

Efektivitas Penegakan Hukum Terhadap Pelaku Pungutan Liar di Pelabuhan Bolok, Kabupaten Kupang

Christo Imanuel Junior Nara¹, Debby F. Ng. Fallo², Rosalind Angel Fanggi³

^{1,2,3} Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Nusa Cendana
e-mail: christolnara7@gmail.com, fallodebi@gmail.com, rosalind_fanggi@yahoo.com

Abstrak

Pungutan liar masih muncul dalam layanan penyeberangan di Pelabuhan Bolok, Kabupaten Kupang, meskipun PT ASDP Indonesia Ferry sudah menerapkan tiket elektronik. Artikel ini menilai seberapa efektif penegakan hukum terhadap praktik tersebut. Artikel ini juga mengurai kendala dan upaya yang ditempuh aparat serta pengelola pelabuhan. Penelitian memakai metode yuridis empiris dengan pendekatan sosio-legal. Data primer berasal dari wawancara dan dokumentasi, lalu dilengkapi bahan hukum dan literatur. Analisis deskriptif kualitatif memakai lima faktor efektivitas hukum menurut Soerjono Soekanto. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penegakan hukum sudah berjalan melalui pengawasan, peringatan, koordinasi, dan penindakan bila unsur pidana terpenuhi, tetapi belum efektif. Personel Kesatuan Pelaksanaan Pengamanan Pelabuhan (KP3) terbatas. Sebagian pengguna jasa tetap memakai calo. Warga jarang melapor: Ombudsman RI Perwakilan NTT mencatat delapan laporan pada 2024 sampai 2026, dan tidak satu pun sampai tahap pemeriksaan. Aparat juga sulit membedakan jasa yang disepakati dari pungutan tanpa dasar hukum. Pencegahan melalui tiket elektronik Ferizy, sarana pengaduan, dan pengawasan perlu ditambah edukasi pengguna serta pendampingan yang berkelanjutan.

Kata Kunci: Penegakan Hukum, Pungutan Liar, Pelabuhan Bolok, Calo Tiket, Efektivitas Hukum

Abstract

Illegal levies (pungli) still occur in ferry services at Bolok Port, Kupang Regency, even though PT ASDP Indonesia Ferry has introduced electronic ticketing. This article assesses how effectively the law is enforced against these practices and identifies the obstacles and measures taken by officers and port management. The study uses a juridical empirical method with a socio-legal approach. Primary data came from interviews and documentation, supported by legal materials and literature. A descriptive qualitative analysis applies Soerjono Soekanto's five factors of legal effectiveness. The findings show that enforcement operates through supervision, warnings, coordination, and prosecution when criminal elements are met, but it is not yet effective. The port security unit (KP3) has limited personnel. Some service users still rely on ticket brokers. Users rarely report: the Indonesian Ombudsman's NTT office recorded

eight reports from 2024 to 2026, and none reached the examination stage. Officers also struggle to separate an agreed service fee from a levy with no legal basis. Prevention through Ferizy e-ticketing, reporting channels, and supervision needs user education and sustained assistance.

Keywords: *Law Enforcement, Illegal Levies, Bolok Port, Ticket Brokers, Legal Effectiveness*

LATAR BELAKANG

Pasal 13 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia memberi Polri tiga tugas pokok. Polri menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat, menegakkan hukum, serta melindungi, mengayomi, dan melayani masyarakat (Republik Indonesia, 2002). Tugas itu berlaku juga di ruang pelayanan publik, termasuk pelabuhan, tempat petugas dan pengguna jasa bertemu langsung.

Pungutan liar (pungli) adalah permintaan uang atau barang yang tidak berdasar aturan dan dilakukan tanpa izin resmi (Hot, 2021). Siregar (2022) menambahkan bahwa pungli melibatkan dua pihak atau lebih, dan transaksinya dapat berlangsung tertutup maupun terbuka. Putra (2025) menyebut lima faktor penyebabnya, yaitu penyalahgunaan wewenang, faktor mental, faktor ekonomi, budaya organisasi, serta keterbatasan sumber daya manusia dan lemahnya pengawasan atasan. Hukum pidana Indonesia tidak memuat delik pungli secara khusus. Aparat biasanya memakai Pasal 12 huruf e Undang-Undang Nomor 31 Tahun 1999 sebagaimana diubah dengan Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2001 tentang Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi. Pasal itu mengatur pegawai negeri atau penyelenggara negara yang menyalahgunakan kekuasaan untuk memaksa orang memberi atau membayar sesuatu (Republik Indonesia, 2001). Aram (2022) juga mengaitkan pungli dengan tindak pidana pemerasan dan penipuan.

