

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

Isnin Bagus Saputra¹ Arfan Kaimudin² Pinastika Prajna Paramita³

Fakultas Hukum Universitas Islam Malang
Jl. Mayjen Haryono Nomor 193 Kota Malang, 65144, 0341 551932, Fax: 0341-552249
Email: 22201021094@unisma.ac.id

ABSTRACT

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

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

ABSTRAK

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

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

¹ Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Islam Malang

² Dosen Fakultas Hukum Universitas Islam Malang

³ Dosen Fakultas Hukum Universitas Islam Malang

PENDAHULUAN

Sistem transportasi laut menjadi tulang punggung komunikasi masyarakat antar pulau sekaligus pendorong utama pembangunan ekonomi nasional Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, yang secara etimologis berasal dari kata Latin *transportare*—artinya memindahkan penumpang dan barang dari satu wilayah ke wilayah lain guna menciptakan manfaat lokasi dan waktu—tetapi kini menghadapi persoalan krusial berupa kecelakaan kapal laut yang tak hanya memicu kerugian materiil mencapai miliaran rupiah, korban jiwa massal, serta trauma psikologis berkepanjangan bagi keluarga korban, namun juga menyoroti kelemahan sistem keselamatan pelayaran dan pengawasan kelaiklautan di seluruh perairan nusantara.⁴

Pengangkutan laut sebagai moda transportasi dominan untuk distribusi logistik barang antar provinsi dan mobilitas penumpang reguler terus terganggu oleh fenomena pelanggaran berat seperti kelebihan muatan (*overload*), pengoperasian kapal tidak laik laut (*unfit ship*), serta kelalaian operasional yang melampaui spesifikasi tonase bruto (*GT*) dan kapasitas penumpang, mengakibatkan ketidakstabilan kapal permanen sekaligus memperbesar probabilitas kecelakaan fatal seperti tenggelam, tabrakan, atau terbalik, sebagaimana terbukti dari data empiris Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) yang mengonfirmasi peran sentral faktor teknis kendaraan laut seperti usia kapal tua melebihi batas 25 tahun, distribusi muatan tidak merata, serta elemen manusiawi berupa kelalaian nakhoda, minimnya pelatihan kru, dan rendahnya penggunaan alat keselamatan standar SOLAS.

Walaupun kerangka hukum komprehensif telah disusun melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (sebagaimana diubah dengan UU No. 11 Tahun 2020) beserta turunannya seperti Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 37 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Laut, Permenhub Nomor 71 Tahun 2013 tentang Keselamatan Penumpang di Kapal Penumpang, Permenhub Nomor 11 Tahun 2023 tentang Pelaksanaan Konvensi SOLAS, serta Permenhub Nomor 152 Tahun 2016 tentang Bongkar Muat Barang yang secara eksplisit membatasi beban muatan,

⁴ Eva Johan, “PENGUKURAN LEBAR LAUT TERITORIAL MENGGUNAKAN GARIS PANGKAL MENURUT UNCLOS 1982 DAN PENERAPANNYA DALAM HUKUM INDONESIA,” *Vol.* ., no. 1 (1982).

prosedur inspeksi kelaiklautan oleh Badan Klasifikasi Indonesia (BKI), dan kewajiban manifest penumpang, praktik pelanggaran sistematis tetap merajalela karena orientasi profit maksimal pelaku usaha seperti PT ASDP Ferry dan operator swasta mengalahkan imperatif legalitas, diperparah oleh kondisi lingkungan ekstrem seperti gelombang tinggi 2-3 meter di Selat Bali, angin kencang >40 knot, muatan tidak terpasang rapat, iluminasi pelabuhan minim malam hari, serta fatigabilitas kronis awak kapal akibat jam kerja melebihi 12 jam harian.

Faktor risiko kecelakaan kapal laut semakin kompleks karena melibatkan interaksi simultan antara karakteristik kapal usia tua dengan tingkat keausan mesin dan lambung tinggi, distribusi beban sumbu (*deadweight*) yang tidak merata akibat penumpukan muatan tidak standar seperti truk berlebih di dek Ro-Ro, serta perilaku nakhoda dan kru yang didorong tekanan ekonomi untuk memaksimalkan jumlah penumpang serta kendaraan demi pendapatan harian, sementara studi empiris KNKT serta wawancara di lapangan seperti kasus KMP Yunicee mengonfirmasi hubungan kausal langsung antara overload (penumpang tidak terdaftar di manifest), kelelahan supir awak, dan kondisi cuaca buruk terhadap peningkatan frekuensi serta keparahan kecelakaan, dengan kontribusi hingga 70% kasus disebabkan kelalaian struktural operator.

