudah dijangkau oleh penumpang. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tingkat implementasi pengaturan penggunaan <i>life jacket</i> di Pelabuhan Sanur serta mengidentifikasi faktor-faktor yang menjadi kendala dalam penerapannya. Penelitian ini menggunakan metode yuridis empiris dengan pendekatan kualitatif, melalui wawancara dan observasi terhadap operator kapal, penumpang, serta petugas pelabuhan. Data sekunder diperoleh melalui studi kepustakaan</p>

<p>Kata kunci: Efektifitas, pengaturan, <i>life jacket</i>, keselamatan pelayaran dipelabuhan sanur</p>	<p>terhadap peraturan perundang-undangan dan literatur terkait keselamatan pelayaran. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tingkat implementasi pengaturan penggunaan <i>life jacket</i> di Pelabuhan Sanur masih belum optimal, ditandai dengan rendahnya kesadaran penumpang, lemahnya pengawasan petugas, serta keterbatasan jumlah dan kualitas <i>life jacket</i> yang tersedia. Oleh karena itu, dibutuhkan peningkatan sosialisasi, pengawasan, dan penegakan hukum agar penerapan Pasal 1 Angka 32 Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 dapat berjalan efektif dalam menunjang keselamatan berlayar di Pelabuhan Sanur.</p>
--	--

I. Latar Belakang

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 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.

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.³ Dengan frekuensi

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.

³ Dewa Ketut Sudiarta Wiguna, 2023, **KSOP Benoa uji petik kapal layani Sanur-Nusa Penida libur Lebaran**, <https://www.antaraneews.com/berita/3492441/ksop-benoa-uji-petik-kapal-layani-sanur-nusa-penida-libur-lebaran>, diakses pada 17 September 2025.

pelayaran yang padat, aspek keselamatan pelayaran semestinya menjadi prioritas utama, mengingat karakteristik laut Bali yang kerap mengalami perubahan cuaca secara mendadak.⁴

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 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.⁵

Dari sisi akademik, beberapa penelitian sebelumnya telah menyoroiti 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.⁶ 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.⁷

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).

II. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum yuridis empiris, yaitu penelitian yang tidak hanya mengkaji norma hukum yang mengatur penggunaan *life jacket*, tetapi juga melihat bagaimana penerapannya dalam praktik di Pelabuhan Sanur.

⁴Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika (BMKG), 2025, **BMKG : Waspadai gelombang laut hingga enam meter di perairan Bali**, <https://www.antaraneews.com/berita/4986657/bmkg-waspadai-gelombang-laut-hingga-enam-meter-di-selatan-bali>, diakses pada 17 September 2025.

⁵Direktorat 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.

⁶ Wahyudi, 2023, **Analisis Kesadaran Penggunaan Life Jacket di Jalur Wisata Laut**, Jurnal Transportasi Laut, Volume 8 Nomor 2.

⁷ Setiawan, 2022, **Efektivitas Pengawasan Keselamatan Pelayaran di Pelabuhan Wisata**, Jurnal Keselamatan Maritim Indonesia, Volume 6 Nomor 1.

Penelitian dilakukan dengan pendekatan fakta dan pendekatan perundang-undangan untuk menilai kesesuaian antara aturan hukum dan pelaksanaannya di lapangan. Data yang digunakan terdiri dari data primer yang diperoleh melalui wawancara dan observasi terhadap petugas Syahbandar, operator kapal, serta penumpang, dan data sekunder berupa peraturan perundang-undangan, literatur hukum, serta hasil penelitian terdahulu. Seluruh data kemudian diolah dan dianalisis secara deskriptif kualitatif, sehingga penelitian ini menekankan pada pemahaman dan penilaian terhadap efektivitas penggunaan *life jacket* dalam menunjang keselamatan berlayar.

III. PEMBAHASAN

A. Implementasi Pengaturan Penggunaan *Life Jacket* Dipelabuhan Sanur

1. Dasar Hukum Pengaturan Penggunaan *Life Jacket*

Penggunaan *life jacket* sebagai alat keselamatan pelayaran diatur secara tegas dalam berbagai peraturan perundang-undangan nasional maupun instrumen hukum internasional. Secara nasional, dasar hukum utamanya terdapat dalam Pasal 1 Angka 32 Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran, yang menegaskan bahwa setiap kapal wajib dilengkapi dengan peralatan keselamatan, pencegahan kebakaran, navigasi, dan penolong, termasuk *life jacket*, guna menjamin keselamatan penumpang dan awak kapal selama pelayaran berlangsung.