Pada 2024, layanan penyeberangan dari dan ke Pelabuhan Bolok, Kabupaten Kupang, mendapat perhatian publik karena dugaan pungli. Pada 5 November 2024, Ombudsman RI Perwakilan NTT menerima pengaduan penumpang Kapal Ferry Ranaka rute Larantuka-Kupang. Penumpang melaporkan pungutan Rp75.000 per kasur di ruang VIP pada pelayaran 4 November 2024 (Huko, 2024). Ombudsman sebelumnya sudah menegaskan bahwa fasilitas kapal tidak boleh disewakan karena termasuk layanan dasar. General Manager ASDP juga telah menerbitkan edaran yang melarang pungutan kasur. Praktik itu tetap terjadi. Di sisi lain, PT ASDP Indonesia Ferry memakai tiket elektronik untuk menekan percaloan (Harianto, 2024; Putra, 2023).

Beberapa penelitian terdahulu membahas pungli di pelabuhan dengan lokasi dan fokus yang berbeda. Padang (2021) meneliti penyebab, akibat, upaya, dan hambatan penanggulangan pungli dari sudut kriminologi di wilayah hukum Polres Pelabuhan Belawan. Yuswar (2022) mengkaji bentuk, proses, dan pertanggungjawaban pidana pungli oleh direktur perusahaan bongkar muat di wilayah Polda Sumatera Utara. Kedua penelitian itu berlokasi di Sumatera Utara. Artikel ini menilai efektivitas penegakan hukum terhadap pungli pada pelayanan tiket penyeberangan di Pelabuhan Bolok dengan teori lima faktor Soekanto. Penulis tidak menemukan penelitian serupa di Fakultas Hukum Universitas Nusa Cendana.

Soekanto (2023) mengukur efektivitas perilaku hukum dari pencapaian tujuannya, yaitu kepatuhan pihak lain terhadap hukum. Hukum berjalan efektif bila aparat menjalankan peran yang ditentukan undang-undang. Soekanto (2021) menyebut lima faktor yang memengaruhi penegakan hukum: hukum itu sendiri, penegak hukum, sarana atau fasilitas, masyarakat, dan kebudayaan. Satjipto Rahardjo memandang penegakan hukum sebagai proses mewujudkan tujuan hukum dalam kenyataan (Rahardjo, 1983, sebagaimana dikutip dalam Kawakib, 2022). Artikel ini memakai kedua pandangan tersebut sebagai dasar analisis.

Artikel ini menjawab tiga pertanyaan. Pertama, apa bentuk dan modus pungli dalam pelayanan tiket di Pelabuhan Bolok? Kedua, seberapa efektif penegakan hukum terhadap pungli tersebut? Ketiga, apa kendala penegak hukum dan upaya yang ditempuh untuk mengatasinya? Hasilnya diharapkan menambah kajian sosiologi hukum tentang penegakan hukum dalam pelayanan publik. Hasilnya juga memberi masukan bagi KP3, PT ASDP Indonesia Ferry, Ombudsman, dan pemerintah daerah.

METODE

Penelitian ini berjenis yuridis empiris dengan pendekatan sosio-legal (*socio-legal research*). Pendekatan ini menilai hukum sebagai norma tertulis dan sebagai praktik sosial. Peneliti membandingkan aturan (*law in the book*) dengan pelaksanaannya di lapangan (*law in action*) (Rizkia & Fardiansyah, t.t.). Pendekatan ini sesuai karena artikel ini mengukur efektivitas hukum, bukan hanya isi aturan. Lokasi penelitian mencakup Pelabuhan Bolok di Kabupaten Kupang dan instansi penegak hukum terkait.

Data primer berasal dari wawancara dan dokumentasi. Peneliti mewawancarai pihak KP3 Pelabuhan Bolok, PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Kupang, dan Ombudsman RI Perwakilan Nusa Tenggara Timur. Peneliti juga mewawancarai seorang calo tiket dan pengguna jasa yang pernah memakai jasa calo atau mengalami pungutan tambahan. Wawancara berlangsung pada Juni sampai Juli 2026. Data laporan pengaduan berasal dari aplikasi SIMeL milik Ombudsman. Data sekunder mencakup bahan hukum primer, yaitu undang-undang, peraturan presiden, dan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Data sekunder juga mencakup bahan hukum sekunder berupa buku, jurnal, dan skripsi, serta pemberitaan media.