Tragedi kecelakaan KMP Tunu Pratama Jaya yang tenggelam di Selat Bali dekat Pelabuhan Gilimanuk pada 2 Juli 2025—di mana kegagalan kestabilan akibat overload 4 kali lipat kapasitas normal (538 ton dari 138 ton), ditambah kebocoran ruang mesin karena pintu terbuka saat gelombang 2-3 meter, menyebabkan kapal miring, terbalik, dan tenggelam dalam hitungan menit yang menewaskan 6 jiwa serta melukai 53 penumpang dan 12 kru—merangkum urgensi analisis mendalam ini, terkonfirmasi oleh rangkaian kasus serupa di rute Ketapang-Gilimanuk seperti KMP Rafelia II (4 Maret 2016, 6 korban jiwa akibat overload 27 unit truk dan rampa bocor), KMP Yunicee (29 Juni 2021, 7 jiwa tewas + 18 hilang akibat overload dan penumpang gelap), KMP Gerbang Samudra II (22 Juni 2025, 269 penumpang terdampak angin kuat dan terseret ombak 200 meter), serta Putusan PN Banyuwangi No. 474/Pid.B/2021/PN.Byw yang menghukum nakhoda Indra Saputra 2 tahun penjara atas kelalaian kelaiklautan, sehingga implementasi Pasal 288 UU Pelayaran jo. UU

No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen menjadi imperatif strategis untuk pencegahan kecelakaan struktural dan kompensasi korban.⁵

PEMBAHASAN

Perlindungan Konsumen Sebagai Korban Kecelakaan Kapal Laut Di Pelabuhan Ketapang – Gilimanuk

Perlindungan konsumen bagi korban kecelakaan kapal di pelabuhan KetapangGilimanuk menunjukkan kesenjangan yang signifikan antara peraturan komprehensif yang ada dan implementasinya di lapangan, yang masih bersifat reaktif dan terfragmentasi. Meskipun Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen secara eksplisit menjamin hak-hak dasar penumpang atas keselamatan, informasi yang transparan dalam manifes kargo, dan kompensasi atas kerugian materiil dan non-materiil akibat kelalaian operator, studi empiris yang dilakukan oleh PT ASDP Cabang Ketapang menunjukkan bahwa hanya 30–40% korban yang menerima kompensasi penuh berdasarkan Undang-Undang "Jasa Raharja". Hal ini disebabkan oleh keterlambatan verifikasi identitas akibat manifes kargo yang tidak lengkap dan kurangnya informasi tentang hak-hak konsumen di terminal.

Undang-Undang Perlindungan Konsumen Nomor 8 Tahun 1999 secara eksplisit menjamin hak-hak dasar penumpang atas keselamatan, informasi yang transparan dalam manifes kargo, dan kompensasi atas kerugian materiil dan non-materiil akibat kelalaian operator. Penumpang kapal Ro-Ro yang berlayar di rute KetapangGilimanuk, yang sebagian besar berasal dari keluarga berpenghasilan rendah, seringkali mengalami kerugian ganda: kehilangan anggota keluarga, cedera permanen tanpa perawatan medis yang memadai, dan kerusakan pada truk dan mobil yang tidak diasuransikan. Hal ini jelas diilustrasikan oleh kasus KMP Tunu Pratama Jaya pada 2 Juli 2025, ketika 53 penumpang dan 12 awak kapal menderita trauma fisik dan psikologis akibat kapal yang kelebihan muatan tersebut tenggelam. Namun, upaya pengajuan klaim kompensasi terhambat oleh garis tanggung jawab yang tidak jelas antara kapten, PT ASDP, dan kepala pelabuhan KSOP, yang cenderung saling lempar tanggung jawab. Hal ini mirip dengan pola yang terlihat pada

⁵ “Dugaan Penyebab KMP Tunu Pratama Jaya Tenggelam Di Selat Bali,” accessed December 19, 2025, <https://www.detik.com/jatim/berita/d-7993214/dugaan-penyebab-kmp-tunu-pratama-jaya-tenggelam-diselat-bali>.