2. Efektivitas Penggunaan *Life Jacket* Dipelabuhan Sanur

Dalam konteks pelabuhan wisata seperti Sanur, efektivitas implementasi keselamatan semakin diperumit oleh tingginya interaksi wisatawan asing yang memiliki kebiasaan, persepsi keselamatan, dan tingkat disiplin yang berbeda-beda. Beberapa wisatawan menganggap penggunaan *life jacket* mengurangi kenyamanan, mengganggu aktivitas selama perjalanan, atau tidak diperlukan pada rute pelayaran yang relatif singkat. Temuan ini sejalan dengan hasil observasi lapangan yang menunjukkan rendahnya kepatuhan penggunaan *life jacket* pada jam keberangkatan padat.⁸ Pada sisi lain, operator kapal yang telah memenuhi kewajiban penyediaan *life jacket* sering kali kesulitan memastikan penumpang benar-benar menggunakannya sepanjang perjalanan, terutama pada saat jam-jam keberangkatan padat ketika fokus operasional lebih ditujukan pada manajemen arus penumpang.

Berdasarkan data operasional dan laporan pengawasan yang dipublikasikan, beban lalu lintas penumpang di Pelabuhan Sanur tetap tinggi dan bervariasi menurut periode libur Natal dan Tahun Baru 23-30 Desember 2023, KSOP Benoa mencatat sebanyak 78.000 pergerakan penumpang atau rata-rata 9.750 orang per hari menuju Nusa Penida dan Nusa Lembongan, yang menjadi bukti tingginya tekanan operasional pada masa puncak.⁹ Sementara itu, pengamatan operasional terkini menunjukkan fluktuasi

⁸ Wawancara dengan Petugas Syahbandar Pelabuhan Sanur, 20 Oktober 2025, pukul 11.00 WITA.

⁹ Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas II Benoa, 2023, **KSOP Benoa Bali** **catat 78 ribu pergerakan penumpang Sanur-Nusa Penida**, ANTARA News,

musiman selama periode libur Tahun Baru 2025 KSOP menyiagakan puluhan kapal cepat dan melaporkan arus penumpang harian berkisar antara 4.000-6.000 orang per hari, sedangkan data operasional September 2025 mencatat rata-rata sekitar 6.000 penumpang berangkat per hari (dengan rata-rata 80-90 trip per hari dan armada sekitar 72 unit), sehingga kumulatif arus penumpang pada beberapa rentang waktu mencapai angka signifikan.¹⁰

Dari hasil wawancara dengan salah satu petugas Syahbandar¹¹, dijelaskan bahwa setiap kapal yang hendak beroperasi diwajibkan untuk melewati pemeriksaan keselamatan, termasuk pengecekan jumlah dan kelayakan *life jacket* di atas kapal. Prosedur tersebut dilakukan setiap pagi sebelum jadwal keberangkatan pertama, di mana petugas akan memastikan bahwa jumlah *life jacket* sesuai dengan manifest penumpang dan dalam kondisi siap pakai. Dari sisi operator Fastboat¹², sebagian besar menyatakan bahwa mereka telah memahami pentingnya penyediaan *life jacket* sebagai bagian dari persyaratan keselamatan pelayaran. Mereka menyebut bahwa setiap kapal cepat yang berangkat dari Sanur ke Nusa Penida maupun Nusa Lembongan telah dilengkapi dengan *life jacket* dalam jumlah mencukupi. Namun demikian, hasil pengamatan peneliti di lapangan menunjukkan bahwa kepatuhan penumpang terhadap kewajiban mengenakan *life jacket* sebelum kapal berlayar masih rendah. Banyak penumpang, khususnya wisatawan mancanegara, memilih melepas *life jacket* setelah naik kapal dengan alasan merasa tidak nyaman atau mengganggu aktivitas foto di atas kapal.