Peneliti mengolah data melalui tahap editing. Tahap ini memeriksa kelengkapan, kejelasan, dan kebenaran data agar kesalahan berkurang. Analisis memakai metode deskriptif kualitatif. Peneliti menguraikan data, menghubungkannya dengan asas, kaidah, bahan hukum, dan teori yang relevan, lalu menarik kesimpulan. Tolok ukur efektivitas adalah lima faktor Soekanto (2021).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Bentuk dan Modus Pungutan Liar dalam Pelayanan Tiket

Wawancara dengan PT ASDP Indonesia Ferry Cabang Kupang menunjukkan bahwa pungli masih memengaruhi kualitas pelayanan di Pelabuhan Bolok. ASDP sudah mengganti penjualan tiket konvensional dengan tiket elektronik melalui aplikasi Ferizy (Putra, 2023). Namun ASDP menerima dan menemukan laporan pungli terkait pelayanan tiket sepanjang 2024 sampai 2026. Laporan itu memuat dua bentuk praktik.

Bentuk pertama adalah biaya tambahan lewat calo tiket. Sebagian pengguna jasa datang ke pelabuhan tanpa tiket karena tidak memesan secara daring. Calo menawarkan bantuan dan meminta uang di luar tarif resmi. Pengguna jasa akhirnya membayar harga tiket ditambah imbalan untuk calo. Bentuk kedua adalah penjualan tiket di Facebook oleh pihak yang tidak berwenang. Penjual menawarkan tiket dengan harga di atas tarif resmi. Praktik ini memanfaatkan calon penumpang yang butuh tiket cepat, terutama saat permintaan naik (Harianto, 2024). Pembeli berisiko rugi karena bertransaksi di luar mekanisme resmi PT ASDP Indonesia Ferry (Persero). Praktik tersebut bertahan karena sebagian pengguna jasa belum memahami pembelian tiket elektronik dan sebagian pihak memakai kondisi itu untuk mencari keuntungan pribadi.

Modus Operandi dan Kasus di Lapangan

Wawancara dengan calo dan pengguna jasa memperlihatkan pola berikut. Calo menanyakan tujuan perjalanan kepada calon penumpang. Bila penumpang belum punya tiket atau kesulitan memakai aplikasi, calo menawarkan pemesanan lewat aplikasi resmi di perangkatnya. Calo tidak mencetak tiket palsu. Setelah pemesanan selesai, calo menyerahkan tiket kepada pengguna jasa.

Seorang pengguna jasa mengaku tidak paham cara membeli tiket daring. Setibanya di pelabuhan, ia mendapat informasi bahwa tiket di loket habis. Calo di sekitar lokasi lalu menawarkan tiket dan memungut tambahan Rp5.000 di luar harga tiket. Pengguna jasa itu tidak merasa dipaksa dan menilai nominalnya kecil. Ia justru menganggap janggal bahwa loket menyatakan tiket habis, sementara calo masih dapat menyediakannya. Keterdesakan membatasi pilihannya.

Kasus kedua melibatkan pembelian lewat Facebook. Pada 8 Juni 2026, seorang pengguna jasa hendak menyeberang dari Kupang ke Maumere dengan mobil. Ia tidak memahami aplikasi pemesanan, sehingga memakai jasa seorang penjual di Facebook. Keduanya sepakat pada harga tiket Rp2.703.000 dan biaya jasa Rp277.000. Pengguna jasa membayar, lalu meminta kode batang (*barcode*) tiket untuk pemindaian. Penjual meminta tambahan Rp300.000 untuk menebus kode itu. Permintaan tersebut tidak ada dalam kesepakatan awal. Pengguna jasa keberatan dan melapor ke KP3. KP3 memanggil penjual dan memediasi kedua pihak. Penjual bersedia mengganti rugi, tetapi jumlahnya belum menutup kerugian. KP3 membantu menutup kekurangan itu sehingga pengguna jasa dapat berangkat ke Maumere.