bencana KMP Yunicce tahun 2021, di mana 18 korban yang hilang tidak pernah mendapatkan kompensasi penuh karena kurangnya dokumen identitas.⁶

Kerangka hukum berlapis-lapis, yang terdiri dari Pasal 4 Undang-Undang Perlindungan Konsumen bersamaan dengan Pasal 288 Undang-Undang Maritim No. 17 Tahun 2008, mewajibkan operator untuk menyediakan peralatan keselamatan SOLAS seperti jaket pelampung, rakit penyelamat, dan pengarahan evakuasi wajib. Peraturan Menteri Perhubungan No. 37 Tahun 2015 tentang standar pelayanan penumpang mengatur hak atas informasi cuaca secara real-time dan asuransi wajib. Namun, survei terhadap sepuluh korban atau kerabat mereka di pelabuhan Gilimanuk mengkonfirmasi bahwa 70% belum menerima pengarahan keselamatan sebelum keberangkatan. Pengawasan petugas pelabuhan KSOP hanya efektif dalam 20% kasus selama operasi malam hari, ketika risiko gelombang tinggi di Selat Bali meningkat. Hal ini menciptakan kesenjangan sistemik di mana konsumen secara pasif menerima risiko tanpa jalan keluar yang efektif.

Faktor struktural yang menghambat perlindungan konsumen meliputi rendahnya kesadaran penumpang akan hak mereka untuk mengajukan pengaduan kepada Badan Perlindungan Konsumen Indonesia (YLKI) atau BPSK (Badan Nasional Penegakan Hukum Perlindungan Konsumen) terdekat (Kementerian Perhubungan), tingginya biaya litigasi perdata bagi korban dengan keterbatasan keuangan, dan dominasi operator milik negara seperti PT ASDP, yang mengendalikan 80% rute tanpa persaingan harga yang transparan. Situasi ini diperparah oleh temuan investigasi KNKT terhadap kecelakaan kereta KMP Rafelia II pada tahun 2016, yang mengidentifikasi kebocoran ramp dan truk yang kelebihan muatan sebagai penyebab utama. Namun, tidak ada sanksi administratif progresif yang dikenakan untuk menegakkan perbaikan armada, sehingga korban bergantung pada mediasi informal, yang seringkali menghasilkan kompensasi simbolis sebesar Rp 5–10 juta per orang tanpa pengakuan tanggung jawab dari operator.

Situasi ini semakin diperparah oleh temuan investigasi KNKT terhadap kecelakaan kereta KMP Rafelia II tahun 2016, yang mengidentifikasi kebocoran ramp dan truk yang kelebihan muatan sebagai penyebab utama. Studi Kasus: Putusan Pengadilan Negeri

⁶ Celina Tri Siwi Kristiyanti, *Hukum Perlindungan Konsumen* (Sinar Grafika, 2022).

Banyuwangi No. 474/Pid.B/2021/PN.Byw terhadap kapten KMP Indra Saputra Yunicée menyoroti kelemahan perlindungan konsumen. Hukuman penjara dua tahun hanya ditujukan kepada individu, tanpa membahas tanggung jawab korporasi perusahaan PT Surya Timur Lines, yang dibebaskan. Keluarga dari tujuh korban hanya menerima kompensasi sebagian sebesar Rp 50 juta dari Jasa Raharja, tanpa ganti rugi yang memadai atas trauma yang mereka derita. Hal ini menggarisbawahi kebutuhan mendesak untuk mereformasi mekanisme kompensasi berbasis gugatan kelompok dalam UU Perlindungan Konsumen untuk rute-rute yang rentan seperti rute Ketapang-Gilimanuk, yang telah mengalami empat kecelakaan fatal dalam dekade terakhir.⁷

Mekanisme Kompensasi Dan Pertanggungjawaban Terhadap Korban Kecelakaan Kapal Laut Di Pelabuhan Ketapang – Gilimanuk

Meskipun terdapat peraturan komprehensif seperti Undang-Undang Perlindungan Konsumen No. 8 Tahun 1999 dan Undang-Undang Maritim No. 17 Tahun 2008, mekanisme kompensasi dan tanggung jawab bagi korban kecelakaan kapal di pelabuhan Ketapang-Gilimanuk terus menghadapi tantangan implementasi yang kompleks. Menurut undang-undang tersebut, operator, PT ASDP Indonesia Ferry, wajib memberikan kompensasi melalui Jasa Raharja kepada korban yang terdaftar dalam manifes kapal. Namun, wawancara dengan manajemen cabang PT ASDP Ketapang mengungkapkan bahwa pemrosesan klaim seringkali terhambat oleh inkonsistensi data penumpang dan keterlambatan verifikasi.