Petugas Syahbandar juga menyebut bahwa faktor cuaca dan kepadatan pelabuhan turut memengaruhi efektivitas penerapan aturan keselamatan. Pada jam-jam sibuk, seperti pukul 08.00-10.00 WITA ketika volume keberangkatan mencapai puncak, fokus petugas lebih banyak tertuju pada pengaturan lalu lintas kapal dan proses naik-turun penumpang sehingga pengawasan penggunaan *life jacket* kadang kurang maksimal. Di sisi lain, keterbatasan jumlah personel KSOP di lapangan juga menjadi kendala dalam memastikan setiap kapal dan penumpangnya benar-benar mematuhi ketentuan keselamatan. Berdasarkan wawancara dengan seorang petugas KSOP Benoa, saat ini hanya terdapat sekitar lima petugas lapangan yang bertugas mengawasi puluhan kapal cepat setiap hari di Pelabuhan Sanur, sehingga pengawasan belum bisa dilakukan secara menyeluruh terhadap seluruh kapal yang berangkat.¹³

Selain faktor teknis dan personel, aspek pemeliharaan *life jacket* juga menjadi perhatian penting. Dari hasil wawancara dengan operator Fastboat, ditemukan bahwa beberapa *life jacket* yang digunakan sudah berusia lebih dari tiga tahun dan mulai

<https://www.antaraneews.com/berita/3894081/ksop-benoa-bali-catat-78-ribu-pergerakan-penumpang-sanur-nusa-penida>, diakses pada 1 November 2025, Pukul 10.00 WITA.

¹⁰ANTARA FOTO / KSOP Kelas II Benoa, 2024, **KSOP Kelas II Benoa antisipasi pergerakan wisatawan selama periode liburan Tahun Baru 2025**, ANTARA News (foto), <https://www.antaraneews.com/foto/4551690/ksop-kelas-ii-benoa-antisipasi-pergerakan-wisatawan-selama-periode-liburan-tahun-baru-2025>, diakses pada 1 November 2025, Pukul 10.10 WITA.

¹¹ Wawancara dengan petugas syahbandar Pelabuhan sanur, 20 oktober 2025, Pukul 11.00 WITA.

¹² Wawancara dengan operator Fastboat, 20 oktober 2025, Pukul 11.30 WITA.

¹³ Wawancara dengan petugas syahbandar Pelabuhan sanur, 20 oktober 2025, Pukul 11.00 WITA

mengalami penurunan fungsi, terutama pada busa pelampung dan tali pengikatnya.¹⁴ Meskipun operator berusaha melakukan penggantian secara bertahap, masih terdapat kapal yang belum memperbarui seluruh perlengkapannya karena kendala biaya. Pihak Syahbandar menegaskan bahwa dalam pemeriksaan bulanan, kapal yang *life jacket*-nya tidak memenuhi standar akan diberi peringatan dan dilarang beroperasi sementara sampai dilakukan perbaikan atau penggantian alat keselamatan.

Berdasarkan hasil responden terhadap 16 penumpang yang terdiri dari 8 penumpang Angel Billabong Legend dan 8 penumpang Glory Express, ditemukan bahwa tingkat kepatuhan penggunaan *life jacket* masih rendah. Dari total 16 responden, hanya 6 orang (37,5%) yang menggunakan *life jacket* selama perjalanan. Sementara itu, 5 orang (31,25%) menggunakan pada awal keberangkatan namun kemudian melepaskannya, dan 5 orang lainnya (31,25%) tidak menggunakan sama sekali. Dengan demikian, sebanyak 62,5% responden tidak patuh secara penuh terhadap kewajiban penggunaan *life jacket*.¹⁵

Dari keseluruhan hasil pengamatan dan wawancara tersebut dapat disimpulkan bahwa efektivitas pengaturan penggunaan *life jacket* di Pelabuhan Sanur belum optimal dan dipengaruhi oleh tiga faktor, yaitu:

1. keterbatasan jumlah personel pengawas dari Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Benoa yang bertugas di lapangan.
2. Beberapa operator kapal masih menggunakan *life jacket* yang tidak memenuhi standar kelayakan dan penegakan sanksi administratif dari otoritas pelabuhan belum berjalan secara konsisten.
3. rendahnya kesadaran penumpang terhadap pentingnya penggunaan *life jacket*.