Kedua kasus memperlihatkan bahwa pembayaran kepada calo tidak selalu disertai paksaan. Namun pembayaran di luar tarif resmi tetap perlu dinilai dari kewenangan penerima dan mekanisme pelayanan. Kasus kedua bahkan memuat permintaan uang setelah kesepakatan. Pengguna jasa memakai calo karena belum paham aplikasi Ferizy, belum terbiasa dengan teknologi, atau ingin cepat. Calo muncul untuk menjawab kebutuhan sebagian pengguna yang belum dapat membeli tiket sendiri. Meski begitu, apakah imbalan di luar mekanisme resmi termasuk jasa yang sah atau pungli masih perlu dikaji (Audina, 2021). Tabel 1 merangkum analisis penulis.

Tabel 1. Analisis Praktik Bantuan Pembelian Tiket oleh Calo di Pelabuhan Bolok

No	Aspek	Temuan	Analisis
1	Bentuk praktik	Calo membantu memesan tiket lewat aplikasi Ferizy dan menerima imbalan.	Calo bertindak sebagai perantara pembelian, bukan penjual tiket di luar sistem resmi.
2	Kesepakatan	Pengguna jasa meminta atau menerima bantuan atas kemauan sendiri dan membayar imbalan yang disepakati.	Unsur kesepakatan terpenuhi, sehingga tidak semua praktik langsung tergolong pungli.
3	Paksaan	Wawancara tidak menemukan paksaan agar pengguna memakai calo.	Unsur paksaan belum terbukti.
4	Kewenangan	Calo bukan petugas PT ASDP Indonesia Ferry (Persero).	Calo tidak berwenang dalam pelayanan publik, sehingga kegiatannya berada di luar mekanisme resmi.
5	Tarif	Pengguna jasa membayar tarif tiket ditambah biaya jasa.	Pembayaran melampaui tarif resmi dan berpotensi menjadi pungli bila tidak transparan atau merugikan pengguna.

Sumber: data primer, diolah penulis, 2026.

Praktik bantuan pembelian tiket belum tentu pungli dalam setiap kasus, karena unsur pungli tidak selalu lengkap. Meski begitu, pembayaran di atas tarif dan keterlibatan pihak tanpa kewenangan menunjukkan adanya peluang pungli. Pengawasan dan penegakan hukum harus memastikan semua pembelian tiket berjalan lewat mekanisme resmi. Dengan cara itu, tujuan tiket elektronik tercapai, yaitu pelayanan yang transparan, akuntabel, dan bebas pungli.

Pelaksanaan Penegakan Hukum terhadap Pelaku Pungutan Liar

Penegakan hukum di Pelabuhan Bolok melibatkan tiga pihak, yaitu KP3, PT ASDP Indonesia Ferry Cabang Kupang, dan Ombudsman RI Perwakilan NTT. Ketiganya menjalankan upaya preventif dan represif sesuai kewenangan masing-masing.

Pengawasan dan Penilaian oleh KP3

Kepala KP3 menyatakan bahwa pungli masih dapat ditemukan di pelabuhan. Ia menilai praktik ini terjadi juga di pelabuhan lain dan sulit diberantas tuntas. Pungli berkaitan dengan pelayanan kepada masyarakat, termasuk pelayanan tiket.

KP3 membedakan pungli dari pembayaran jasa yang disepakati. Upah portir untuk mengangkut barang, misalnya, bukan pungli bila portir dan pengguna jasa sudah menyepakati besarnya. Pandangan ini sejalan dengan Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, yang menjadikan kesepakatan sebagai salah satu syarat sah perjanjian. Subekti

(2023) menjelaskan bahwa perjanjian lahir dari persesuaian kehendak para pihak. Pembayaran atas kesepakatan tanpa paksaan, kekhilafan, atau penipuan karena itu merupakan pelaksanaan perjanjian, bukan pungli.

Sebaliknya, pungli mengandung penyalahgunaan wewenang atau permintaan bayar tanpa dasar hukum yang merugikan warga. Peraturan Presiden Nomor 87 Tahun 2016 membentuk Satuan Tugas Sapu Bersih Pungutan Liar. Pasal 2 peraturan itu menugaskan satgas memberantas pungli secara efektif dan efisien dengan memanfaatkan personel, satuan kerja, dan sarana di kementerian, lembaga, serta pemerintah daerah (Republik Indonesia, 2016). Pengawasan KP3 dengan demikian tidak hanya menindak pelaku. KP3 juga menguji unsur hukum yang membedakan hubungan perdata atas jasa dari perbuatan yang memenuhi unsur pungli.