Tanggung jawab hukum atas kecelakaan kapal terutama terletak pada kapten atas kelayakan kapal. Hal ini dikonfirmasi dalam Putusan No. 474/Pid.B/2021/PN.Byw Pengadilan Negeri Banyuwangi, di mana Indra Saputra, kapten KMP Yunicée, dijatuhi hukuman dua tahun penjara dan denda Rp 500 juta karena kelalaian manajemen. Sementara itu, perusahaan seperti PT Surya Timur Lines dibebaskan meskipun melakukan kelebihan muatan dan mengangkut penumpang tidak terdaftar. Hal ini mencerminkan pola di mana tanggung jawab pidana difokuskan pada individu tanpa mempertimbangkan aspek korporasi secara memadai.

⁷ Miftah Nur Huda and Hari Utomo, “Pertanggungjawaban Pidana Syahbandar Ketapang Terhadap Tenggelamnya Kapal Motor Penumpang (KMP) Yunicée Di Perairan Selat Bali (Studi Putusan Nomor 474/Pid.B/2021/PN.Byw),” *Pubmedia Social Sciences and Humanities* 2, no. 1 (July 2024): 13, <https://doi.org/10.47134/pssh.v2i1.242>.

Kompensasi diatur oleh mekanisme asuransi wajib Jasa Raharja, yang dibentuk berdasarkan Undang-Undang No. 33 Tahun 1964 tentang Dana Asuransi Kecelakaan Penumpang Wajib. Ini memberikan kompensasi untuk kematian, cedera serius, atau cacat permanen yang diderita oleh penumpang dengan tiket resmi. Hal ini dilengkapi dengan Peraturan No. 37 Tahun 2015 yang dikeluarkan oleh Menteri Perhubungan tentang Standar Transportasi Penumpang Maritim, yang mewajibkan operator untuk membayar kompensasi materiil dan non-materiil. Namun, dalam praktiknya, keluarga korban bencana KMP Tunu Pratama Jaya pada 2 Juli 2025, dan bencana KMP Gerbang Samudra II pada 22 Juni 2025, mengeluhkan bahwa pemrosesan klaim kompensasi memakan waktu lebih dari tiga bulan karena kurangnya koordinasi antara PT ASDP, KSOP, dan Jasa Raharja.⁸

Kendala signifikan meliputi daftar penumpang yang tidak lengkap, yang seringkali berisi data yang tidak akurat, khususnya untuk penumpang kelas ekonomi pada rute Ketapang-Gilimanuk. Selain itu, para korban kurang menyadari hak mereka untuk mengajukan gugatan perdata melalui Lembaga Perlindungan Konsumen dan Mediasi (BPSK) atau untuk bergabung dalam gugatan kelompok berdasarkan Pasal 46 Undang-Undang Perlindungan Konsumen. Akibatnya, sebagian besar kasus diselesaikan melalui mediasi informal dengan kompensasi simbolis yang tidak proporsional dengan kerugian sebenarnya, seperti biaya pengobatan dan penderitaan psikologis.

Wawancara dengan Bapak Maydar Sujatmoto (Manajer Personalia dan Manajemen Rantai Pasokan di PT ASDP Ketapang) dan Bapak Isla (Kepala Sumber Daya Manusia) menegaskan bahwa meskipun prosedur penyelesaian klaim internal ada, efektivitasnya terbatas pada kasus-kasus ringan. Kecelakaan serius, seperti KMP Rafelia II pada tahun 2016, memerlukan intervensi Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) dan Kejaksaan. Hanya sebagian kecil korban yang menerima kompensasi penuh karena hambatan administratif dan kekuatan tawar-menawar yang tidak setara antara operator monopoli dan penumpang individu.⁹

⁸ “Korban Meninggal KMP Tunu Pratama Jaya Dapat Asuransi Rp 50 Juta,” accessed December 26, 2025, <https://www.detik.com/jatim/berita/d-7996879/korban-meninggal-kmp-tunu-pratama-jaya-dapat-asuransirp-50-juta>.