Berdasarkan teori sistem hukum Lawrence M. Friedman, ketidakefektifan pelaksanaan kewajiban penggunaan *life jacket* di Pelabuhan Sanur berkaitan dengan tiga unsur utama teori sistem hukum Lawrence M.Friedman, yaitu:

1. Struktur Hukum
2. Substansi Hukum
3. Budaya Hukum

B. Faktor-Faktor Penghambat Dalam Implementasi Pengaturan *Life Jacket* Dipelabuhan Sanur

1. Faktor Internal Penghambat Penggunaan *Life Jacket* Dipelabuhan Sanur

Efektivitas penggunaan *life jacket* di Pelabuhan Sanur tidak dapat dilepaskan dari faktor internal yang berasal dari diri pengguna jasa pelayaran itu sendiri. Faktor internal ini mencakup aspek psikologis, persepsi keselamatan, pengalaman masa lalu, hingga motivasi individu dalam mematuhi aturan keselamatan yang berlaku. Dalam konteks pelayaran wisata yang didominasi oleh penumpang temporer seperti wisatawan domestik maupun mancanegara, faktor internal memainkan peran sangat penting karena

¹⁴ Wawancara dengan operator Fastboat, 20 Oktober 2025, Pukul 11.30 WITA

¹⁵ Wawancara dengan penumpang fastboat, 19 Februari 2026, Pukul 11.20 WITA.

setiap individu membawa latar belakang budaya keselamatan yang berbeda-beda. Ada penumpang yang memiliki tingkat kesadaran keselamatan tinggi dan secara otomatis mengenakan *life jacket* begitu masuk ke kapal, namun tidak sedikit pula yang memandang peralatan keselamatan tersebut sebagai hal yang tidak mendesak, tidak nyaman, atau bahkan mengganggu aktivitas wisata mereka.

Selain itu, faktor internal turut dipengaruhi oleh optimisme bias, yakni kecenderungan individu meyakini bahwa dirinya kecil kemungkinan mengalami kejadian buruk. Banyak penumpang menilai perjalanan laut di Sanur aman, singkat, dan rutin dilakukan wisatawan setiap hari, sehingga risiko kecelakaan dianggap rendah. Persepsi ini menghambat internalisasi pentingnya penggunaan *life jacket*, padahal secara empiris gelombang di kawasan Sanur fluktuatif dan cuaca dapat berubah cepat. Dengan demikian, rendahnya persepsi risiko menjadi salah satu hambatan utama penerapan kebijakan keselamatan pelayaran, khususnya kewajiban penggunaan *life jacket*. Di sisi lain, penumpang lokal yang rutin menggunakan kapal cepat menunjukkan fenomena *risk habituation*, yakni kecenderungan mengabaikan risiko karena terlalu sering melakukan aktivitas yang sama tanpa mengalami dampak negatif. Setelah menyeberang berkali-kali tanpa insiden, *life jacket* dipandang hanya sebagai perlengkapan saat pemeriksaan petugas, bukan sebagai kebutuhan keselamatan yang wajib dikenakan selama perjalanan.

Berdasarkan observasi lapangan selama beberapa kunjungan di area keberangkatan Pelabuhan Sanur, faktor internal yang menghambat efektivitas penggunaan *life jacket* terutama berkaitan dengan pola perilaku, persepsi risiko, dan tingkat kesadaran keselamatan penumpang. Saat proses boarding, banyak penumpang menerima pembagian *life jacket*, namun tidak semuanya mengena sesuai prosedur. Sebagian hanya meletakkannya di pangkuan atau kursi karena merasa tidak nyaman, terganggu, atau menganggap perjalanan singkat dan aman sehingga penggunaan *life jacket* tidak diperlukan. Berdasarkan wawancara dengan operator fast boat, banyak wisatawan menilai perjalanan laut Sanur-Nusa Penida yang hanya sekitar 30–45 menit memiliki kemungkinan insiden sangat kecil. Pandangan ini menunjukkan rendahnya persepsi risiko, padahal kondisi gelombang di kawasan Sanur cukup dinamis dan dapat berubah tiba-tiba. Selain itu, wisatawan cenderung mengutamakan kenyamanan visual dan aktivitas selama perjalanan seperti berfoto, menikmati pemandangan, atau bergerak bebas tanpa *life jacket*. Hal ini menegaskan bahwa kepatuhan tidak hanya bergantung pada ketersediaan peralatan, tetapi juga terkait nilai, preferensi, dan kebiasaan individu di atas kapal.¹⁶