Mekanisme Penanganan Dugaan Pungli

Penanganan diawali dengan laporan masyarakat atau temuan petugas. Petugas lalu memverifikasi dan mengklarifikasi laporan untuk mencari indikasi pungli. Bila bukti awal cukup, aparat memeriksa pihak terkait untuk menentukan apakah perbuatan itu tindak pidana atau pelanggaran administratif. Pelanggaran non-pidana ditangani dengan pembinaan atau peringatan. Perbuatan yang memenuhi unsur pidana diproses secara hukum. Kepala KP3 menjelaskan alur yang sama: memeriksa peristiwa, menilai unsur untuk membedakan jasa yang disepakati dari pungli, memberi peringatan pada pelanggaran non-pidana, dan memproses tindak pidana.

PT ASDP Indonesia Ferry Cabang Kupang menempuh langkah preventif dan koordinatif. Perusahaan mengubah penjualan tiket dari sistem konvensional ke tiket elektronik Ferizy. Sejak 2021, ASDP Cabang Kupang menjual tiket nontunai di Pelabuhan Bolok dengan kartu uang elektronik Brizzi, Flazz, e-Money, dan BNI TapCash. Tujuannya mengurangi uang tunai dan transaksi informal antara petugas dan penumpang (Putra dkk., 2025). ASDP juga meningkatkan pengawasan di area pelabuhan dan menertibkan aktivitas yang berpotensi menimbulkan pungli. Untuk pelaporan, ASDP menyediakan *Whistleblowing System* (WBS) di ruang tunggu dan *Call Center* 191. Bila menerima laporan, ASDP memantaunya dan berkoordinasi dengan kepolisian untuk menangani oknum yang terlibat.

Ombudsman RI Perwakilan NTT menerima laporan dugaan maladministrasi pelayanan publik. Lembaga ini lalu memverifikasi apakah laporan memenuhi syarat dan berada dalam kewenangannya. Aplikasi SIMeL mencatat laporan dugaan pungutan pada layanan di Pelabuhan Bolok, seperti terlihat pada Tabel 2.

Tabel 2. Laporan Dugaan Pungutan pada Layanan Pelabuhan Bolok di Ombudsman RI Perwakilan NTT

Tahun	Jumlah Laporan
2024	4 laporan
2025	3 laporan
2026	1 laporan
Total	8 laporan

Sumber: wawancara dengan Ombudsman RI Perwakilan NTT dan aplikasi SIMeL, 2026.

Jumlah laporan turun dari empat pada 2024 menjadi satu pada 2026. Angka ini tetap menunjukkan bahwa warga mengadakan dugaan penyimpangan di Pelabuhan Bolok. Delapan laporan itu tidak dapat dihitung sebagai delapan kasus pungli yang terbukti, sebab laporan tersebut baru melewati penerimaan dan verifikasi. Ombudsman menyatakan belum ada laporan pungli di Pelabuhan Bolok yang lanjut ke tahap pemeriksaan. Mekanisme pengaduan sudah tersedia, tetapi tindak lanjutnya belum optimal. Kondisi ini memengaruhi penilaian efektivitas, karena laporan warga menjadi sumber informasi awal bagi lembaga pengawas. Verifikasi, kelengkapan laporan, kewenangan Ombudsman, dan partisipasi warga menentukan apakah laporan dapat diperiksa.

Ketiga lembaga menjalankan fungsi yang berbeda. KP3 memeriksa, memberi peringatan, dan menindak. ASDP mengawasi secara internal dan berkoordinasi dengan aparat. Ombudsman menerima dan memverifikasi laporan. Kerja sama ketiganya menjadi bentuk penegakan hukum yang diharapkan mampu mencegah dan menanggulangi pungli di Pelabuhan Bolok. Penulis belum menemukan publikasi resmi tentang sanksi hukum bagi pelaku hingga 2025.

Efektivitas Penegakan Hukum Menurut Lima Faktor Soekanto

Bagian ini menilai efektivitas penegakan hukum dengan lima faktor yang dirumuskan Soekanto (2021).