⁹ Maydar Sujatmoto, wawancara 24 desember 2025

Tenggelamnya KMP Yunicee pada 29 Juni 2021, yang mengakibatkan tujuh kematian dan 18 penumpang hilang, menggambarkan mekanisme akuntabilitas yang tidak lengkap. Investigasi KNKT mengidentifikasi kelebihan muatan dan stabilitas kapal yang terganggu, tetapi kompensasi ditentukan sepenuhnya atas kebijakan operator, tanpa adanya hukuman bertahap. Hal ini menetapkan preseden yang lemah untuk mencegah insiden serupa di Selat Bali yang sensitif.

KESIMPULAN

1. Perlindungan konsumen sebagai korban kecelakaan kapal laut di Pelabuhan Ketapang-Gilimanuk belum optimal sesuai ketentuan hukum yang ada meskipun diatur dalam UU No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dan UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Penumpang berhak atas keselamatan melalui fasilitas SOLAS, informasi manifest transparan, dan kompensasi Jasa Raharja, namun implementasi lemah akibat minimnya briefing keselamatan, pengawasan Syahbandar terbatas, serta kesadaran hukum rendah penumpang. Kasus KMP Rafelia II, KMP Yunicee, KMP Gerbang Samudra II, dan KMP Tunu Pratama Jaya menunjukkan kegagalan struktural PT ASDP seperti overload dan rampa bocor yang menyebabkan korban jiwa serta kerugian materiil tanpa perlindungan memadai.
2. Teknik kompensasi dan pengurangan beban terkait yang disebabkan oleh upaya Ketapang-Gilimanuk sebagai akibat dari UU No ber-tiket resmi. Proses klaimen berjangka panjang, diverifikasi selama 3 hari dan minimal koordinasi antara PT ASDPKSOP-Jasa Raharja, KMP terpisah Tunu Pratama Jaya, KMP Gerbang Samudra II dan KMP Yunicee Putusan PN Banyuwangi No. 474/Pid.B/2021/PN.Byw hanya menghukum nakhoda tanpa tanggung jawab korporasi penuh. Pengelola PT-ASDP telah memulai pengelolaan media informal dengan kompensasi parsial, paruh kedua tahun 2010, pengembangan ekonomi, integrasi data digital, penerapan MoU, dan pengembangan kompensasi parsial hingga akhir tahun anggaran.

DAFTAR PUSTAKA

- “6 Jenis Kapal Laut Berdasarkan Fungsi dan Kelebihannya.” Diakses 20 Februari 2026.
<https://pgnlng.co.id/berita/wawasan/jenis-jenis-kapal-laut/>. admin_pgnlng.
- Alexandro, Vicky Hanggara, dan Mety Rahmawati. “PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA TERHADAP KECELAKAAN KAPAL AKIBAT TIDAK LAIK LAUT.” *Jurnal Hukum Adigama* 1, no. 2 (Januari 2019): 774.
<https://doi.org/10.24912/adigama.v1i2.2913>.
- “Arti kata perlindungan - Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Online.” Diakses 20 Februari 2026. <https://kbbi.web.id/perlindungan>.
- “ASDP Web Corporate.” Diakses 19 Desember 2025. <https://asdp.id/siaranpers/kmp-rafelia-ii-tenggelay-71-orang-penumpang-berhasil-dievakuasi>.
- “———.” Diakses 25 Desember 2025. <https://www.asdp.id/pelabuhan/pelabuhanketapang>.
- Banyuwangi, Pemerintah Kabupaten. “Lindungi Konsumen Disperindagtam Akan Bentuk LPKSM.” Pemerintah Kabupaten Banyuwangi. Diakses 26 Desember 2025.
<https://banyuwangikab.go.id/berita/lindungi-konsumendisperindagtam-akan-bentuk-lpksm>.
- BUKU AJAR HUKUM PIDANA | UPT Perpustakaan Universitas Warmadewa. t.t.
Diakses 19 Desember 2025.
http://elib.warmadewa.ac.id/index.php?p=show_detail&id=13335&keywords=.
- Database Peraturan | JDIH BPK. “Permenhub No. 11 Tahun 2023.” Diakses 19 Desember 2025. <http://peraturan.bpk.go.id/Details/254400/permenhubno-11-tahun-2023>.
- Diat, Yasmin Fitrida. “KMP Gerbang Samudra Kandas di Gilimanuk, 269 Penumpang Dievakuasi.” *MCINEWS.ID*, 22 Juni 2025.
<https://mcinews.id/2025/06/22/kmp-gerbang-samudra-kandas-digilimanuk-269-penumpang-dievakuasi/>.
- “Dua Terdakwa Kasus Tenggelaynya KMP Yunicee Diputus Bebas.” Diakses 25 Desember 2025. <https://kabarbanyuwangi.co.id/dua-terdakwa-kasustenggelaynya-kmp-yunicee-diputus-bebas>.
- “———.” Diakses 19 Desember 2025. <https://kabarbanyuwangi.co.id/duaterdakwa-kasus-tenggelaynya-kmp-yunicee-diputus-bebas>.
- “Dugaan Penyebab KMP Tunu Pratama Jaya Tenggelay di Selat Bali.” Diakses 19 Desember 2025. <https://www.detik.com/jatim/berita/d-7993214/dugaanpenyebab-kmp-tunu-pratama-jaya-tenggelay-di-selat-bali>.
- “Hak Konsumen.” Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia, t.t. Diakses 20 Februari 2026.
<https://ylki.or.id/hak-konsumen/>.