Faktor internal juga terlihat dari rendahnya kesadaran hukum masyarakat maritim lokal, terutama pada penumpang yang berasal dari wilayah sekitar Bali dan sering menggunakan kapal cepat sebagai transportasi rutin. bahwa mereka telah puluhan kali menyeberang tanpa pernah mengalami kecelakaan, sehingga penggunaan *life jacket* dianggap sebagai formalitas semata.

¹⁶ Wawancara dengan Operator fast boat, 20 oktober 2025, Pukul 11.30 WITA.

Dari keseluruhan hasil pengamatan dan wawancara tersebut dapat disimpulkan bahwa faktor internal penghambat penggunaan *life jacket* dipelabuhan sanur dipengaruhi oleh tiga faktor, yaitu:

1. Persepsi risiko yang rendah
Penumpang menganggap perjalanan Sanur, Nusa Penida, dan Nusa Lembongan singkat dan aman, sehingga risiko dianggap kecil akibatnya dan mereka merasa tidak perlu menggunakan *life jacket*.
2. Perilaku dan kebiasaan penumpang
Banyak penumpang, terutama wisatawan lebih mengutamakan kenyamanan, kebebasan bergerak, aktivitas foto/video sehingga *life jacket* dianggap mengganggu kenyamanan visual dan aktivitas perjalanan.
3. Rendahnya kesadaran hukum dan keselamatan
Penumpang lokal yang sudah sering menyebrang merasa sudah terbiasa dan jarang terjadi kecelakaan sehingga penggunaan *life jacket* dianggap formalitas bukan kebutuhan keselamatan.

2. Faktor Eksternal Penghambat Penggunaan *Life Jacket* Dipelabuhan Sanur

Efektivitas penggunaan *life jacket* di Pelabuhan Sanur tidak hanya dipengaruhi perilaku penumpang, tetapi juga oleh faktor eksternal berupa kondisi operasional pelabuhan, kinerja kelembagaan, serta kualitas sarana dan prasarana keselamatan. Tingginya volume penumpang yang dapat mencapai ribuan orang per hari dan jadwal keberangkatan kapal cepat yang rapat menimbulkan tekanan operasional bagi petugas dalam menegakkan prosedur keselamatan. Oleh karena itu, efektivitas tidak semata ditentukan oleh ketersediaan *life jacket*, melainkan juga oleh fungsi struktur hukum, mekanisme pengawasan, dan kelayakan fasilitas pendukung agar aturan keselamatan benar-benar terlaksana di lapangan.

Berdasarkan wawancara dengan petugas KSOP, jumlah pengawas di Pelabuhan Sanur masih terbatas, hanya sekitar 5 orang, sementara frekuensi keberangkatan kapal cepat mencapai puluhan kali setiap hari. Pada jam puncak (08.00–10.00 WITA), petugas lebih difokuskan pada pengaturan antrean kapal, pemeriksaan dokumen pelayaran, dan kelancaran naik-turun penumpang, sehingga pengawasan penggunaan *life jacket* belum dapat dilakukan secara menyeluruh dan konsisten pada setiap perjalanan. Keterbatasan personel tersebut mencerminkan faktor penegak hukum, di mana efektivitas hukum bergantung pada kapasitas aparat dalam melaksanakan pengawasan sesuai standar. Meskipun petugas KSOP melakukan pemeriksaan harian dan uji petik berkala, mereka belum dapat memastikan seluruh penumpang mengenakan *life jacket* selama pelayaran. Akibatnya, praktik keselamatan lebih banyak dibebankan kepada operator kapal yang pada kenyataannya memiliki tingkat kepatuhan dan pemahaman prosedur keselamatan.¹⁷