Faktor Hukum

Indonesia memiliki dasar hukum untuk menindak pungli. Dasar itu meliputi Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, Undang-Undang Nomor 31 Tahun 1999 sebagaimana diubah dengan Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2001, dan Peraturan Presiden Nomor 87 Tahun 2016. Namun aparat sulit membedakan pembayaran yang disepakati, seperti upah portir atau biaya administrasi, dari pungli yang memakai paksaan atau tidak berdasar hukum (Harianto, 2022). KP3 menyatakan bahwa pembayaran baru tergolong pungli bila ada paksaan atau tanpa persetujuan pengguna jasa. Kesepakatan tidak otomatis mengesahkan pembayaran yang tidak punya dasar resmi, dilakukan petugas karena jabatannya, atau berada di luar ketentuan pelayanan (ANTARA, 2021).

Faktor Penegak Hukum

KP3 menjalankan pengawasan, memberi peringatan, dan menindak bila unsur pidana terpenuhi. KP3 juga berkoordinasi dengan ASDP untuk menjaga keamanan dan ketertiban kawasan pelabuhan. Namun jumlah personel terbatas, sehingga pengawasan belum maksimal dan peluang pungli tetap ada. Soekanto (2023) menempatkan aparat sebagai unsur yang menentukan keberhasilan penegakan hukum.

Faktor Sarana dan Fasilitas

Sarana pencegahan sudah tersedia, yaitu tiket elektronik Ferizy, WBS, *Call Center* 191, dan pengawasan area pelabuhan. ASDP menyatakan bahwa sistem ini bertujuan mengurangi percaloan dan pungli. Sarana tersebut belum menghilangkan pungli karena sebagian pengguna tetap memilih calo untuk mendapat tiket dengan cepat.

Faktor Masyarakat

Sebagian pengguna datang tanpa tiket elektronik, lalu memakai calo dan membayar biaya tambahan. KP3 dan Ombudsman menyatakan bahwa partisipasi warga dalam melaporkan masih rendah. Akibatnya aparat sulit memperoleh informasi awal tentang pungli di lapangan.

Faktor Kebudayaan

KP3 memandang pungli sebagai peristiwa yang lazim di pelabuhan. Pandangan ini menunjukkan budaya hukum yang permisif terhadap pembayaran di luar ketentuan resmi. Pengguna juga cenderung memilih perantara demi kemudahan dan kecepatan daripada mengikuti prosedur. Kesadaran hukum warga belum sepenuhnya mendukung pencegahan pungli.

Tabel 3. Ringkasan Penilaian Lima Faktor Efektivitas Penegakan Hukum

Faktor	Temuan Utama	Penilaian
Hukum	Dasar hukum tersedia, tetapi batas antara jasa yang disepakati dan pungli sulit ditarik.	Cukup, dengan hambatan penafsiran
Penegak hukum	KP3 mengawasi, memberi peringatan, dan menindak. Personel terbatas.	Belum maksimal
Sarana dan fasilitas	Tiket elektronik, WBS, dan Call Center 191 tersedia. Calo tetap dipakai.	Tersedia, belum tuntas
Masyarakat	Pengguna memakai calo dan jarang melapor.	Menghambat
Kebudayaan	Biaya tambahan dipandang lazim. Kesadaran hukum belum kuat.	Menghambat

Sumber: data primer, diolah penulis, 2026.

Analisis lima faktor menunjukkan bahwa penegakan hukum sudah berjalan melalui pengawasan, pencegahan, peringatan, koordinasi antarlembaga, dan penindakan bila unsur pidana terpenuhi. Namun efektivitasnya belum penuh. Hambatan utama berada pada penegak hukum, yaitu personel terbatas, pada masyarakat, yaitu pemakaian calo dan minimnya laporan, serta pada kebudayaan, yaitu anggapan bahwa biaya tambahan itu wajar. Peningkatan kesadaran hukum, pengawasan yang lebih terarah, dan koordinasi antara KP3, ASDP, Ombudsman, dan instansi lain perlu dilakukan.

Kendala dan Upaya Penanggulangan

Kendala Penegakan Hukum

Kendala pertama adalah personel. Anggota kepolisian pada KP3 menyatakan bahwa jumlah personel yang terbatas menghalangi pengawasan menyeluruh. Aktivitas pelabuhan luas dan mobilitas warga tinggi, sehingga personel memusatkan pengawasan di titik rawan. Peluang pungli tetap ada di titik lain.