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

“Herdayana Sinurat - fulltext.pdf.” t.t. Diakses 25 Desember 2025.

<https://repositori.uma.ac.id/jspui/bitstream/123456789/9320/1/Herdayana%20Sinurat%20-%20fulltext.pdf>.

“Hukum Pidana Suatu Pengantar - Topo Santoso.” Rajagrafindo Persada, t.t.

Diakses 19 Desember 2025.

<https://www.rajagrafindo.co.id/produk/hukum-pidana-suatu-pengantartopo-santoso/>.

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

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

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

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

“Makalah_Ekonomi_Regional_-_Muhammad_Razi_41203401130016_UNBlibre.pdf.” t.t. Diakses 20 Februari 2026.

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

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

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

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

Daerah DIY.” Diakses 19 Desember 2025.

<https://balaiyanpus.jogjaprovo.go.id/opac/detail-opac?id=297249>.

Scribd. “Pelabuhan Ketapang-Gilimanuk: Informasi Utama | PDF.” Diakses 20 Februari 2026. <https://id.scribd.com/presentation/464167598/PelabuhanKetapang-Gilimanuk>.

Sidabalok, Janus. “Hukum perlindungan konsumen di Indonesia.” Bandung: Citra

Aditya Bakti, 2014.

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

“SISTEM PERADILAN PIDANA - Mardjono Reksodiputro.” Rajagrafindo Persada, t.t.

Diakses 19 Desember 2025.

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

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

Tampubolon, Boris. “4 Jenis Kecelakaan Kapal Yang Harus Anda Ketahui.”

Konsultan Hukum Professional, 7 Desember 2022.

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

“Tenggelamnya KMP Yunicee di Selat Bali yang Tewaskan 7 Orang.” Diakses 19

Desember 2025. <https://news.detik.com/berita-jawa-timur/d5878760/tenggelamnya-kmp-yunicee-di-selat-bali-yang-tewaskan-7orang>.

“UNIKOM_AFRZAL_BAB II.pdf.” t.t. Diakses 20 Februari 2026.

https://elibrary.unikom.ac.id/id/eprint/5307/8/UNIKOM_AFRZAL_BAB%20II.pdf.

“UU No. 17 Tahun 2008 Pelayaran.pdf.” t.t. Diakses 19 Desember 2025.

<https://jdih.esdm.go.id/common/dokumenexternal/UU%20No.%2017%20Tahun%202008%20Pelayaran.pdf>.

XMLThemes. “Direktur Klasifikasi BKI : Kapal Bendera Indonesia Wajib Masuk

Klas.” eMaritim.CoM. Diakses 20 Februari 2026.

https://www.emaritim.com/2016/03/direktur-klasifikasi-bki-kapalbendera_7.html.