Selain faktor pengawasan, hambatan eksternal juga muncul dari aspek sarana dan prasarana. Berdasarkan temuan lapangan, masih terdapat kapal yang menyimpan *life*

¹⁷ Wawancara dengan petugas KSOP, 20 oktober 2025, Pukul 11.00 WITA.

jacket dalam kondisi kurang teratur atau ditempatkan di lokasi yang tidak mudah dijangkau penumpang ketika terjadi keadaan darurat. Beberapa operator mengakui bahwa sebagian *life jacket* telah mengalami penurunan kualitas karena usia pemakaian lebih dari tiga tahun, terutama pada bagian busa pelampung dan tali pengikat. Walaupun proses penggantian dilakukan secara bertahap, masih terdapat kapal yang belum memenuhi standar minimal yang direkomendasikan. Faktor eksternal ini menguatkan bahwa hukum tidak dapat bekerja efektif apabila sarana pendukung tidak dipelihara, tidak tersedia secara memadai, atau tidak diperbarui sesuai perkembangan kebutuhan. Selain itu, tidak adanya sistem sanksi progresif yang diterapkan secara konsisten terhadap operator yang melanggar juga membuat kepatuhan lebih bersifat administratif daripada substantif. Artinya, operator hanya fokus memenuhi persyaratan saat pemeriksaan, tetapi belum menjadikan keselamatan sebagai komitmen operasional berkelanjutan.

Dari keseluruhan hasil pengamatan dan wawancara tersebut dapat disimpulkan bahwa faktor eksternal penghambat penggunaan *life jacket* dipelabuhan sanur dipengaruhi oleh dua faktor, yaitu:

1. Keterbatasan jumlah personil pengawasan

Jumlah petugas KSOP di lapangan hanya sekitar 5 orang untuk mengawasi puluhan kapal cepat dengan jadwal padat, sehingga pengawasan penggunaan *life jacket* belum dapat dilakukan secara menyeluruh, terutama pada jam puncak 08.00–10.00 WITA.

2. Ketidaksesuaian sarana dan prasarana *life jacket*

Ditemukan permasalahan teknis berupa penyimpanan *life jacket* yang kurang teratur, lokasi yang sulit dijangkau penumpang, serta kondisi *life jacket* yang sudah tua atau kurang memadai.

Berdasarkan keseluruhan hasil observasi dan wawancara yang dilakukan dengan operator kapal cepat dan petugas KSOP, dapat disimpulkan bahwa terdapat beberapa faktor internal dan eksternal yang secara signifikan menghambat efektivitas penggunaan *life jacket* di Pelabuhan Sanur. Temuan ini kemudian dianalisis lebih lanjut menggunakan teori efektivitas hukum Soerjono Soekanto yang menjelaskan bahwa efektivitas suatu aturan hukum dipengaruhi oleh lima faktor, yaitu faktor hukum (substansi), faktor penegak hukum, faktor sarana/prasarana, faktor masyarakat, dan faktor kebudayaan. Kedua kategori hambatan internal dan eksternal dapat dipetakan secara jelas ke dalam unsur-unsur teori tersebut, yaitu:

1. Faktor internal penghambat penggunaan *life jacket* dipelabuhan sanur dipengaruhi oleh tiga faktor yaitu persepsi risiko yang rendah, perilaku dan kebiasaan penumpang dan rendahnya kesadaran hukum dan keselamatan. Jika dikaitkan dengan teori efektivitas hukum soerjono soekanto ini termasuk ke faktor masyarakat.
2. Faktor eksternal penghambat penggunaan *life jacket* dipelabuhan sanur dipengaruhi oleh dua faktor yaitu keterbatasan personel pengawasan dan ketidaksesuaian dan keterbatasan sarana/prasarana *life jacket*. Jika dikaitkan dengan teori efektivitas hukum soerjono soekanto ini termasuk ke faktor penegak hukum dan faktor sarana & prasarana.