Kendala kedua adalah pemanfaatan sarana. ASDP sudah menyediakan tiket elektronik, WBS, *Call Center* 191, dan pengawasan. Namun pengguna yang memilih calo menunjukkan bahwa layanan resmi belum dipakai sesuai prosedur. Keberhasilan pencegahan bergantung juga pada sikap dan kepatuhan pengguna.

Kendala ketiga adalah perbedaan antara jasa yang sah dan pungli. Kesepakatan antara portir dan pengguna dapat menjadi pertimbangan ada tidaknya paksaan. Namun kesepakatan tidak membuat pembayaran sah bila jasa itu tidak punya dasar resmi, dilakukan petugas karena jabatannya, atau berada di luar ketentuan pelayanan (ANTARA, 2021).

Kendala keempat adalah pengaduan dan partisipasi warga. Mekanisme pengaduan belum dipakai optimal, warga jarang melapor, calo masih dipakai, dan sebagian warga menganggap biaya tambahan sebagai hal biasa. Kendala-kendala ini saling terkait dan menghambat efektivitas penegakan hukum.

Upaya Preventif

Upaya preventif bertujuan mencegah pelanggaran sebelum terjadi (Ansory, 2025). Di Pelabuhan Bolok, upaya ini muncul dalam lima bentuk. Pertama, ASDP menerapkan tiket elektronik dan pembayaran nontunai sejak 2021 untuk mengurangi transaksi tunai informal (Putra dkk., 2025). Kedua, ASDP menyediakan WBS dan *Call Center* 191. Ketiga, ASDP pernah membentuk tim pendamping yang membantu pengguna jasa memakai tiket daring. Tim itu hanya bekerja beberapa minggu pada awal penerapan sistem. Keempat, KP3 mengawasi aktivitas pelayanan dan keamanan pelabuhan serta berkoordinasi dengan ASDP. Kelima, Ombudsman memberi edukasi kepada kelompok masyarakat tertentu tentang pelayanan publik dan pengaduan. Edukasi ini dapat meningkatkan pengetahuan warga tentang prosedur resmi dan pentingnya melapor. Pencegahan dengan demikian tidak hanya bertumpu pada pengawasan aparat, tetapi juga pada perbaikan sistem layanan dan pemahaman warga.

Meski begitu, pelaksanaannya belum cukup. Pengguna masih memakai calo dan laporan warga masih sedikit. Penulis menilai pendampingan yang berhenti setelah beberapa minggu belum menjawab kebutuhan pengguna yang masih belum paham aplikasi. Pencegahan perlu mendorong warga memakai prosedur resmi dan ikut mengawasi pelayanan.

Upaya Represif

Upaya represif bekerja setelah pelanggaran terjadi. Jalur ini memakai sistem peradilan pidana yang terdiri dari kepolisian, kejaksaan, pengadilan, dan lembaga pemasyarakatan (Aminanto, 2024). Tujuannya menindak pelaku sesuai perbuatannya dan mencegah pengulangan (Padang, 2021). Menurut Kepala KP3, upaya represif di Pelabuhan Bolok mencakup peringatan kepada pelanggar, pemeriksaan dugaan pungli, proses hukum bila unsur pidana terpenuhi, dan koordinasi dengan PT ASDP Indonesia Ferry. Data penelitian memuat pemeriksaan, peringatan, dan mediasi, tetapi tidak memuat sanksi pidana terhadap pelaku. Temuan ini sejalan dengan penilaian bahwa penegakan hukum belum sepenuhnya efektif.

SIMPULAN

Penegakan hukum terhadap pungli di Pelabuhan Bolok belum sepenuhnya efektif. Aparat dan pengelola pelabuhan sudah melakukan pengawasan, pencegahan, peringatan, koordinasi, dan penindakan bila unsur pidana terpenuhi. Namun personel terbatas, warga jarang melapor, sebagian pengguna tetap memakai calo, dan biaya tambahan dianggap biasa. Praktik bantuan pembelian tiket belum tentu pungli di setiap kasus, sebab unsur paksaan tidak selalu ada. Meski begitu, pembayaran di atas tarif oleh pihak tanpa kewenangan tetap berisiko menjadi pungli. Kendala penegakan hukum meliputi keterbatasan personel, rendahnya kesadaran dan partisipasi warga, serta penggunaan calo. Upaya yang ditempuh meliputi tiket elektronik, sarana pengaduan, pengawasan KP3, edukasi masyarakat, peringatan,