IV. Kesimpulan

Dengan melihat hasil penelitian yang telah dibahas, maka dapat kita tarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Pengaturan penggunaan *life jacket* di Pelabuhan Sanur pada dasarnya telah sesuai dengan Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran. Operator kapal telah menyediakan *life jacket* sesuai kapasitas dan petugas syahbandar melakukan pemeriksaan sebelum keberangkatan, namun implementasinya belum optimal karena rendahnya kepatuhan penumpang selama pelayaran. Banyak penumpang melepas *life jacket* karena alasan kenyamanan, estetika, dan persepsi perjalanan singkat relatif aman, sehingga masih terdapat kesenjangan antara pemenuhan administratif dan praktik keselamatan yang berdampak pada belum maksimalnya perlindungan keselamatan jiwa.
2. Ketidakefektifan pengaturan tersebut dipengaruhi faktor internal dan eksternal. Faktor internal meliputi rendahnya persepsi risiko, kecenderungan penumpang mengutamakan kenyamanan dan aktivitas wisata, serta rendahnya kesadaran hukum dan keselamatan. Faktor eksternal meliputi keterbatasan pengawasan KSOP Benoa, padatnya aktivitas pelayaran pada jam puncak, kualitas dan penempatan *life jacket* yang belum memadai, serta penerapan sanksi administratif yang belum konsisten. Kombinasi faktor tersebut menyebabkan pengaturan penggunaan *life jacket* di Pelabuhan Sanur belum efektif secara menyeluruh meskipun regulasi telah tersedia.

V. Saran

1. Kepada KSOP Benoa disarankan meningkatkan kapasitas pengawasan keselamatan pelayaran melalui penambahan personel lapangan, terutama pada jam keberangkatan padat. Selain itu, perlu penerapan sanksi administratif yang tegas dan konsisten terhadap operator yang tidak memenuhi standar keselamatan guna menciptakan efek jera dan meningkatkan kepatuhan hukum.
2. Kepada operator kapal cepat disarankan tidak hanya menyediakan *life jacket* secara administratif, tetapi juga memastikan seluruh penumpang mengenyakannya dengan benar selama pelayaran. Operator perlu melakukan peremajaan berkala, menata penyimpanan di lokasi yang mudah dijangkau, serta memberikan edukasi singkat kepada penumpang sebelum keberangkatan.
3. Kepada penumpang atau pengguna jasa pelayaran, disarankan untuk meningkatkan kesadaran akan pentingnya keselamatan pelayaran dengan mematuhi seluruh prosedur keselamatan, termasuk kewajiban penggunaan *life jacket*. Keselamatan di laut merupakan tanggung jawab bersama yang tidak dapat hanya dibebankan kepada operator kapal dan otoritas pelabuhan.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Soerjono, S, 2008, Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum, Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Shanty Yahya, 2024, Budaya Keselamatan dan Keamanan Maritim, PT. Literasi Nusantara Abadi Grup (Litnus), Malang.
- Abdulkadir Muhammad, 2004, Hukum dan Penelitian Hukum, Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Muhaimin, 2020, Metode Penelitian Hukum, Mataram University Press, Nusa Tenggara Barat.

Jurnal

- Rahmatullah, 2020, Analisis Keselamatan Pelayaran di Indonesia dalam Perspektif Hukum Maritim, Jurnal Transportasi Laut dan Keselamatan Maritim, Balai Pendidikan dan Pelatihan Transportasi Laut.
- 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*).
- Setiawan, 2022, Efektivitas Pengawasan Keselamatan Pelayaran di Pelabuhan Wisata, Jurnal Keselamatan Maritim Indonesia.
- Wahyudi, 2023, Analisis Kesadaran Penggunaan Life Jacket di Jalur Wisata Laut, Jurnal Transportasi Laut.

Internet

- Kamus Besar Bahasa Indonesia, 2025, <https://kbbi.web.id/keselamatan> dan <https://kbbi.web.id/berlayar>.
- 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>.
- Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika (BMKG), 2025, BMKG : Waspadai gelombang laut hingga enam meter di perairan Bali, <https://www.antaranews.com/berita/4986657/bmkg-waspadai-gelombang-laut-hingga-enam-meter-di-selatan-bali>.
- Sanur Port Indonesia, 2025, Fasilitas dan Layanan Pelabuhan Sanur, <https://sanurport.co.id/id/>.

Peraturan Perundang-undangan

- Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang perubahan ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 252, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 7003.
- Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 43, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5208.
- Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 27 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5109.