pemeriksaan, dan penindakan hukum atas pelanggaran yang memenuhi unsur pidana. Penulis menyarankan beberapa langkah. KP3 perlu meningkatkan intensitas dan kualitas pengawasan di titik rawan pungli dan percaloan. Pola pengawasan yang lebih efektif dan koordinasi antarinstansi dapat mengurangi dampak keterbatasan personel. PT ASDP Indonesia Ferry perlu memperluas sosialisasi tiket Ferizy, terutama bagi pengguna yang belum paham pembelian elektronik, serta mensosialisasikan WBS dan *Call Center* 191. Ombudsman perlu memperkuat edukasi tentang hak pengguna jasa dan mempermudah pengaduan. Pengguna jasa perlu memakai prosedur resmi, menghindari calo, dan melaporkan dugaan pungli.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis berterima kasih kepada KP3 Pelabuhan Bolok, PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Kupang, dan Ombudsman RI Perwakilan Nusa Tenggara Timur atas data dan keterangan yang diberikan. Penulis juga berterima kasih kepada seluruh informan dan dosen pembimbing atas arahan selama penyusunan artikel ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Aminanto, K. (2024). Politik Hukum Pidana. Jember Katamedia.
- Aram, F. (2022). Pungutan Liar Dalam Pelaksanaan Undang-Undang Tindak Pidana Korupsi [Skripsi, Fakultas Hukum, Universitas Bosowa].
- Audina, R. A. (2021). Penegakan Hukum Terhadap Pelaku Pungutan Liar Pengurusan Surat Izin Berlayar (Studi Pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Sibolga) [Skripsi, Fakultas Hukum, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara].
- Hariato, D. J. (2022). Analisis Yuridis Tentang Tindak Pidana Pungutan Liar Terhadap Mobil Angkutan Barang Di Jalan Raya Berdasarkan Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2001 Tentang Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi [Skripsi, Fakultas Hukum, Universitas Islam Kalimantan MAB].
- Hot, I. (2021). Rahasia Dibalik Sapu Bersih Pungli. Deepublish.
- Kawakib, A. N. (2022). Quo Vadis Hukum Pidana Islam Dalam Sistem Hukum Pidana Indonesia. Al-Adillah: Jurnal Hukum Islam, 2(2).
- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (Burgerlijk Wetboek).
- Padang, R. G. (2021). Tinjauan Kriminologi Terhadap Perbuatan Pungutan Liar Yang Terjadi Di Wilayah Hukum Polres Pelabuhan Belawan [Skripsi, Fakultas Hukum, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara].
- Putra, I. M. D. A. P., Dkk. (2025). Implementasi Sistem Pembayaran Tiket Dengan E-Money (Brizzi) Pada PT. ASDP (Studi Pada Pelabuhan Penyeberangan Bolok Kupang). E-Jurnal Ekonomi Pembangunan Universitas Udayana.
- Putra, W. P. (2025). Penegakan Hukum Pidana Terhadap Pungutan Liar Menurut Undang-Undang Tindak Pidana Korupsi. SMLJ, 4(1).
- Republik Indonesia. (2001). Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2001 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 1999 Tentang Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi.

- Republik Indonesia. (2002). Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- Republik Indonesia. (2016). Peraturan Presiden Nomor 87 Tahun 2016 Tentang Satuan Tugas Sapu Bersih Pungutan Liar.
- Republik Indonesia. (2023). Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023 Tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.
- Rizkia, N. D., & Fardiansyah, H. (T.T.). Metode Penelitian Hukum (Normatif Dan Empiris).
- Siregar, R. H. S. (2022). Penegakan Hukum Pidana Terhadap Pelaku Pungutan Liar Yang Dilakukan Oknum Perangkat Desa (Studi Di Polres Pelabuhan Belawan). Jurnal Ilmiah Mahasiswa Hukum (JIMHUM), 2(6).
- Soekanto, S. (2023). Pokok-Pokok Sosiologi Hukum. PT Raja Grafindo Persada.
- Soekanto, S. (2021). Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum. PT Rajagrafindo Persada.
- Subekti. (2023). Hukum Perjanjian (Cet. 21). Intermasa.
- Yuswar, S. P. A. N. (2022). Tindak Pidana Pungutan Liar Yang Dilakukan Oleh Direktur Perusahaan Bongkar Muat (Studi Di Kepolisian Daerah Sumatera Utara) [Skripsi, Fakultas Hukum, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara].