

**TANGGUNGJAWAB PELAYANAN JASA TRANSPORTASI  
LAUT TERHADAP PENUMPANG DAN BARANG  
MENURUT UNDANG – UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2008  
TENTANG PELAYARAN  
(STUDI DI PELNI PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG)**

**SKRIPSI**



Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Memperoleh Gelar Sarjana  
Strata Satu (S-1) Ilmu Hukum

Oleh :

Yuniken Vitaloka

19110076

**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS DARUL ULM ISLAMIC CENTRE SUDIRMAN GUPPI  
( UNDARIS)**

2023

**LEMBAR PENGESAHAN**

**TANGGUNGJAWAB PELAYANAN JASA TRANSPORTASI  
LAUT TERHADAP PENUMPANG DAN BARANG  
MENURUT UNDANG – UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2008  
TENTANG PELAYARAN  
(STUDI DI PELNI PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG)**

Skripsi

Yang diajukan oleh:

Nama : Yuniken Vitaloka

NIM : 19110076

Telah disetujui oleh Dosen Pembimbing Skripsi Fakultas Hukum Universitas Darul  
Ulum Islamic Centre Sudirman GUPPI Ungaran

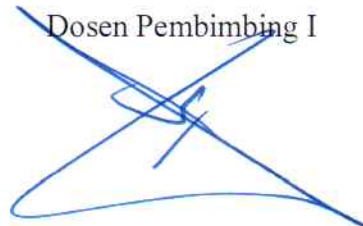
Pada Hari *Rabu* ..... Tanggal *12 April* .....2023

Dosen Pembimbing II



Dr. Irfan Rizky Hutomo, SH., M.Kn

Dosen Pembimbing I



Dr. Mohamad Tohari, SH., MH

**UJIAN SKRIPSI**

**TANGGUNGJAWAB PELAYANAN JASA TRANSPORTASI  
LAUT TERHADAP PENUMPANG DAN BARANG MENURUT  
UNDANG – UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2008  
TENTANG PELAYARAN  
(STUDI DI PELNI PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG  
SKRIPSI**

Dipersiapkan dan disusun oleh:

Nama : Yuniken Vitaloka

NIM : 19110076

Telah dipertahankan di hadapan Dewan Penguji Skripsi dan diterima untuk  
memenuhi tugas dan syarat-syarat guna memperoleh  
Gelar Sarjana strata I Ilmu Hukum pada  
Universitas Darul Ulum Islamic Centre Sudirman GUPPI Ungaran

Pada Hari Rabu Tanggal 1 Maret 2023

Dinyatakan telah memenuhi syarat dan lulus

Dewan Penguji,  
Ketua,

  
Dr. Mohamad Tohari, SH., MH

Anggota

  
Dr. Irfan Rizky Hutomo, SH., M.Kn

Anggota

  
Surya Kusuma Wardana, S.H., MH

Mengetahui,  
Dekan

  
Dr. Mohammad Tohari, S.H., M.H.



Motto:

Segala berawal dari *nawaitu* kita, karena niat akan berpengaruh pada sikap."

*Sandiaga Uno*

"Dalam persaingan, selalu ada pemenang dan ada yang kalah karena itulah dunia. Tugas kita hanya berjuang sebaik-baiknya. Walaupun belum memenangkan persaingan, ya ikhlas saja, biarkan semuanya mengalir."

*Sandiaga Uno*

Skripsi ini kupersembahkan kepada :

1. Anak dan suamiku tercinta yang memberi semangat dalam studiku
2. Segenap civitas akademika dan almamater UNDARIS Ungaran.
3. Sahabat dan teman-temanku yang telah mendorong dan membantu studiku di UNDARIS

## **KATA PENGANTAR**

Puji syukur penulis ucapkan kehadirat Allah SWT yang telah memberikan kekuatan lahir dan batin, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul “Tanggungjawab Pelayanan Jasa Transportasi Laut Terhadap Penumpang Dan Barang menurut undang – undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran (Studi Di PT Peln Pelabuhan Tanjung Emas Semarang)” yang diajukan untuk memenuhi persyaratan memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum UNDARIS Ungaran.

Pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Dr. Drs. H. Hono Sejati selaku Rektor UNDARIS
2. Dr. Mohamad Tohari, SH.,MH selaku Dekan Fakultas Hukum sekaligus Pembimbing utama yang penuh dengan kesabaran membimbing, mengarahkan dan men-support penulis sehingga penulisan skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik.
3. Dr. Irfan Rizky Hutomo, SH., M.Kn sebagai pembimbing pembantu yang telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan yang sangat berguna bagi penulis
4. Para dosen dan staf pengajar yang telah berdedikasi tinggi membekali penulis dengan berbagai ilmu pengetahuan selama menimba ilmu di UNDARIS.
5. Ibunda dan Ayahanda tercinta yang telah memberikan do’a, perhatian dan dorongan untuk menyelesaikan skripsi ini.
6. Suami yang menjadi motivator dalam kehidupan penulis.
7. Semua pihak yang tidak bisa disebutkan satu persatu serta rekan-rekan mahasiswa, terimakasih atas segala dorongan semangat yang diberikan untuk penulis demi kelancaran penulisan skripsi ini

Semoga amal baik Bapak, Ibu dan semua pihak mendapat pahala dari Allah SWT, Amiin. Akhir kata, besar harapan penulis semoga skripsi ini bermanfaat bagi semua pihak.

## ABSTRAK

Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) dalam memperlancar pengangkutan melalui laut bertanggung jawab sebagai perantara dalam mengurus kepentingan pengirim dan penerima yang akan menyelesaikan pengurusan dokumen - dokumen dan pekerjaan lain yang berhubungan dengan penerimaan / pengiriman barang lewat laut. PT. PELNI selaku perusahaan di bidang pengangkutan dapat memberikan fasilitas sesuai dengan isi perjanjian yang telah disepakati yang termuat dalam dokumen muatan atau tiket penumpang, karena itu merupakan kewajiban atau tanggung jawab PT. PELNI selaku perusahaan pengangkut barang dan penumpang akan menjadi kenyamanan fasilitas tersebut. Ketika penumpang tidak mendapatkan haknya sebagaimana yang tertera dalam dokumen muatan atau tiket seperti tempat tidur, maka PT. PELNI bertanggung jawab atas kerugian yang dialami penumpang kecuali PT. PELNI dapat membuktikan sebaliknya sesuai dengan prinsip tanggung jawab mutlak dalam hukum pengangkutan angkutan laut.

Perumusan masalahnya adalah sebagai berikut bagaimana tanggungjawab pelayanan jasa transportasi laut PT Pelni terhadap penumpang dan barang menurut Undang – undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Apa hambatan yang dihadapi PT Pelni dalam pelayanan jasa transportasi laut dan bagaimana upaya PT. PELNI dalam mengatasi hambatan dalam memberi pelayanan transportasi laut terhadap penumpang dan barang?

Hasil penelitian menunjukkan bahwa Tanggungjawab Pelayanan Jasa Transportasi Laut PT Pelni terhadap penumpang dan barang adalah dimulai sejak diangkutnya penumpang sampai di tempat tujuan yang telah disepakati. Demikian juga halnya dengan tanggung jawab terhadap pemilik barang (pengirim) dimulai sejak barang diterima untuk diangkut sampai diserahkan barang kepada pengirim atau penerima. PT Pelni juga bertanggung jawab atas musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut sejak barang tersebut diterima oleh pengangkut dari pihak pengirim/pemilik barang. Hambatan yang dihadapi adalah *Dwelling time* dan *waiting time* merupakan sebuah proses yang dibutuhkan sejak barang/ petikemas turun dari kapal atau barang/petikemas ditumpuk di lapangan penumpukan hingga barang/petikemas keluar dari terminal/pelabuhan, Demurrage adalah batas waktu pemakaian peti kemas di dalam pelabuhan (*container yard*), Peralatan penunjang aktivitas Pelabuhan yang terbatas, dan Sumber Daya Manusia (SDM) yang terbatas. Dalam mengatasi hal tersebut PT. PELNI melakukan digitalisasi layanan, mengefisienkan operasional kapal laut, Memetakan dan menyeleksi daerah-daerah yang memiliki potensi untuk dilayani, melakukan pengelolaan SDM Pelni yang berkarakter agile (lincah) dan meningkatkan kapasitas dan kompetensi, serta mau berubah menjadi lebih baik

Kata kunci: Tanggungjawab, transportasi laut, penumpang, barang, Pelni

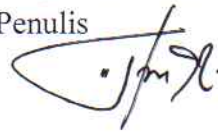
## PERNYATAAN

Dengan ini saya Yuniken Vitaloka menyatakan bahwa Karya Ilmiah Skripsi ini adalah karya saya sendiri dan Karya Ilmiah ini belum pernah diajukan sebagai pemenuhan persyaratan untuk memperoleh gelar kesarjanaan Strata Satu (S1) maupun Magister (S2) dari Universitas Darul Ulum Islamic Centre Sudirman GUPPI (UNDARIS) maupun Perguruan Tinggi lainnya.

Semua informasi yang dimuat dalam karya ilmiah ini yang berasal dari penulis lain baik yang dipublikasikan maupun tidak telah diberikan penghargaan dengan mengutip nama sumber penulis secara benar dan semua isi dari Karya Ilmiah/skripsi ini sepenuhnya menjadi tanggung jawab saya sebagai penulis.

Ungaran, 31 Januari 2023

Penulis



Yuniken Vitaloka



## DAFTAR ISI

	Halaman
<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	<b>i</b>
<b>LEMBAR PENGESAHAN</b> .....	<b>ii</b>
<b>UJIAN SKRIPSI</b> .....	<b>iii</b>
<b>MOTTO DAN PERSEMBAHAN</b> .....	<b>iv</b>
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	<b>v</b>
<b>ABSTRAK</b> .....	<b>vii</b>
<b>PERNYATAAN</b> .....	<b>viii</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>ix</b>
<b>BAB I</b> .....	<b>1</b>
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Perumusan Masalah .....	5
C. Tujuan Penelitian .....	6
D. Manfaat penelitian .....	6
E. Sistematika Penulisan .....	7
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	<b>9</b>
A. Tinjauan Tentang Transportasi Laut.....	9
B. Prinsip – Prinsip Tanggung Jawab Transportasi Laut .....	10
C. Definisi Pelayanan Jasa Transportasi Laut.....	13
D. Definisi Pengangkutan .....	15
E. Definisi Perjanjian Pengangkutan .....	17
F. Fungsi dan Tujuan Pengangkutan.....	17
G. Klasifikasi Pengangkutan.....	18
H. Pengangkutan dan Pengaturannya .....	26
I. Asas Hukum Pengangkutan .....	27
J. Objek Hukum dalam Pengangkutan .....	39
K. Tinjauan Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran .....	44

<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>	<b>55</b>
A. Jenis Penelitian .....	55
B. Sumber Data .....	55
C. Teknik Pengumpulan dan Pengolahan Data.....	56
D. Analisis Data .....	57
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....</b>	<b>58</b>
A. Tanggungjawab Pelayanan Jasa Transportasi Laut PT Pelni Terhadap Penumpang dan Barang Menurut Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.....	58
B. Hambatan Yang Dihadapi PT. Pelni Dalam Pelayanan Jasa Transportasi Laut 73	
C. Upaya PT. PELNI Dalam Mengatasi Hambatan Dalam Memberi Pelayanan Transportasi Laut Terhadap Penumpang Dan Barang .....	78
<b>BAB V PENUTUP .....</b>	<b>85</b>
A. Simpulan .....	85
B. Saran .....	86
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>88</b>
<b>LAMPIRAN-LAMPIRAN.....</b>	<b>89</b>

## **BAB I**

### **A. Latar Belakang Masalah**

Negara Indonesia adalah Negara kepulauan karena terdiri dari berbagai pulau baik besar atau kecil yang membentang dari barat sampai ke timur. Hal ini mengingat posisi strategis yang dimilikinya terletak di garis khatulistiwa, dan di samping itu posisi Indonesia berada antara dua samudera yaitu Samudera Pasifik dan Hindia serta berada diantara dua benua Asia dan Australia. Sebagai Negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memiliki potensi besar menjadi poros maritim dunia. Poros maritim merupakan sebuah gagasan strategis yang diwujudkan untuk menjamin perdagangan antar pulau, pengembangan industri perkapalan dan perikanan, di samping perbaikan transportasi laut serta fokus pada keamanan maritim.

Indonesia dengan 80% wilayah laut dan 20% wilayah darat, potensi ancaman terhadap kedaulatan dan wilayah Indonesia berada di laut. Presentase ancaman ini menjadi semakin tinggi karena posisi geografi Indonesia berada pada lalu lintas perdagangan dunia. Setiap hari ratusan bahkan ribuan kapal baik kapal dagang maupun militer di perairan Indonesia melalui *Sea Lanes of Communication (SLOC)* serta *Sea Lines of Oil Trade (SLOT)*. Laut Indonesia memiliki arti yang sangat penting bagi Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) yaitu, laut sebagai media sumber daya, laut sebagai media pertahanan dan keamanan, serta laut sebagai media diplomasi. Konsep pemikiran tersebut sangat diperlukan bangsa Indonesia agar tidak menjadikan dan menganggap laut

sebagai rintangan, kendala atau hambatan sebagaimana dihembuskan oleh pihak-pihak asing yang tidak menginginkan kemajuan bagi bangsa dan Negara Indonesia.

Pengakuan Indonesia memiliki peranan penting dalam memajukan dan memperlancar perdagangan dalam maupun luar negeri dengan adanya pengakuan tersebut dapat memperlancar pengembangan arus barang dari daerah produksi ke daerah lain dan penumpang. Sehingga, kebutuhan masyarakat dapat terpenuhi. Hal tersebut dapat terlihat pada perkembangan pelayaran jasa laut Indonesia. terbukti dengan ditandainya banyak perusahaan industri yang percaya untuk menggunakan jasa pengangkutan.

Pengangkutan perairan dengan kapal diatur dengan Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Tahun 1992 Nomor 98) Pada saat mulai berlakunya undang – undang ini, semua perundang-undangan yang berkenan dengan pengangkutan perairan yang masih berlaku sejak zaman kolonial Belanda dahulu, dinyatakan tidak berlaku lagi. Undang-undang ini mulai berlaku dua tahun sejak tanggal diundangkan. Undang-undang ini diundangkan pada tanggal 17 September 1992. Karena sudah tidak sesuai lagi dengan kebutuhan yang berkembang kini, undang – undang ini kemudian tidak diberlakukan lagi dan diganti dengan Undang – undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Undang – undang Pelayaran ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan, yaitu tanggal 7 Mei 2008 dalam lembaran Negara Tahun 2008 Nomor 64.

Selain itu, pengangkutan melalui laut juga diatur dalam Kitab Undang – undang Hukum dagang (KUHD) Indonesia, yaitu Buku II bab V tentang Perjanjian *charter* Kapal: Bab VA tentang Pengangkutan Barang dan Bab VB tentang Pengangkutan Penumpang. Peraturan undang – undang dalam KUHD Indonesia masih dinyatakan tetap berlaku. Ketentuan – ketentuan KUHD Indonesia sifatnya sebagai *lex generalis*.

Kemudian berdasarkan pasal 38 Undang – undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, perusahaan pengangkutan di perairan wajib mengangkut penumpang dan/atau barang terutama pengangkutan pos yang disepakati dalam perjanjian pengangkutan. Perjanjian pengangkutan yang dimaksud dibuktikan dengan tiket penumpang dan dokumen muatan. Secara tidak langsung PT. PELNI selaku perusahaan di bidang pengangkutan wajib memberikan fasilitas atas ketentuan yang tertera dalam tiket sebagai tanda bukti telah terjadi perjanjian pengangkutan di perairan antara perusahaan pengangkutan perairan dan penumpang atau pemilik barang dengan pembayaran biaya pengangkutan.

Dokumen pengangkutan dan tiket penumpang pengangkutan di perairan merupakan tanda bukti telah terjadi perjanjian pengangkutan di perairan antara perusahaan pengangkutan perairan dan pemilik barang dan penumpang, dengan biaya yang telah disepakati. Karena dokumen pengangkutan atau tiket penumpang merupakan tanda bukti bahwa telah terjadi suatu perjanjian dan tiket tersebut memuat hak dan tanggung jawab masing – masing pihak selama perjanjian tersebut tidak melawan hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 1365

KUHPerdata.

Dipertegas dalam Pasal 40 Ayat (2) Undang – undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan bahwa perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati. Hal ini pula dapat dijelaskan bahwa segala bentuk kesepakatan yang termuat dalam dokumen muatan atau tiket menjadi tanggung jawab perusahaan pengangkut untuk memenuhinya, serta menjadikan hak bagi penumpang untuk menuntut haknya sesuai kesepakatan yang termuat dalam dokumen muatan.

Berdasarkan Lampiran II Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 37 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Laut pada poin kemudahan, menerangkan bahwa informasi yang disampaikan di dalam kapal kepada pengguna jasa, yang terbaca dan terdengar terkait informasi untuk mengetahui tempat duduk/tempat tidur sesuai tiket. Namun hal ini berbanding terbalik pada kenyataan yang ditemukan di lapangan tentang masih banyaknya penumpang yang mengalami ketidaknyamanan karena tidak mendapatkan fasilitas seperti yang tertera dalam tiket yang merupakan alat suatu perjanjian antara pengusaha dalam hal ini PT. PELNI dan Penumpang.

Seharusnya PT. PELNI selaku perusahaan di bidang pengangkutan dapat memberikan fasilitas sesuai dengan isi perjanjian yang telah disepakati yang termuat dalam dokumen muatan atau tiket penumpang, karena itu merupakan

kewajiban atau tanggung jawab PT. PELNI selaku perusahaan pengangkut barang dan penumpang akan menjadi kenyamanan fasilitas tersebut. Ketika penumpang tidak mendapatkan haknya sebagaimana yang tertera dalam dokumen muatan atau tiket seperti tempat tidur, maka PT. PELNI bertanggung jawab atas kerugian yang dialami penumpang kecuali PT. PELNI dapat membuktikan sebaliknya sesuai dengan prinsip tanggung jawab mutlak dalam hukum pengangkutan angkutan laut sebagai tercantum dalam Pasal 40 dan Pasal 41 Undang – undang Nomor 17 Tahun 2008 Pelayaran.

Seperti pada arus mudik lebaran melalui jalur laut ke wilayah barat dan timur Indonesia mulai mengalami lonjakan penumpang yang membuat sebagian penumpang harus saling berdesakan dari pelabuhan hingga naik ke atas kapal. Calon penumpang dari berbagai kota tujuan pemberangkatan terpaksa harus tidur melantai akibat padatnya penumpang yang menggunakan rute dengan menggunakan kapal laut untuk mudik. Berdasarkan latar belakang di atas, maka penulis mengambil judul skripsi “Tanggungjawab Pelayanan Jasa Transportasi Laut Terhadap Penumpang dan Barang menurut Undang – undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Studi di PT Peln Pelabuhan Tanjung Emas Semarang).”

#### **A. Perumusan Masalah**

Berdasarkan uraian latar belakang yang telah dipaparkan di atas, maka dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana tanggungjawab pelayanan jasa transportasi laut PT Pelni terhadap penumpang dan barang menurut Undang – undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran?
2. Apakah hambatan yang dihadapi PT Pelni dalam pelayanan jasa transportasi laut?
3. Bagaimana upaya PT. PELNI dalam mengatasi hambatan dalam memberi pelayanan transportasi laut terhadap penumpang dan barang?

#### **B. Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengetahui Tanggungjawab Pelayanan Jasa Transportasi Laut PT Pelni terhadap penumpang dan barang.
2. Untuk mengetahui hambatan yang dihadapi PT Pelni dalam pelayanan jasa transportasi laut terhadap penumpang dan barang
3. Untuk mengetahui upaya PT. PELNI dalam mengatasi hambatan dalam memberi pelayanan transportasi laut terhadap penumpang dan barang.

#### **C. Manfaat penelitian**

1. Manfaat Teoritis
  - a. Memberikan masukan bagi ilmu pengetahuan pada umumnya dan pengetahuan hukum tentang tanggung jawab pelayanan jasa transportasi laut oleh PT. PELNI terhadap penumpang pada khususnya.
  - b. Memberikan pelajaran umum kepada penumpang mengenai hak dan kewajibannya dalam jasa transportasi laut.
  - c. Memberikan informasi hukum pengangkutan kepada kalangan akademis



dalam melakukan penelitian dan pengkajian yang lebih mendalam.

- d. Memberikan bahan masukan atau rujukan terhadap perusahaan pengangkut dalam rangka memberi pelayanan kepada masyarakat pengguna jasa transportasi laut

## 2. Manfaat praktis

Secara praktis penulisan ini berguna sebagai bahan pemikiran dan masukan bagi penyelenggara jasa angkutan laut.

### **D. Sistematika Penulisan**

BAB I Pendahuluan diuraikan tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II Tinjauan pustaka berisi Definisi Tanggung Jawab Transportasi Laut, Definisi Pelayanan Jasa Transportasi Laut, Definisi Pengangkutan, Definisi Perjanjian Pengangkutan, Klasifikasi Pengangkutan, Pengangkutan dan Peraturannya, Asas Hukum Pengangkutan, Subjek Hukum dalam Pengangkutan, Objek Hukum dalam Pengangkutan, Tahap Penyelenggara Pengangkutan, Dokumen Angkutan Hubungan Hukum dalam Perjanjian Pengangkutan laut, dan Hubungan Hukum dalam Perjanjian Pengangkutan

BAB III Metode Penelitian berisi tentang metode pendekatan, spesifikasi penelitian, sumber dan jenis data, metode pengumpulan data dan metode analisis data

BAB IV Hasil Penelitian Dan Pembahasan berisi Tanggungjawab Pelayanan Jasa Transportasi Laut PT. Pelni Terhadap Penumpang Dan Barang, hambatan yang

dihadapi PT. Pelnindo dalam pelayanan jasa transportasi laut Terhadap Penumpang dan Barang dan upaya PT. PELNI dalam mengatasi hambatan dalam memberi pelayanan transportasi laut terhadap penumpang dan barang

BAB V Penutup berisi tentang simpulan dan saran.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Tinjauan Tentang Transportasi Laut**

##### **1. Pengertian Tanggung Jawab Transportasi Laut**

Tanggung jawab menurut kamus Bahasa Indonesia adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatunya. Berkewajiban menanggung, memikul tanggung jawab, menanggung segala sesuatunya, atau memberikan jawab dan menanggung akibatnya. Sedangkan pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan angkutan penumpang atau barang yang berbentuk badan usaha. Jadi pengertian tanggung jawab pengangkut adalah kewajiban perusahaan yang menyelenggarakan angkutan penumpang atau barang untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengirim barang serta pihak ketiga.

Menurut Pasal 1367 Kitab Undang–undang Hukum Perdata yang selanjutnya disingkat KUHPerdata, tanggung jawab hukum kepada orang yang menderita kerugian tidak hanya terbatas kepada perbuatan sendiri, melainkan juga perbuatan, karyawan, pegawai, agen, perwakilan apabila orang tersebut bertindak sesuai dengan tugas dan kewajiban yang dibebankan kepada orang tersebut.

Tanggungjawab perusahaan pengangkutan dalam angkutan laut terhadap penumpang dimulai sejak diangkutnya penumpang sampai ditempat tujuan yang telah disepakati. Demikian juga halnya dengan tanggung jawab

terhadap pemilik barang (pengirim) dimulai sejak barang diterima untuk diangkut sampai diserahkan kepada penerima. Yang di mana tanggung jawab tersebut dikarenakan telah terjadi kecelakaan. Kecelakaan adalah suatu kejadian yang tidak dikehendaki dan tidak diduga semula yang dapat menimbulkan korban manusia atau harta benda.

## **B. Prinsip – Prinsip Tanggung Jawab Transportasi Laut**

Dalam Hukum pengangkutan dikenal adanya lima prinsip tanggung jawab pengangkutan, yaitu:

### 1. Tanggung jawab praduga bersalah (*Presumption Of Liability*)

Menurut prinsip ini, ditekankan selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul pada pengangkutan yang diselenggarakan, tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa dia tidak bersalah, maka dia dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti rugi. Beban pembuktian ini diberikan kepadapihak yang dirugikan dan bukan pada pengangkut.

Hal ini diatur dalam pasal 135 KUHPerdara tentang perbuahan melawan hukum (*illegal act*) sebagai aturan umum dan aturan khusus diatur dalam Undang – undang tentang masing – masing pengangkutan. Dalam perjanjian pengangkutan, perusahaan angkutan dan pengirim boleh menjanjikan prinsip tanggung jawab praduga biasanya dirumuskan dengan, kecuali jika perusahaan angkutan dapat membuktikan bahwa kerugian itu dapat karena kesalahannya.

Selain itu, KUHD juga menganut prinsip tanggung jawab karena

praduga bersalah. Dalam ketentuan pasal 468 ayat 2 KUHD yaitu; apabila barang yang diangkut tidak diserahkan sebagian atau seluruhnya atau rusak, pengangkut bertanggung jawab mengganti kerugian kepada pengirim, kecuali dia dapat membuktikan bahwa diserahkan sebagian atau seluruhnya atau rusaknya barang karena peristiwa yang tidak dapat dicegah atau tidak dapat dihindari.

Dengan demikian jelas bahwa hukum pengangkutan di Indonesia, prinsip tanggung jawab karena kesalahan dan karena praduga bersalah keduanya dianut. Tetapi prinsip tanggung jawab karena kesalahan adalah asas, sedangkan prinsip tanggung jawab karena praduga adalah pengecualian, artinya pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam penyelenggaraan pengangkutan, tetapi jika berhasil membuktikan bahwa dia tidak bersalah atau lalai, maka dia dibebaskan dari tanggung jawab.

## 2. Tanggung jawab atas dasar kesalahan (*Bases on Faultor Negligence*)

Dapat dipahami, dalam prinsip ini jelas setiap pengangkut harus bertanggung jawab atas kesalahannya dalam penyelenggaraan pengangkutan dan harus mengganti rugi dan pihak yang dirugikan wajib membuktikan kesalahan pengangkut. Beban pembuktian ini diberikan kepada pihak yang dirugikan dan bukan pada pengangkut. Hal ini diatur dalam pasal 1365 KUHPerdara tentang perbuatan melawan hukum (*illegal act*) sebagai aturan umu dan aturan khususnya diatur dalam undang – undang tentang masing – masing

pengangkutan. Dalam KUHD, prinsip ini juga dianut pada pasal 468 ayat 2.

3. Tanggung Jawab Pengangkut Mutlak (*Absolut Liability*)

Pada prinsip ini, titik beratnya adalah pada penyebab bukan kesalahannya. Menurut prinsip ini, pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakan tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian, unsur kesalahan tak perlu dipersoalkan. Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian itu. Prinsip ini dapat dirumuskan dengan kalimat: pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul karena peristiwa apapun dalam penyelenggaraan pengangkutan.

Dalam peraturan perundang-undangan mengenai pengangkutan, ternyata prinsip tanggung jawab mutlak tidak diatur, mungkin karena alasan bahwa pengangkut yang berusaha di bidang jasa angkutan tidak perlu dibebani dengan resiko yang terlalu berat. Akan tetapi tidak bahwa pihak-pihak tidak boleh menggunakan prinsip ini dalam perjanjian pengangkutan. Para pihak boleh saja menjanjikan penggunaan prinsip ini untuk kepentingan praktis penyelesaian tanggung jawab, berdasarkan asas kebebasan berkontrak. Jika prinsip ini digunakan maka dalam perjanjian pengangkut harus dinyatakan dengan tegas, misalnya pada dokumen pengangkut.

4. Pembatasan tanggung jawab pengangkut (*Limitation of Liability*)

Bila jumlah ganti rugi sebagaimana yang ditentukan oleh pasal 468 KUHD

itu tidak dibatasi, maka ada kemungkinan pengangkut akan mendapat kerugian. Menghindari hal ini, maka undang-undang memberikan batasan tentang ganti rugi. Jadi, pembatasan ganti rugi dapat dilakukan oleh pengangkut sendiri dengan cara mengadakan klausula dalam perjanjian pengangkutan, konosemen atau charter party, dan oleh pembentuk undang-undang.

#### 5. Presumption Of Non Liability

Dalam prinsip ini, pengangkut dianggap tidak memiliki tanggung jawab. Dalam hal ini, bukan berarti pengangkut membebaskan diri dari tanggung jawab atau dinyatakan bebas tanggungan atas yang diangkut, tetapi terdapat pengecualian-pengecualian dalam mempertanggungjawabkan suatu kejadian dalam pengangkutan.

Prinsip – prinsip tanggung jawab perusahaan pengangkut yang diatur dalam Undang- undang Nomor 17 Tahun 2018 tentang Pelayaran yang terdapat pada pasal 40 dan pasal 41 tersebut menyebutkan bahwa perusahaan angkutan menggunakan prinsip tanggung jawab pengangkutan mutlak dan prinsip tanggung jawab praduga bersalah.

### **C. Definisi Pelayanan Jasa Transportasi Laut**

Standar pelayanan penumpang atau barang oleh alat pengangkut merupakan pedoman bagi penyelenggara alat angkutan dalam memberikan pelayanan jasa kepada seluruh penumpang atau barang. Standar pelayanan alat pengangkut wajib disediakan dan dilaksanakan oleh penyelenggara alat pengangkut

berdasarkan Peraturan menteri Perhubungan Nomor PM 37 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan laut, yang meliputi:

1. Pelayanan Keselamatan di atas Kapal
  - a. Informasi dan fasilitas keamanan.
  - b. Informasi dan fasilitas kesehatan.
2. Pelayanan Keamanan dan Ketertiban
  - a. fasilitas keamanan.
  - b. Petugas keamanan.
  - c. Informasi gangguan keamanan.
3. Pelayanan Keandalan
  - a. Ketepatan jadwal keberangkatan kapal.
  - b. Ketepatan jadwal kedatangan kapal.
4. Pelayanan Kenyamanan
  - a. Kapasitas angkutan.
  - b. Lampu penerangan.
  - c. Fasilitas pengatur suhu.
  - d. fasilitas kebersihan.
  - e. Tingkat kebisingan.
  - f. Toilet.
  - g. Ruang ibadah.
  - h. Kafetaria.
  - i. Informasi larangan merokok.



5. Pelayan Kemudahan di atas Kapal
  - a. Informasi untuk mengetahui tempat duduk/ tempat tidur sesuai tiket.
  - b. Informasi mengenai ruang kapal.
  - c. Informasi pelabuhan yang akan disinggahi.
  - d. Informasi gangguan perjalanan kapal.
6. Pelayanan Kesetaraan di atas Kapal
  - a. Tempat tidur prioritas untuk *difable*.
  - b. Kursi roda.

#### **D. Definisi Pengangkutan**

Kata ‘pengangkutan’ berasal dari kata dasar ‘angkut’ yang berarti mengangkat dan membawa. Dalam kamus hukum tercantum bahwa, pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, di mana pengangkut mengaitkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan

Terdapat beberapa pendapat mengenai pengertian pengangkutan dari para sarjana, diantaranya:

1. Menurut Lestari Ningrum, pengangkutan adalah rangkaian kegiatan (peristiwa) pemindahan penumpang dan/atau barang dari satu tempat pemuatan (embargo) ke tempat tujuan (disembarkasi) sebagai tempat penurunan penumpang atau pembongkaran barang muatan. Rangkaian

peristiwa pemindahan tersebut meliputi kegiatan.<sup>1</sup>

a. Dalam arti luas

- 1) Memuat penumpang dan/atau barang ke dalam alat pengangkut.
- 2) Membawa penumpang dan/atau barang ke tempat tujuan.
- 3) Menurunkan penumpang atau membongkar barang di tempat tujuan.

b. Dalam arti sempit

Kegiatan membawa penumpang dan/atau barang dari pelabuhan tempat pemberangkatan ke pelabuhan tempat tujuan.

b. Menurut Abdulkadir Muhammad, pengangkutan adalah proses kegiatan membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan.<sup>2</sup>

Berdasarkan pendapat para sarjana tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa pengangkutan adalah rangkaian kegiatan perjanjian timbal balik antara pengangkutan dan pengirim dalam memindahkan barang dan/atau penumpang dari suatu tempat pemuatan (embarkasi) ke tempat tujuan (disembergasi) tertentu dengan selamat, di mana pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.

---

<sup>1</sup> Lestari Ningrum. 2004. *Usaha Perjalanan Wisata dalam Perspektif Hukum Bisnis*. Bandung hlm. 134

<sup>2</sup> Abdulkadir Muhammad, 2013. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung, hlm 19

## **E. Definisi Perjanjian Pengangkutan**

Sebelum menyelenggarakan pengangkutan, terlebih dahulu harus ada perjanjian-perjanjian pengangkutan antara pengangkutan dan penumpang/pemilik barang. Perjanjian pengangkutan adalah persetujuan di mana pengangkutan mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengetahuan penumpang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat dan penumpang atau pemilik barang meningkatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan.

## **F. Fungsi dan Tujuan Pengangkutan**

### **a. Fungsi Pengangkutan**

Fungsi pengangkutan ialah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Di sini jelas, meningkatkan daya guna dan nilai merupakan tujuan dari pengangkutan, yang berarti bila daya guna dan nilai di tempat baru itu tidak naik, maka pengangkutan tidak perlu diadakan, sebab merupakan suatu perbuatan yang merugikan bagi si pedagang. Fungsi pengangkutan yang demikian itu tidak hanya berlaku di dunia perdagangan saja, tetapi juga berlaku dibidang pemerintahan, politik, sosial, pendidikan, pertahanan dan keamanan, dan lain-lain.<sup>3</sup>

Pengangkutan pada pokoknya berfungsi membawa barang-barang yang

---

<sup>3</sup> H.M.N. Purwosutjipto, 2003, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Jakarta: Djambatan, Hlm. 2

dirasakan kurang sempurna bagi pemenuhan kebutuhan di tempat lain dimana barang tersebut menjadi lebih berguna dan bermanfaat. Juga mengenai orang, dengan adanya pengangkutan maka orang akan berpindah dari satu tempat yang dituju dengan waktu yang relatif singkat.

b. Tujuan Pengangkutan

Pengangkutan diselenggarakan dengan tujuan untuk membantu memindahkan barang atau manusia dari satu tempat ke tempat lain secara efektif dan efisien. Dikatakan efektif karena perpindahan barang atau orang tersebut dapat dilakukan sekaligus atau dalam jumlah yang banyak sedangkan dikatakan efisien karena dengan menggunakan pengangkutan perpindahan itu menjadi relatif singkat atau cepat dalam ukuran jarak dan waktu tempuh dari tempat awal ke tempat tujuan.<sup>4</sup>

### **G. Klasifikasi Pengangkutan**

Di dalam pengangkutan ada beberapa ruang lingkup atau klasifikasi dalam berjalannya suatu pengangkutan yang memang juga menentukan aspek pendukung juga peraturan perundangundangan yang dapat di jalankan dalam pengangkutan tersebut klasifikasinya sebagai berikut:

a. Pengangkutan Darat

Di dalam pengangkutan darat untuk mencapai hasil yang diharapkan serta dapat tercapai fungsi-fungs pengangkutannya, maka dalam pengangkutan

---

<sup>4</sup> Louis Adi Putra, 2013, *Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Pengangkutan Barang Melalui Pesawat Udara Negara: Skripsi*, Makassar: Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, Hlm. 15

diperlukan beberapa unsur yang memadai berupa: <sup>5</sup>

- a. Alat angkutan itu sendiri (*operating facilities*) setiap barang atau orang akan diangkut tentu saja memerlukan alat pengangkutan yang memadai, baik kapasitasnya, besarnya maupun perlengkapannya. Alat pengangkutan yang dimaksud dapat berupa truk, kereta api, kapal, bis atau pesawat udara. Perlengkapan yang disediakan haruslah sesuai dengan barang yang diangkut.
- b. Fasilitas yang akan dilalui oleh alat-alat pengangkutan (*right of way*), fasilitas tersebut dapat berupa jalan umum, rel kereta api, perairan/sungai, bandar udara navigasi dan sebagainya. Jadi apabila fasilitas yang dilalui oleh angkutan tidak tersedia atau tersedia tidak sempurna maka proses pengangkutan itu sendiri tidak mungkin berjalan dengan lancar.
- c. Tempat persiapan pengangkutan (*terminal facilities*), tempat persiapan pengangkutan ini diperlukan karena suatu kegiatan pengangkutan tidak dapat berjalan dengan efektif apabila tidak ada terminal yang dipakai sebagai tempat persiapan sebelum dan sesudah proses pengangkutan dimulai.
- d. Selain itu, dalam dunia perdagangan pengangkutan memegang peranan yang sangat penting. Tidak hanya sebagai sarana angkutan

---

<sup>5</sup> Sri Rejeki Hartono, 1980, *Pengangkutan dan Hukum Pengangkutan Darat*, Semarang: Universitas Diponegoro, Hlm. 8.

yang harus membawa barang-barang yang diperdagangkan kepada penumpang tetapi juga sebagai alat penentu harga dari barang-barang tersebut. Karena itu untuk memperlancar usahanya produsen akan mencari pengangkutan yang berkelanjutan dan biaya pengangkutan yang murah.

b. Pengangkutan Udara

Pengangkutan udara dalam Ordonansi Pengangkutan Udara (OPU) dipergunakan suatu istilah pengangkut sebagai salah satu pihak yang mengadakan perjanjian pengangkutan. Pengangkut pada pengangkutan udara adalah Perusahaan Pengangkutan Udara yang mendapat izin operasi dari pemerintah menggunakan pesawat udara sipil dengan memungut bayaran. Pesawat dalam hal ini sebagai angkutan udara dimana menjadi unsur dalam pengangkutan yaitu tersedianya alat angkut.

Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, angkutan udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu Bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa Bandar udara. Sementara itu perusahaan angkutan udara atau biasa disebut dengan maskapai penerbangan dapat didefinisikan yaitu sebuah organisasi yang menyediakan jasa penerbangan bagi penumpang atau barang. Mereka menyewa atau memiliki pesawat terbang untuk menyediakan jasa tersebut dan dapat membentuk kerja sama atau aliansi

dengan maskapai lainnya untuk keuntungan bersama.

Berdasarkan uraian di atas pengangkutan udara adalah orang atau badan hukum yang mengadakan perjanjian angkutan untuk mengangkut penumpang dengan pesawat terbang dan dengan menerima suatu imbalan. Pengangkutan udara diatur dengan Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Angkutan udara diadakan dengan perjanjian antara pihak pihak. Tiket penumpang atau tiket bagasi merupakan tanda bukti telah terjadi perjanjian pengangkutan dan pembayaran biaya angkutan. yang dimaksud dengan perjanjian pengangkutan yaitu suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang/barang dari satu tempat ke tempat lain, sedangkan pihak lain menyanggupi akan membayar ongkosnya.

c. Pengangkutan Laut

Pengangkutan laut mempunyai norma yang mengatur tingkah laku manusia dalam menjalankan tugasnya untuk mempersiapkan, menjalankan dan melancarkan pelayaran di laut. Sehingga, hukum pengangkutan di laut juga disebut hukum pelayaran.

Kemudian, Soekardono, membagi Hukum Laut menjadi 2 (dua) yaitu Hukum Laut Keperdataan dan Hukum Laut Publik. Hukum laut bersifat keperdataan atau privat, karena hukum laut mengatur hubungan antara

orang-perorangan. Dengan kata lain orang adalah subjek hukum.<sup>6</sup> Berdasarkan Pasal 6 UU No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, angkutan di perairan terdiri atas: angkutan laut, angkutan sungai dan danau, dan angkutan penyeberangan.

1) Angkutan Laut adalah kegiatan angkutan yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan laut.

2) Angkutan Sungai dan Danau

Angkutan sungai, danau dan penyeberangan merupakan istilah yang terdiri dari dua aspek yaitu Angkutan Sungai Dan Danau (ASD). Istilah ASD ini merujuk pada sebuah jenis moda atau jenis angkutan di mana suatu system transportasi terdiri dari 5 macam yaitu moda angkutan darat (jalan raya), moda angkutan udara, moda angkutan kereta api, Moda angkutan laut dan moda ASD dan Penyeberangan.

Angkutan perairan daratan atau angkutan perairan pedalaman merupakan istilah lain dari Angkutan Sungai Dan Danau (ASD). Jenis angkutan ini telah lama dikenal oleh manusia bahkan terbilang tradisional. Sebelum menggunakan angkutan jalan dengan mengendarai hewan seperti kuda dan sapi, manusia telah memanfaatkan sugai untuk menempuh perjalanan jarak jauh. Demikian juga di Indonesia, sungai merupakan wilayah favorit sehingga banyak sekali pula pemukiman, ekonomi, budaya maupun

---

<sup>6</sup> Soekardono, Hukum Maritim, Jakarta, Rajawali, 201, hlm 3



kota – kota besar yang berada di tepian sungai.

Angkutan perairan daratan merupakan sebuah istilah yang diserap dari bahasa Inggris yaitu *Inland Waterways* atau juga dalam bahasa Perancis yaitu *Navigation d'Interieure* atau juga *voies navigable* yang memiliki makna yang sama yaitu pelayaran atau aktivitas angkutan yang berlangsung di perairan yang berada di kawasan daratan seperti sungai, danau, dan kanal.

Sementara itu, menurut Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di perairan, terutama pada Pasal 1, dijelaskan bahwa angkutan perairan daratan yang juga dikenal sebagai angkutan sungai dan danau (ASD) adalah meliputi angkutan di waduk, rawa, banjir, kanal dan terusan. Di Indonesia angkutan perairan daratan merupakan bagian dari sub sistem perhubungan darat dalam sistem transportasi nasional.

Moda angkutan ini tentunya tidak mempergunakan perairan laut sebagai prasarana utamanya namun perairan daratan. Dalam kamus Himpunan Istilah Perhubungan, istilah perairan daratan didefinisikan sebagai semua perairan danau, terusan dan sepanjang sungai dari hulu sampai dengan muara sebagaimana dikatakan undang – undang atau peraturan tentang wilayah perairan daratan.

- 3) Angkutan Penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan bergerak yang menghubungkan jaringan jalan dan/atau

danau jaringan kereta api yang terputus karena adanya perairan. Dalam bahasa Inggris, moda ini dikenal dengan istilah ferry transport. Lintas penyeberangan Gilimanuk – Ketapang dan Merak – Bakauheni adalah beberapa contoh yang sudah dikenal masyarakat.

Selain yang telah disebutkan di atas, masih ada jenis – jenis angkutan laut berdasarkan Pasal 7 UU No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, angkutan laut dalam negeri, angkutan laut luar negeri, angkutan khusus, dan angkutan laut pelayaran rakyat.

#### 4) Angkutan Laut Dalam Negeri

Merupakan kegiatan angkutan laut yang dilakukan di wilayah perairan Indonesia yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut nasional atau dalam arti dilakukan dengan menggunakan batas – batas kedaulatan dalam Negara.

Pelayaran dalam negeri yang meliputi:

- a. Pelayaran nusantara, yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antar pelabuhan Indonesia tanpa memandang jurusan yang di tempuh satu dan lain sesuai dengan ketentuan yang berlaku, Radius pelayarannya > 200 mil laut.
- b. Pelayaran lokal, yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antar pelabuhan Indonesia yang ditujukan untuk menunjang kegiatan pelayaran nusantara dan pelayaran luar negeri dengan mempergunakan kapal – kapal yang berukuran 500

m<sup>3</sup> isi kotor kebawah atau sama dengan 175 BRT ke bawah.  
Radius pelayarannya < 200 mil laut atau sama dengan 200 mil laut.

- c. Pelayaran rakyat, yaitu pelayaran nusantara dengan menggunakan perahu – perahu layar.

#### 5) Angkutan Laut Luar Negeri

Merupakan kegiatan angkutan laut dari pelabuhan atau terminal khusus yang terbuka bagi perdagangan luar negeri kepelabuhan luar negeri atau dari pelabuhan luar negeri ke pelabuhan atau terminal khusus Indonesia yang terbuka bagi perdagangan luar negeri yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan di lautan bebas yang menghubungkan satu Negara dengan Negara lain, sedangkan pelayaran luar negeri, meliputi:

- a) Pelayaran samudera dekat, yaitu pelayaran ke pelabuhan–pelabuhan Negara tetangga yang yang tidak melebihi jarak 3.000 mil laut dari pelabuhan terluar Indonesia, tanpa memandang jurusan.
  - b) Pelayaran samudera, yaitu pelayaran ke dan dari luar negeri yang bukan merupakan pelayaran samudera dekat.
- 6) Angkutan laut khusus merupakan kegiatan angkut untuk melayani kepentingan usaha sendiri dalam menunjang usaha pokoknya.
- 7) Angkutan laut pelayaran rakyat usaha rakyat yang bersifat tradisional

dan mempunyai karakteristik tersendiri untuk melaksanakan angkutan di perairan dengan menggunakan kapal layar, kapal layar bermotor, dan/atau kapal motor sederhana berbendera Indonesia dengan ukuran tertentu. Ketiga ruang lingkup tersebut adalah kajian utama dalam hukum pengangkutan. Oleh karena itu jika terjadi suatu sengketa pada ketiga ruang lingkup tersebut, maka dapat diselesaikan dengan hukum pengangkutan.

## **H. Pengangkutan dan Pengaturannya**

### **a. Pengangkutan Darat**

Pengangkutan darat dapat dilakukan dengan menggunakan kereta api dan kendaraan umum, yang pengaturannya terdapat dalam:

- 1) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), yakni dalam Buku I Bab V bagian 2 dan 3, mulai Pasal 90 sampai dengan Pasal 98. Dalam bagian tersebut diatur sekaligus pengangkutan darat dan perairan laut, namun hanya khusus mengenai pengangkutan barang.
- 2) Peraturan perundang-undangan, yakni Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (pengganti Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).

### **b. Pengangkutan Laut**

Pengangkutan laut dapat dilakukan dengan menggunakan kapal, yang pengaturannya terdapat dalam:

- 1) KUHD, dalam buku II Bab V tentang perjanjian Charter Kapal, buku II Bab VA tentang pengangkutan barang – barang, pada buku II Bab VB tentang pengangkutan orang.
- 2) Peraturan perundang-undangan, yakni Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran.

#### **I. Asas Hukum Pengangkutan**

Dalam setiap undang – undang yang dibuat, biasanya dikenal sejumlah asas atau prinsip yang mendasari diterbitkan undang – undang tersebut. Asas – asas hukum merupakan pondasi suatu undang – undang dan peraturan pelaksanaannya. Mertokusumo menyatakan bahwa asas hukum bukan merupakan hukum konkrit, melainkan merupakan pikiran dasar yang umum dan abstrak, atau merupakan latar belakang peraturan yang konkrit yang terdapat dalam dan belakang setiap sistem hukum yang tertera dalam peraturan perundang- undangan dan putusan hakim yang merupakan hukum positif dan dapat diketemukan dengan mencari sifat – sifat atau ciri – ciri yang umum dalam peraturan konkrit tersebut.

Di dalam hukum pengangkutan juga terdapat asas-asas hukum. Asas hukum pengangkutan merupakan landasan filosofis yang diklasifikasikan menjadi dua, yaitu asas hukum publik dan asas hukum perdata. Berikut uraian kedua asas hokum pengangkutan tersebut.

a. Asas yang Bersifat Publik

Asas yang bersifat publik merupakan landasan hukum pengangkutan yang berlaku dan berguna bagi semua pihak, yaitu pihak-pihak dalam pengangkutan, pihak ketiga yang berkepentingan dengan pengangkutan, dan pihak pemerintah (penguasa). Asas bersifat publik terdiri atas:<sup>7</sup>

a. Asas Manfaat

Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap pengangkutan harus dapat memberikan nilai guna yang sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat, dan pengembangan peri kehidupan yang berkesinambungan bagi warga negara.

b. Asas Usaha Bersama dan Kekeluargaan

Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap penyelenggaraan usaha pengangkutan dilaksanakan untuk mencapai cita-cita dan aspirasi bangsa yang dalam kegiatannya dapat dilakukan oleh seluruh lapisan masyarakat dan dijiwai semangat kekeluargaan.

c. Asas Adil dan Merata

Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat, dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat.

d. Asas Keseimbangan

---

<sup>7</sup> Abdulkadir Muhammad, *Loc.Cit.*, Hlm. 12.

Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan harus dengan keseimbangan yang serasi antara sarana dan prasarana, antara kepentingan pengguna dan penyedia jasa, antara kepentingan individu dan masyarakat, serta antara kepentingan nasional dan internasional.

e. Asas Kepentingan Umum

Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan harus lebih mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat luas.

f. Asas Keterpaduan

Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu, saling menunjang dan saling mengisi, baik intra maupun antar pengangkutan.

g. Asas Tegaknya Hukum

Makna dari asas ini yaitu bahwa pemerintah wajib menegakkan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan kepada setiap warga negara Indonesia agar selalu sadar dan taat pada hukum dalam penyelenggaraan pengangkutan.

h. Asas Percaya Diri

Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan harus berlandaskan pada kepercayaan akan kemampuan

dan kekuatan sendiri serta bersendikan kepribadian bangsa.

i. Asas Keselamatan Penumpang

Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan penumpang harus disertai dengan asuransi kecelakaan dan/atau asuransi kerugian lainnya. Asuransi kecelakaan termasuk dalam lingkup asuransi sosial yang bersifat wajib. Keselamatan penumpang tidak hanya diserahkan pada perlindungan asuransi, tetapi juga penyelenggara perusahaan pengangkutan harus berupaya menyediakan dan memelihara alat pengangkut yang memenuhi standar keselamatan sesuai dengan ketentuan undang-undang dan konvensi internasional.

Di dalam hukum pengangkutan juga terdapat asas keselamatan penumpang. Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan penumpang harus disertai dengan asuransi kecelakaan dan/atau asuransi kerugian lainnya. Asuransi kecelakaan termasuk dalam lingkup asuransi sosial yang bersifat wajib. Keselamatan penumpang tidak hanya disertakan pada perlindungan asuransi, tetapi juga penyelenggara dan memelihara alat pengangkut yang memenuhi standart keselamatan sesuai dengan ketentuan undang – undang dan konvensi internasional.

b. Asas yang Bersifat Perdata

Asas yang bersifat perdata merupakan landasan hukum pengangkutan yang hanya berlaku dan berguna bagi kedua pihak dalam pengangkutan niaga, yaitu



pengangkut dan penumpang atau pengirim barang. Asas bersifat perdata terdiri atas:<sup>8</sup>

a. Asas Konsensual

Makna dari asas ini yaitu bahwa perjanjian pengangkutan tidak diharuskan dalam bentuk tertulis, sudah cukup dengan kesepakatan pihak-pihak. Akan tetapi, untuk menyatakan bahwa perjanjian itu sudah terjadi atau sudah ada harus dibuktikan dengan atau didukung oleh dokumen pengangkutan.

2) Asas Koordinatif

Makna dari asas ini yaitu bahwa pihak-pihak dalam pengangkutan mempunyai kedudukan setara atau sejajar, tidak ada pihak yang mengatasi atau membawahi yang lain. Walaupun pengangkut menyediakan jasa dan melaksanakan perintah penumpang/ pengirim barang, pengangkut bukan bawahan penumpang/pengirim barang. Pengangkutan adalah perjanjian pemberian kuasa.

3) Asas Campuran

Makna dari asas ini yaitu bahwa pengangkutan merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian, yaitu pemberi kuasa, penyimpanan barang, dan melakukan pekerjaan dari pengirim kepada pengangkut. Ketentuan ketiga jenis perjanjian ini berlaku pada pengangkutan, kecuali jika ditentukan lain dalam perjanjian pengangkutan.

4) Asas tanpa Hak Retensi

---

<sup>8</sup> *Ibid*, Hlm. 14.

Makna dari asas ini yaitu bahwa pengangkut tidak menggunakan hak retensi (hak menahan barang). Penggunaan hak retensi bertentangan dengan tujuan dan fungsi pengangkutan. Pengangkut hanya mempunyai kewajiban menyimpan barang atas biaya pemiliknya.

#### 5) Asas Pembuktian dengan Dokumen

Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap pengangkutan selalu dibuktikan dengan dokumen angkutan. Tidak ada dokumen angkutan berarti tidak ada perjanjian pengangkutan, kecuali jika kebiasaan yang sudah berlaku umum, misalnya pengangkutan dengan angkutan kota (angkot) tanpa tiket karcis penumpang.

Diharapkan calon dan pengusaha pengangkutan mempunyai kesadaran dalam memperjuangkan berlakunya asas-asas dalam pengangkutan ini, sehingga dunia usaha pengangkutan nasional di Indonesia dapat berjalan baik, seimbang antara pengusaha, masyarakat, dan pemerintah, serta saling menguntungkan, masyarakat memberikan penghasilan bagi pengusaha, pengusaha memberikan fasilitas yang aman dan lancar, dan pemerintah mendapatkan penghasilan dari pajak pengusaha.<sup>9</sup>

#### 5) Subjek Hukum dalam Pengangkutan

Subjek hukum pengangkutan dapat berstatus badan hukum, persekutuan bukan badan hukum, dan perseorangan. Subjek hukum pengangkutan adalah pendukung hak dan kewajiban dalam hubungan hukum pengangkutan, yaitu

---

<sup>9</sup> Ibid

pihak – pihak dalam perjanjian pengangkutan, antara lain:

a. Pengangkut

Pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau penumpang. Dapat berstatus Badan Usaha Milik Negara (BUMN). Badan Usaha Milik Swasta (BUMS). Ataupun perorangan yang berusaha di bidang jasa pengangkutan. Ciri – ciri dan karakteristik pengangkut, antara lain:

- 1) Perusahaan penyelenggara angkutan.
- 2) Menggunakan alat pengangkut mekanik.
- 3) Penerbit dokumen angkut.

b. Pengirim (*Consigner, Shipper*)

Pengirim adalah pihak yang mengingatkan diri pada perjanjian pengangkutan untuk dapat membayar biaya angkutan atas barang yang diangkut. Pengirim yang tidak mengambil barangnya dari tempat penyimpanan yang ditetapkan dalam jangka waktu yang ditetapkan, dikenakan biaya penyimpanan barang. Apabila ada keterlambatan pemberangkatan oleh pengangkut, pengangkut wajib membayar ganti rugi sejumlah biaya angkut yang telah dibayar oleh pengirim. Ciri dan karakteristik pengirim, antara lain:<sup>10</sup>

- Pemilik barang yang berstatus pihak dalam perjanjian.
- Membayar biaya angkutan.

---

<sup>10</sup> Ibid hlm 66

– Pemegang dokumen angkutan.

c. Penumpang

Penumpang adalah seorang (individu) dan satu perusahaan (kelompok) yang menggunakan jasa angkutan kapal laut untuk suatu perjalanan dengan mengeluarkan sejumlah uang sebagai imbalan dengan kata lain dapat didefinisikan orang telah membeli tiket. Penumpang juga bisa diartikan pelayaran yang sudah berada di kapal dengan tiket resmi yang dikeluarkan oleh PT. PELNI atau agen resmi dengan sesuai daftar penumpang. Tercantum dalam ketentuan tiket PT. PELNI.

Dalam dunia pelayaran, nahkoda mempunyai kekuasaan di kapal atas semua penumpang, sehingga penumpang wajib menaati perintah atau peraturan yang ada di kapal. Hal ini dimaksudkan untuk mempertahankan ketertiban dan keamanan di atas kapal.

Hal ini tercantum di dalam Kitab Undang – Undang Hukum Dagang dan Kepailitan Bab Ketiga. Bagian Keempat.

1. Peranan penumpang

Penumpang mempunyai peranan penting dalam dua transportasi laut khususnya kapal penumpang. Tanpa adanya penumpang kegiatan transportasi laut tidak akan berjalan lancar. Penumpang adalah sumber pendapatan suatu perusahaan dalam bidang jasa pengangkutan penumpang. Sumber utama penghasilan di dapatkan dari penjualan

tiket. Proses penjualan tiket dilakukan di tempat – tempat sebagai berikut:

- a. Kantor cabang perusahaan pelayaran setempat.
- b. Agen resmi yang telah ditunjuk oleh perusahaan.

Hak - hak yang dimiliki setiap penumpang kapal:

- 1) Mendapatkan makan siang dan malam.
- 2) Mendapatkan perawatan kesehatan bagi penumpang yang sakit.
- 3) Mendapatkan tempat tidur yang layak.
- 4) Mendapatkan asuransi kesehatan.

Bentuk - bentuk Perusahaan kapal:

Perusahaan kapal dapat memiliki bentuk-bentuk usaha pelayaran yang dikehendaki, sesuai dengan permodalan perusahaan, dan bentuk-bentuk usaha pelayaran itu antara lain sebagai berikut:

- a. Menurut luas operasinya

Sebagai suatu negara kepulauan yang sangat besar, Indonesia dapat menciptakan bentuk usaha pelayaran dalam negeri, yaitu pelayaran yang tidak keluar dari batas wilayah teritorial negara. Berdasarkan luas wilayah operasi ini, kita mengenal adanya bentuk - bentuk usaha pelayaran sebagai berikut:

- 1) Pelayaran lokal adalah pelayaran yang bergerak dalam batas daerah atau lokasi tertentu di dalam suatu provinsi yang berbatasan.

- 2) Pelayaran nusantara adalah usaha pelayaran yang beroperasi meliputi seluruh wilayah perairan Indonesia.
- 3) Pelayaran samudera adalah usaha pelayaran yang beroperasi dalam perairan internasional, bergerak antar suatu negara ke negara lain untuk mengangkut barang impor ekspor tertentu.
- 4) Pelayaran Rakyat adalah pelayaran yang menggunakan kapal-kapal layar atau kapal layar bermotor, boleh beroperasi di mana saja di seluruh wilayah Indonesia tanpa adanya persyaratan formal yang memberatkan, sehingga pelayaran rakyat ini disebut juga pelayaran armada semut.

b. Menurut Sifat Usaha Pelayarannya

Pembagian jenis usaha pelayaran berdasarkan sifat atau pelayaran yang diberikan dalam dua bentuk, yaitu di mana kedua bentuk usaha pelayaran itu berlawanan dan selalu bersaing. Adapun kedua jenis pelayaran yang dimaksud di atas sebagai berikut:

- 1) Pelayaran tetap (*Liner Service*) adalah pelayaran yang dijalankan secara tetap dan teratur, baik dalam hal keberangkatan maupun kedatangan kapal di pelabuhan, dalam hal trayek, dalam hal tarif angkutan, serta dalam hal syarat - syarat perjanjian pengangkutan.
- 2) Pelayaran tidak tetap (*Tramper Service*) merupakan bentuk usaha pelayaran bebas, yang tidak terkait ketentuan - ketentuan formal apapun. Kapal - kapal yang diusahakan dalam pelayaran tidak

mempunyai trayek tertentu, jadi kapal dapat berlayar ke mana saja dan membawa muatan apa saja sepanjang tidak dilarang oleh kekuasaan negara.

Di dalam pelayaran terdapat hukum pengangkutan dalam dunia perniagaan, dengan mengingat sarana ini sebagai angkutan dari produsen melalui agen/grosir, sampai ke konsumen. Dari pelabuhan ke gudang, dari tempat pelelangan ikan ke pasar dan lain - lain. Di samping itu mengenai pengangkutan benda – benda tersebut yang diperlukan di tempat - tempat tertentu, dalam keadaan yang lengkap dan utuh serta tepat pada waktunya, tetapi juga mengenai pengangkutan orang - orang yang memberikan perantara pada pelaksanaan perusahaan. Pengangkutan sendiri adalah perpindahan tempat, baik mengenai benda-benda maupun orang - orang, karena perpindahan itu mutlak diperlukan untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisiensi.

#### 1. Manajemen Pengangkutan.

Pembangunan ekonomi membutuhkan jasa angkutan yang cukup, serta memadai, tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi dari suatu negara.

Ada dua unsur terpenting dalam transportasi:

##### 1) Pemindahan atau pergerakan

- 2) Secara fisik mengubah tempat dari barang (muatan) dan penumpang ketempat lain.

Manajemen pemasaran bertanggung jawab terhadap pengoperasian dan perusahaan di bidang pengangkutan. Bagian penjualan berusaha untuk mencari langganan sebanyak mungkin bagi kepentingan perusahaan. Manajemen lalu lintas angkutan, “Manajemen Traffic bertanggung jawab untuk mengatur persediaan, jasa-jasa angkutan yang mengangkut muatan, alat angkutan dan biaya - biaya untuk operasi kendaraan”.

Fungsi manajemen pengangkutan dan Angkutan Laut:

- 1) Merencanakan Kapasitas dan jumlah armada.
- 2) Merencanakan jaringan trayek/lintas/rute serta menentukan jadwal keberangkatan.
- 3) Memberi pelayanan kepada penumpang dan barang.
- 4) Melakukan promosi dan penjualan tiket.
- 5) Merencanakan dan mengendalikan keuangan.
- 6) Merencanakan sistem dan prosedur untuk meningkatkan efisiensi perusahaan.
- 7) Menjalin hubungan yang erat dengan instansi-instansi pemerintah maupun instansi lainnya.
- 8) Melaksanakan pengawasan terhadap kegiatan perusahaan pelayaran dan angkutan laut.



- 9) Pengoprasian pelayaran dalam negeri dan luar negeri dengan menaikkan kualitas pelayanan jasa-jasa angkutan.
- 10) Dalam bidang operasi meningkatkan produktifitas angkutan laut.
- 11) Penyediaan fasilitas - fasilitas pelabuhan untuk berlabuh kapal - kapal.
- 12) Dalam operasional angkutan laut sasaran utamanya ialah pemerataan ekonomi nasional dan pembangunan.

#### **J. Objek Hukum dalam Pengangkutan**

Objek adalah segala sasaran yang digunakan untuk mencapai tujuan hukum pengangkutan, yaitu terpenuhinya hak dan kewajiban pihak-pihak secara benar, adil, dan bermanfaat. Objek hukum pengangkutan terdiri atas: <sup>11</sup>

##### a. Barang Muatan (*Cargo*)

Barang muatan adalah barang yang sah dan dilindungi undang-undang, dimuat dalam alat pengangkut yang sesuai dengan atau tidak dilarang undang-undang, serta tidak bertentangan dengan ketertiban umum atau kesusilaan. Dilindungi undang-undang artinya tidak boleh dirusakkan, dihilangkan, dimusnahkan, atau dicuri oleh siapa pun, yang berakibat merugikan pemiliknya. Agar dapat dilindungi, barang tersebut harus sudah dimuat dalam alat pengangkut untuk diangkut ke tempat tujuan. Dalam pengertian barang yang sah dan dilindungi undang-undang termasuk juga

---

<sup>11</sup> Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit.*, Hlm. 69.

hewan perdagangan. Barang muatan ada hubungannya dengan kewajibannya dan tanggung jawab pengangkut.<sup>12</sup>

1) Barang muatan terdiri atas berbagai jenis menurut keperluannya, yaitu:

- Barang Sandang, misalnya, tekstil, kain, baju.
- Barang pangan, misalnya, beras, gula, buah-buahan.
- Barang rumah tangga, misalnya, mebel, lemari, alat dapur.
- Barang pendidikan, misalnya, buku, alat peraga, komputer.
- Barang pembangunan, misalnya, kayu, besi, semen.
- Hewan Perdagangan, misalnya, sapi potong, ikan hias, burung piaraan.

2) Secara fisik barang muatan dibedakan menjadi enam golongan, yaitu:

- Barang berbahaya, misalnya, racun, *carbide*, binatang buas.
- Barang tidak berbahaya, misalnya, besi, kayu, tekstil.
- Barang cair, misalnya, minyak tanah, minyak sawit, bensin.
- Barang berharga, misalnya, emas, perak, mutiara.
- Barang curah, misalnya, kacang, minyak mentah.
- Barang khusus, misalnya, ikan dingin, tembakau, obat-obatan.

3) Secara alamiah barang muatan dibedakan menjadi empat golongan, yaitu:

- Barang padat, misalnya besi, kayu, balok, suku cadang.
- Barang cair, misalnya, minyak tanah, bensin, air mineral.

---

<sup>12</sup> Ibid hlm 115

- Barang gas, misalnya, LNG, LPG, amoniak.
  - Barang rongga, misalnya, mobil, boneka, televisi, *cabinet*.
- 4) Dari jenisnya barang muatan dibagi menjadi tiga golongan, yaitu:
- *General cargo*, yaitu berbagai jenis barang yang dimuat dengan cara pembungkusan/pengepakan dalam bentuk unit-unit kecil.
  - *Bulk Cargo*, yaitu satu macam barang dalam jumlah besar yang dimuat dengan cara mencurahkan ke dalam kapal atau tangka
  - *Homogenous cargo*, yaitu satu macam barang dalam jumlah besar yang dimuat dengan cara pembungkusan/pengepakan.
- 5) Dilihat dari cara menjaga dan mengurusnya (*custody and handling*), barang muatan dibedakan menjadi tiga golongan, yaitu<sup>13</sup>
- Barang berbahaya (*dangerous cargo*) yang sifatnya mudah terbakar (*highly flammable*), mudah meledak (*highly explosive*), mudah pecah (*highly breakable*), mengandung racun (*poisonous*).
  - Barang dingin atau beku (*refrigerated cargo*) yang perlu diangkut menggunakan ruang pendingin, misalnya, daging atau ikan segar, obat-obatan.
  - Barang yang panjang atau beratnya melebihi ukuran tertentu, misalnya barang peti kemas, barang koli (iriman atau bagasi).

b. Alat Pengangkut

---

<sup>13</sup> Ibid hlm 116

Sebagai pengusaha yang menjalankan perusahaan angkutan, pengangkut memiliki alat pengangkut sendiri atau menggunakan alat pengangkut milik orang lain dengan perjanjian sewa. Alat pengangkut terdiri dari:

#### 1) Kereta Api

Kereta api adalah kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan kendaraan lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel. menurut kegunaannya, kereta api digolongkan menjadi dua, yaitu:

- Kereta api barang yang digunakan khusus untuk mengangkut barang.
- Kereta api penumpang yang digunakan khusus untuk mengangkut penumpang

#### 2) Kendaraan Umum

Kendaraan umum adalah alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu dan dipungut bayaran bagi yang menggunakan fasilitas ini. Kendaraan umum wajib dilakukan pendaftaran, tujuannya adalah untuk:

- Mengumpulkan data yang dapat digunakan untuk tertib administrasi, pengendalian kendaraan yang dioperasikan di Indonesia.
- Mempermudah penyidikan pelanggaran atau kejahatan yang

menyangkut kendaraan yang bersangkutan serta dalam rangka perencanaan, rekayasa, dan manajemen lalu lintas dan angkutan jalan.

- Memenuhi kebutuhan data lainnya dalam rangka perencanaan pembangunan nasional.

### 3) Kapal Niaga

Kapal niaga adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apa-pun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis.

Beberapa jenis kapal niaga, yaitu:

- Kapal yang digerakkan dengan tenaga mekanik adalah kapal yang mempunyai penggerak mesin (kapal motor, kapal uap)
- Kapal yang berdaya dukung dinamis adalah jenis kapal yang dapat dioperasikan di permukaan air atau di atas permukaan air dengan menggunakan daya dukung dinamis yang diakibatkan oleh kecepatan dan/atau rancang bangun kapal itu sendiri (*jet foil*).
- Kapal penumpang (*passanger ship*) adalah kapal yang dibangun khusus untuk mengangkut penumpang. Kapal ini terdiri dari beberapa geladak dan tiap geladak terdiri dari kamar-kamar penumpang berbagai kelas, seperti Kapal Kambuna dan Kerinci.
- Kapal barang penumpang (*cargo-passanger ship*) adalah kapal yang

dibangun untuk mengangkut barang dan penumpang bersama-sama. Kapal ini terdiri dari beberapa geladak untuk barang dan kamar untuk penumpang.

- Kapal barang dengan akomodasi penumpang terbatas, yaitu kapal barang biasa, tetapi diizinkan membawa penumpang dalam jumlah terbatas, yaitu maksimum dua belas orang yang ditempatkan dalam kamar, bukan di geladak (dek). Kapal wajib didaftarkan.

Di Indonesia system pendaftaran kapal adalah sistem tertutup, dalam arti hanya kapal-kapal yang memenuhi persyaratan tertentu yang dapat didaftarkan di Indonesia, yaitu kapal harus berukuran isi kotor sekurang-kurangnya 20 m<sup>3</sup> atau yang dinilai sama dengan itu serta dimiliki oleh warga negara Indonesia atau badan hukum yang didirikan berdasarkan hukum Indonesia dan berkedudukan di Indonesia. Syarat tanda pendaftaran kapal adalah *groose acte*. Kapal juga harus memiliki tanda kebangsaan, yang diperoleh berdasarkan negara di mana kapal tersebut didaftarkan. Kapal yang telah didaftarkan dan mempunyai tanda kebangsaan dapat dibebani beban hipotik, berarti oleh hukum kapal tersebut dianggap sebagai barang tetap, sehingga dapat dijadikan jaminan utang.

#### **K. Tinjauan Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran**

Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran Pasal 1 menyatakan bahwa pelayaran adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan

angkutan di perairan, kepelabuhan, serta keamanan dan keselamatan. Sedangkan berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Pasal 1, pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan serta perlindungan yang maritim. Sedangkan menurut pasal 309 KUHD buku kedua Hak-Hak Dan Kewajiban-Kewajiban Yang Timbul Dari Pelayaran, yaitu kapal adalah semua alat berlayar bagaimanapun namanya dan apapun sifatnya.

Pelayaran adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan perairan, pelabuhan, serta keamanan dan keselamatannya.<sup>2</sup> Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin, atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Pengangkutan dapat dikatakan sebagai kegiatan-kegiatan yang dilakukan untuk memindahkan barang (muatan) atau orang (penumpang) dari suatu tempat (asal) ke tempat tujuan.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran Pasal 7 menyatakan bahwa “kenavigasian meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan sarana bantu navigasi pelayaran, telekomunikasi pelayaran, hidrografi, alur dan pelintasan, pemaduan penanganan kerangka kapal, salvage, dan pekerjaan bawah air untuk kepentingan keselamatan pelayaran.

Pasal 343 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, di mana menyatakan bahwa “Nakhoda diwajibkan mengikuti dengan teliti peraturan-peraturan yang

lazim dan peraturan-peraturan yang ada untuk menjamin kelayakan mengarungi laut dan keamanan kapal, keamanan para penumpang dan keamanan pengangkutan muatan. Ia tidak mengadakan perjalanan, kecuali apabila kapal memenuhi syarat untuk melakukan perjalanan, diperlengkapi dengan pantas dan cukup diawaki.”

Menurut Pasal 522 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang menyatakan bahwa “persetujuan pengangkutan mewajibkan si pengangkut untuk menjaga keselamatan si penumpang, sejak saat si penumpang ini masuk dalam kapal hingga saat ia meninggalkan kapalnya.

Bagi sebuah kapal yang akan dioperasikan harus dalam keadaan layak laut kapal. Dikatakan layak laut kapal tersebut harus memenuhi persyaratan-persyaratan antara lain, sertifikat kapal (masa berlaku) pengawakan kapalnya cukup, memiliki alat pencegah pencemaran, alat-alat keselamatan atau alat penolong yang cukup.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan Pasal 19 ayat (1) menyatakan bahwa “ruang penumpang harus dipisahkan dengan sekat dari kamar awak kapal, ruang muatan dan ruang lainnya”.

Maka dari itu, di dalam pembentukan perusahaan pengangkutan ini, diperlukan beberapa syarat sebagaimana yang dituangkan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 1969 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Angkutan Laut Pasal 2 yaitu:



- a. Bahwa perusahaan angkutan laut harus mempunyai jumlah kapal minimal 2 (dua) unit.
- b. Harus mempunyai kantor tempat bekerja.
- c. Harus mempunyai modal.

Tujuan manajemen keselamatan dari perusahaan pelayaran antara lain

Meliputi:

1. Menyiapkan peralatan keselamatan dalam operasi kapal dan keselamatan lingkungan kerja.
2. Menciptakan perlindungan atas semua resiko yang mungkin akan terjadi atau yang diketahui.
3. Secara terus menerus meningkatkan keterampilan manajemen keselamatan dari personil darat dan kapal, termasuk dalam keadaan darurat yang ada hubungannya dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan.

Dalam melakukan pelayaran kapal laut harus dilengkapi dengan alat-alat perlengkapan seperti yang disyaratkan oleh Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran, seperti perlengkapan alat penolong yang berupa sekoci, pelampung masalah konstruksi bangunan, dan masalah navigasi. Dan banyak lagi persyaratan-persyaratan lainnya yang harus dilengkapi.

Adapun alat-alat keselamatan diantaranya adalah sebagai berikut:

1. Sekoci penolong
2. Sekoci
3. Alat penolong

4. Tangga untuk memasuki sekoci penolong
5. Pelampung penolong
6. Pakaian pelindung hawa/air dingin
7. Jaket pelampung tambahan
8. Peluncur untuk meninggalkan kapal
9. Radio untuk sekoci.
10. Alat pelempar tali
11. Tempat penyimpanan alat-alat yang diperlukan dalam keadaan darurat
12. Baju petugas pemadam kebakaran
13. Pom pemadam darurat
14. Tabung-tabung pemadam kebakaran yang dapat dijinjing/dibawa
15. Tabung-tabung pemadam api sistem tetap
16. Penutup ventilasi secara darurat
17. Pengaturan pompa secara darurat
18. Mesin generator darurat
19. Almari penyimpan alat-alat dan obat-obatan/P3K
20. Pintu kedap air
21. Pintu tahab air
22. Sekat-sekat tahan api
23. Pesawat telpon darurat
24. Lonceng-lonceng tanda bahaya
25. Alat-alat bantuan pernapasan darurat
26. Peralatan untuk menangani tumpahan minyak
27. Ruang kontrol keselamatan
28. Peralatan menanggulangi kerusakan.

Berkenaan dengan keselamatan pelayaran telah tercantum dalam Pasal 343 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang menyatakan bahwa nakhoda diwajibkan mengikuti dengan teliti peraturan-peraturan yang lazim dan peraturan-peraturan

yang ada untuk menjamin kelayakan mengarungi laut dan keamanan kapal, keamanan para penumpang dan keamanan pengangkutan muatan.

Dengan memperhatikan ketentuan pasal 468 KUHD, maka tanggung jawab pengangkut adalah pada saat barang yang diterimanya dan berakhir pada saat penyerahan pada pihak yang berhak.<sup>14</sup>

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran di dalam peraturan pelaksanaannya yang tertuang dalam Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan Pasal 70 ayat (1) menyatakan bahwa “kapal sesuai dengan jenis, ukuran dan daerah pelayarannya harus memiliki alat penolong.

Sebuah kapal yang akan dioperasikan harus memenuhi persyaratan-persyaratan, yang diantaranya memiliki alat penolong yang cukup, salah satunya adalah pelampung. Hal ini sesuai amanat dari Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan, khusus mengenai alat penolong yang berupa pelampung, diatur kriteria atau persyaratan seperti yang diamanatkan oleh pasal 70 ayat (2) yang persyaratannya adalah:

1. Dibuat dari bahan dan mutu yang memenuhi syarat;
2. Mempunyai konstruksi dan daya apung yang baik, sesuai dengan kapasitas dan beban yang ditentukan;
3. Diberi warna yang mencolok sehingga mudah dilihat;

---

<sup>14</sup> Wiwoho Soedjono, *Hukum Pengangkutan Laut Di Indonesia Dan Perkembangannya*, Yogyakarta: Liberty, 1987. h. 5

4. Telah lulus uji coba produksi dan uji coba pemakaian dalam pengoprasian dan diberi tanda legalitas;
5. Dengan jelas dan tetap mencantumkan nama kapal dan/atau spesifikasi alat penolong; dan
6. Ditempat pada tempat sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Berkenaan dengan keselamatan pelayaran telah tercantum dalam Pasal 343 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang menyatakan bahwa “nakhoda diwajibkan mengikuti dengan teliti peraturan-peraturan yang lazim dan peraturan-peraturan yang ada untuk menjamin kelayakan mengarungi laut dan keamanan kapal, keamanan para penumpang dan keamanan pengangkutan muatan. Ia tidak mengadakan perjalanan, kecuali apabila kapal memenuhi syarat untuk melakukan perjalanan, diperlengkapi dengan pantas dan cukup diawaki.

Namun demikian walaupun nakhoda telah mempersiapkan dirinya dengan segala keahlian serta kemampuan yang dimilikinya, tetapi apabila alat angkutnya tidak dalam kondisi layak laut, yang salah satunya adalah tidak memiliki sekoci, maka keselamatan penumpang akan terancam.

Dalam pengangkutan transportasi laut, penumpang merupakan konsumen angkutan laut, sedangkan perusahaan kapal adalah pihak pelaku usaha penyedia jasa transportasi laut. Oleh karena itu sebagai penumpang kapal yang merupakan konsumen pemakai jasa angkutan laut perlu dilindungi secara hukum.<sup>15</sup>

---

<sup>15</sup> Soegijatna Tjakra Negara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang* Jakarta: Rineka Cipta, 1995, h. 67

Hal ini sejalan dengan bunyi Pasal 522 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yang menyatakan bahwa “persetujuan pengangkutan mewajibkan si pengangkut untuk menjaga keselamatan si penumpang, sejak saat si penumpang masuk dalam kapal hingga saat ia meninggalkan kapalnya.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan Pasal 69 ayat (1) menyatakan bahwa “kapal sesuai jenis dan ukurannya harus:

1. Dirancang bangun dan dikonstruksikan dalam jurnal-jurnal vertikal utama dan horizontal untuk perlindungan terhadap bahaya kebakaran dan,
2. Dilengkapi dengan perangkat penemu kebakaran yang dipasang secara tetap dan memenuhi persyaratan.

Pasal 69 ayat (1) menyatakan bahwa “kapal sesuai dengan jenis dan ukurannya harus dilengkapi:

1. Sistem pemadam kebakaran dan alat pemadam kebakaran jinjing yang memenuhi persyaratan , dan
2. Perlengkapan petugas pemadam kebakaran yang memenuhi persyaratan.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan pasal 72 ayat (1) menyatakan bahwa “kapal sesuai dengan jenis, ukuran dan daerah pelayarannya harus dilengkapi dengan perlengkapan navigasi elektronika kapal yang memenuhi persyaratan.

Pasal 70 ayat (3) selanjutnya menyatakan bahwa alat penolong sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) terdiri dari:

1. Alat penolong perorangan
2. Sekoci penolong
3. Rakit penolong kembang
4. Rakit penolong tegar
5. Sekoci penyelamat
6. Alat apung
7. Alat peluncur

Pasal 82 ayat (3) menyatakan bahwa “di setiap kapal memiliki sekoci harus tersedia sijil sekoci yang memuat petunjuk bagi anak buah kapal dan penumpang untuk menempati sekoci penolong apabila dalam keadaan bahaya dan ada perintah nakhoda meninggalkan kapal.

Pasal 8 ayat (3) Peraturan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan menyatakan bahwa “pengoperasian sarana bantu navigasi dan telekomunikasi pelayaran dilaksanakan oleh petugas yang memenuhi persyaratan kesehatan, pendidikan, dan kecakapan.

Pasal 10 ayat (1) selanjutnya menyatakan bahwa “pemilik dan atau operator kapal bertanggung jawab atas setiap kerusakan dan hambatan yang disebabkan oleh pengoperasian kapalnya pada sarana bantu navigasi pelayaran, telekomunikasi pelayaran, serta fasilitas alur pelayaran di sungai dan di danau, kecuali:

1. Apabila kerusakan tersebut diakibatkan oleh keadaan yang tidak dapat dielakkan atau keadaan memaksa.

2. Apabila yang bersangkutan dapat membuktikan bahwa kerusakan tersebut terjadi bukan karena kesalahannya.

Pasal 10 ayat (2) menyatakan bahwa pemilik dan operator kapal yang karena kesalahannya sebagaimana yang dimaksudkan dalam ayat (1) wajib memperbaiki dan atau mengganti sehingga fasilitas tersebut berfungsi seperti semula.

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan pasal 79 ayat (9) mengisyaratkan bahwa “untuk setiap kamar penumpang harus tersedia ruang sekurang-kurangnya 3,10 M<sup>2</sup> ditambah dengan 0,37 M<sup>2</sup> luas geladak untuk ruang peranganin.

Berdasarkan Peraturan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan pasal 79 ayat (3) menyatakan bahwa “ruang penumpang harus dilengkapi ventilasi dan penerangan yang cukup.

Berdasarkan Peraturan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan pasal 72 ayat (1) menyatakan bahwa “kapal sesuai dengan jenis, ukuran, dan daerah pelayarannya harus dilengkapi dengan perlengkapan navigasi elektronika kapal yang memenuhi persyaratan”.

Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan Pasal 59 ayat (11) yang merupakan pelaksanaan dari undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran menyatakan bahwa “di kapal harus tersedia kamar kecil dan kamar mandi serta dapur sesuai dengan persyaratan.





## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Jenis Penelitian**

Pendekatan masalah yang digunakan dalam penulisan Skripsi ini adalah dengan menggunakan pendekatan yuridis normatif (*legal research*). Pendekatan yuridis normatif adalah pendekatan yang menelaah hukum sebagai kaidah yang dianggap sesuai dengan penelitian yuridis normatif atau penelitian hukum tertulis. Pendekatan yuridis normatif dilakukan dengan cara melihat, menelaah hukum serta hal yang bersifat teoritis yang menyangkut asas-asas hukum, sejarah hukum, perbandingan hukum, taraf sinkronisasi yang berkenaan dengan masalah yang akan dibahas di dalam skripsi ini, sehingga dalam penelitian ini juga digunakan metode penelitian empiris untuk mendukung penerapan aturan yang berlaku.

#### **B. Sumber Data**

Sumber data yang dipergunakan penulis dalam penulisan skripsi ini adalah data sekunder. Data sekunder yaitu data yang penulis peroleh dari studi kepustakaan (*library research*) yang merupakan bahan ilmu pengetahuan hukum mengikat yang terdiri dari bahan hukum antara lain:

1. Bahan hukum primer yaitu terdiri dari ketentuan perundang-undangan :
  - b) UUD 1945.
  - c) UU No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran
  - d) Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di

perairan

e) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

2. Bahan hukum sekunder yaitu bahan-bahan yang berhubungan dengan bahan hukum primer dan dapat membantu menganalisa dan memahami bahan hukum primer antara literatur dan referensi, misalnya artikel-artikel ilmiah, buku-buku, dan bahan-bahan yang berhubungan dengan masalah pelayaran.
3. Bahan hukum tersier yaitu bahan-bahan yang memberikan petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder seperti kamus, bibliografi, ensiklopedia dan sebagainya.

Sedangkan data Primer diperoleh dari lapangan melalui wawancara dengan pihak terkait.

### **C. Teknik Pengumpulan dan Pengolahan Data**

#### **1. Teknik Pengumpulan Data**

Studi kepustakaan dimaksudkan untuk memperoleh data-data sekunder. Sehubungan dalam hal ini penulis melakukan serangkaian kegiatan studi dokumenter dengan cara membaca, mencatat, mengutip buku-buku atau referensi dan menelaah peraturan perundang-undangan, dokumen dan informasi lain yang ada hubungannya dengan permasalahan yang ada di dalam Skripsi ini. Sedangkan data primer diperoleh melalui wawancara yang pertanyaannya sudah dipersiapkan terlebih dahulu.

#### **2. Teknik Pengolahan Data**

Dari data yang diperoleh baik dari studi lapangan maupun dari studi

kepustakaan digunakan metode-metode antara lain :

- a. Seleksi data yaitu data yang diperoleh, diperiksa dan diteliti mengenai kelengkapannya, kejelasan, kebenaran, sehingga terhindar dari kekurangan dan kesalahannya.
- b. Klasifikasi data yaitu menempatkan data-data menurut kelompok-kelompok yang telah ditetapkan sesuai dengan pokok bahasan.
- c. Penyusunan data yaitu dengan menyusun dan menempatkan data pada setiap pokok bahasan secara sistematis sesuai dengan tujuan penulisan.

#### **D. Analisis Data**

Analisis data dengan cara deskriptif kualitatif yaitu menguraikan data ke dalam bentuk kalimat yang sistematis sehingga memudahkan untuk menarik kesimpulan dan menjawab permasalahan yang ada dalam penulisan skripsi ini. Penarikan kesimpulan itu dimaksudkan agar ada pengrucutan hasil penelitian yang dilakukan dengan cara pembuatan penulisan dengan metode khusus umum, maksudnya yaitu cara berfikir yang didasarkan atas fakta-fakta yang bersifat khusus yang kemudian diambil kesimpulan secara umum, dimaksudkan untuk mendapatkan apa yang disimpulkan penulisan mengajukan saran.

## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Tanggungjawab Pelayanan Jasa Transportasi Laut PT Pelni Terhadap Penumpang dan Barang Menurut Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.**

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Pasal 63 ayat (1) menyatakan bahwa penyandang cacat dan orang sakit berhak memperoleh pelayanan berupa perlakuan khusus dalam angkutan di perairan. Pentingnya pengaturan layak laut dan tanggung jawab kapal oleh suatu perusahaan transportasi kapal berkaitan dengan pengaturan perlindungan konsumen (penumpang). Dimana penumpang berhak memperoleh keamanan dan keselamatan dalam melakukan perjalanan melalui jalur transportasi laut

Tanggung jawab pengangkut menurut Pasal 86 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran adalah sebagai berikut: “perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab atas akibat yang timbul pengoperasian kapalnya berupa: kematian atau lukanya penumpang yang diangkut, musibah atau hilangnya atau rusaknya barang yang diangkut, keterlambatan angkutan penumpang atau barang yang diangkut. Jika perusahaan angkutan dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud dan bukan disebabkan oleh kesalahannya, maka dapat dibebaskan sebagian atau seluruh dari tanggung jawabnya.

Tanggung jawab pelaku usaha pelayaran atau pengusaha kapal diatur pada pasal 321 KUHD berbunyi “pengusaha bertanggung jawab atas kerugian yang ditimpakan kepada pihak ketiga karena perbuatan melawan hukum dari mereka yang dalam dinas tetap atau sementara pada kapal karena jabatannya atau karena melaksanakan kegiatannya ada di kapal melakukan pekerjaan untuk suatu muatan.

Menurut pasal tersebut, pertanggung jawaban dari pengusaha kapal ada dua macam yaitu:

1. Pengusaha kapal bertanggung jawab atas perbuatan-perbuatan hukum yang oleh orang-orang bekerja di kapal dilakukan oleh mereka dalam lingkungan pekerjaan masing-masing.
2. Pengusaha kapal bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh perbuatan-perbuatan melawan hukum dari orang-orang yang bekerja atas kapal untuk keperluan kapal atau muatannya dengan syarat bahwa perbuatan melawan hukum itu dilakukan masih dalam lingkungan pekerjaan masing-masing.

Undang-Undang Dasar 1945 sangat jelas menegaskan bahwa pemerintah berkepentingan untuk melindungi segenap warga Negara Indonesia dan mewujudkan masyarakat yang adil dan makmur serta mewujudkan kehidupan bangsa. Hal ini menggambarkan adanya bentuk perlindungan yang diberikan untuk Negara dalam segala bentuk kehidupan.

Untuk mewujudkan masyarakat adil dan makmur ini, perlindungan bagi warga Negara baik sebagai individu maupun sebagai kelompok merupakan hal yang penting. Karena tanpa ada perlindungan yang menimbulkan rasa aman bagi rakyat tidak mungkin tercapai suatu kesejahteraan bagi masyarakat.

Perlindungan konsumen merupakan masalah kepentingan manusia dan mewujudkan perlindungan konsumen adalah mewujudkan hubungan berbagai dimensi yang satu sama lainnya mempunyai keterkaitan dan saling ketergantungan antara konsumen, pengusaha dan pemerintah.<sup>16</sup>

Perlindungan konsumen dipandang secara materil maupun formil adalah sangat penting mengingat semakin majunya ilmu pengetahuan dan teknologi yang merupakan motor penggerak bagi produktifitas dan efektifitas produksi atas barang dan jasa yang dihasilkan mencapai sasaran usaha. Dalam rangka mengejar dan mencapai hal tersebut, maka baik langsung maupun tidak langsung konsumen merasakan dampaknya. Dengan demikian perlindungan konsumen adalah hal yang mutlak dilakukan terutama dalam menyongsong era perdagangan bebas.

Tidak adanya perlindungan konsumen telah meletakkan posisi konsumen pada tingkat yang rendah dibandingkan pelaku usaha. Selain itu tidak terdapatnya alternative yang dapat diambil oleh konsumen merupakan rahasia umum dalam dunia industri usaha di Indonesia. Pelaku usaha selalu berada pada posisi yang

---

<sup>16</sup> As Nazution, *Konsumen dan Hukum*, (Jakarta: Justaka Sinar Harapan, 1983), h. 19

lebih menguntungkan karena pelaku usaha selalu dapat berlindung dibalik *standart contract* (perjanjian baku)

Dilatar belakangi lemahnya posisi konsumen tersebut, maka dimulailah gerakan perlindungan konsumen, ditandai dengan lahirnya yayasan lembaga perlindungan konsumen Indonesia (YLKI) pada bulan Mei 1973. Secara historis, berdirinya yayasan lembaga perlindungan konsumen Indonesia (YLKI) berkaitan dengan rasa mawas diri terhadap promosi untuk memperlancar barang-barang dalam negeri, atas desakan suara dari masyarakat, kegiatan promosi ini harus diimbangi dengan langkah-langkah pengawasan, agar masyarakat tidak dirugikan dan kualitasnya terjamin.

Menurut sistem hukum Indonesia, perjanjian pengangkutan tidak disyaratkan harus tertulis, cukup dengan lisan, asal ada persesuaian kehendak (konsensus). Dari pengertian diatas dapat diartikan bahwa untuk adanya suatu perjanjian pengangkutan cukup dengan adanya kesepakatan (konsensus) diantara para pihak, hal ini sebagai imana yang telah diatur dalam ketentuan Pasal 90 KUHD yang menyatakan: Surat angkutan merupakan persetujuan antara si pengirim atau ekspediter pada pihak satu dan pengangkut atau juragan perahu pada pihak lain dan surat itu memuat selain apa yang kiranya telah disetujui oleh kedua belah pihak, seperti misalnya mengenai waktu dalam mana pengangkutan telah harus selesai dikerjakannya dan mengenai penggantian rugi dalam hal kelambatan, memuat juga:

1. Nama dan berat atau ukuran barang-barang yang diangkut, begitupun merek-merek dan bilangannya;
2. Nama orang kepada siapa barang-barang dikirimkannya;
3. Nama dan tempat si pengangkut atau juragan perahu;
4. Jumlah upah pengangkut;
5. Tanggal;
6. Tanda tangan si pengirim atau ekspediter.:

Menurut Pasal 1367 Kitab Undang Undang Hukum Perdata yang selanjutnya disingkat KUHPerdata, tanggung jawab hukum kepada orang yang menderita kerugian tidak hanya terbatas kepada perbuatan sendiri, melainkan juga perbuatan, karyawan, pegawai, agen, perwakilannya apabila menimbulkan kerugian kepada orang lain, sepanjang orang tersebut bertindak sesuai dengan tugas dan kewajiban yang dibebankan kepada orang tersebut

Tanggung jawab perusahaan pengangkutan dalam angkutan laut terhadap penumpang dimulai sejak diangkutnya penumpang sampai di tempat tujuan yang telah disepakati. Demikian juga halnya dengan tanggung jawab terhadap pemilik barang (pengirim) dimulai sejak barang diterima untuk diangkut sampai diserahkannya barang kepada pengirim atau penerima. Yang dimana tanggung jawab tersebut dikarenakan telah terjadinya kecelakaan. Kecelakaan adalah suatu



kejadian yang tidak dikehendaki dan tidak diduga semula yang dapat menimbulkan korban manusia dan/atau harta benda.<sup>17</sup>

Dalam hukum pengangkutan dikenal adanya lima prinsip tanggung jawab pengangkut, yaitu:

a. Tanggung jawab praduga bersalah (*Presumption of Liability*)

Menurut prinsip ini, ditekankan bahwa selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul pada pengangkutan yang diselenggarakannya, tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa dia tidak bersalah, maka dia dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti rugi kerugian itu. Beban pembuktian ini diberikan kepada pihak yang dirugikan dan bukan pada pengangkut. Hal ini diatur dalam pasal 1365 KUHPerdara tentang perbuatan melawan hokum (*illegal act*) sebagai aturan umum dan aturan khususnya diatur dalam undang-undang tentang masing-masing pengangkutan. Dalam perjanjian pengangkutan, perusahaan angkutan dan pengirim boleh menjanjikan prinsip tanggung jawab praduga, biasanya dirumuskan dengan “(kecuali jika perusahaan angkutan dapat membuktikan bahwa kerugian itu dapat karena kesalahannya)”.

Selain itu, KUHD juga menganut prinsip tanggung jawab karena praduga bersalah. Dalam ketentuan pasal 468 ayat 2 KUHD yaitu, “apabila barang yang diangkut itu tidak diserahkan sebagian atau seluruhnya atau rusak, pengangkut bertanggung jawab mengganti kerugian kepada pengirim,

---

<sup>17</sup> Wawancara, Sunarko, Kepala Divisi Pemasaran Angkutan penumpang, tanggal 12 Februari 2023

kecuali dia dapat membuktikan bahwa diserahkan sebagian atau seluruh atau rusaknya barang itu karena peristiwa yang tidak dapat dicegah atau tidak dapat dihindari terjadinya.

Dengan demikian jelas bahwa dalam hukum pengangkutan di Indonesia, prinsip tanggung jawab karena kesalahan dan karena praduga bersalah keduanya dianut. Tetapi prinsip tanggung jawab karena kesalahan adalah asas, sedangkan prinsip tanggung jawab karena praduga adalah pengecualian, artinya pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam penyelenggaraan pengangkutan, tetapi jika pengangkut berhasil membuktikan bahwa dia tidak bersalah atau lalai, maka dia dibebaskan dari tanggung jawab.<sup>18</sup>

b. Tanggung Jawab Atas Dasar Kesalahan (*Baseb on Faultor Negligence*)

Dapat dipahami, dalam prinsip ini jelas bahwa setiap pengangkut harus bertanggung jawab atas kesalahannya dalam penyelenggaraan pengangkutan dan harus mengganti rugi dan pihak yang dirugikan wajib membuktikan kesalahan pengangkut. Beban pembuktian ini diberikan kepada pihak yang dirugikan dan bukan pada pengangkut. Hal ini diatur dalam pasal 1365 KUHPerdata tentang perbuatan melawan hukum (*illegal act*) sebagai aturan umum dan aturan khususnya diatur dalam undang-undang tentang masing-masing pengangkutan. Dalam KUHD, prinsip ini juga dianut pada pasal 468 ayat (2).

---

<sup>18</sup> Abdulkadir Muhammad, *Loc. Cit.*, Hlm. 48.

c. Tanggung Jawab Pengangkut Mutlak (*Absolut Liability*)

Pada prinsip ini, titik beratnya adalah pada penyebab bukan kesalahannya. Menurut prinsip ini, pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakan tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian, unsur kesalahan tak perlu dipersoalkan. Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian itu. Prinsip ini dapat dapat dirumuskan dengan kalimat: pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul karena peristiwa apapun dalam penyelenggaraan pengangkutan ini.

Dalam peraturan perundang-undangan mengenai pengangkutan, ternyata prinsip tanggung jawab mutlak tidak diatur, mungkin karena alasan bahwa pengangkut yang berusaha dibidang jasa angkutan tidak perlu di bebani dengan resiko yang terlalu berat. Akan tetapi tidak berarti bahwa pihakpihak tidak boleh menggunakan prinsip ini dalam perjanjian pengangkutan. Para pihak boleh saja menjanjikan penggunaan prinsip ini untuk kepentingan praktis penyelesaian tanggung jawab, berdasarkan asas kebebasan berkontrak. Jika prinsip ini digunakan maka dalam perjanjian pengangkutan harus dinyatakan dengan tegas, misalnya pada dokumen pengangkutan

d. Pembatasan Tanggung Jawab Pengangkut (*Limitation of Libelity*)

Bila jumlah ganti rugi sebagaimana yang ditentukan oleh pasal 468 KUHD itu tidak dibatasi, maka ada kemungkinan pengangkut akan menderita rugi

dan jatuh pailit. Menghindari hal ini, maka undang-undang memberikan batasan tentang ganti rugi. Jadi, pembatasan ganti rugi dapat dilakukan oleh pengangkut sendiri dengan cara mengadakan klausula dalam perjanjian pengangkutan, konosemen atau *charter party*, dan oleh pembentuk undang-undang.

e. *Presumption of Non Liability*

Dalam prinsip ini, pengangkut dianggap tidak memiliki tanggung jawab. Dalam hal ini, bukan berarti pengangkut membebaskan diri dari tanggung jawabnya ataupun dinyatakan bebas tanggungan atas benda yang diangkutnya, tetapi terdapat pengecualian-kecualian dalam mempertanggung jawabkan suatu kejadian atas benda dalam angkutan. Prinsip-prinsip tanggung jawab perusahaan pengangkut yang diatur dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang terdapat pada pasal 40 dan pasal 41 tersebut menyebutkan bahwa perusahaan angkutan menggunakan prinsip tanggung jawab pengangkut mutlak dan prinsip tanggung jawab praduga bersalah.<sup>19</sup>

Pada dasarnya pengangkut bertanggung jawab atas musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut sejak barang tersebut diterima oleh pengangkut dari pihak pengirim/pemilik barang, merupakan suatu konsekuensi perjanjian pengangkutan yang telah diadakan antara pengangkut

---

<sup>19</sup> Imam Musjab, 2010, *Prinsip Tanggung Jawab Dalam Pengangkutan*, <http://ahliasuransi.com/prinsip-tanggung-jawab-dalam-pengangkutan/>

dengan penumpang atau pemilik barang atau pengirim barang, dimana sesuai dengan pasal 40 UU No. 17 Tahun 2008. Tanggung jawab yang tertuang dalam pasal 40 UU No. 17 Tahun 2008 tersebut kembali diperjelas kedalam pasal 41 UU No. 17 Tahun 2008 yang menentukan sebagai berikut:

1. Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa :
  - a. Kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
  - b. Musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut;
  - c. Keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut; atau
  - d. Kerugian pihak ketiga
2. Jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c, dan huruf d bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya.
3. Perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundangundangan.

Berdasarkan ketentuan pasal 41 ayat (3) dapat diperoleh bahwa atas tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada pasal 41 (1) UU No. 17 Tahun 2008, yaitu akibat dari pengoperasian kapal, pengangkut juga

diwajibkan untuk mengasuransikan tanggung jawabnya tersebut. Apabila perusahaan pengangkutan tidak melaksanakan ketentuan pasal 41 ayat (3) di atas, dapat dijatuhkan sanksi yang ditentukan sesuai dengan Pasal 292 UU No. 17 tahun 2008. Ketentuan umum lainnya mengenai tanggung jawab pengangkut (Liability of the Carrier) dapat dilihat didalam pasal 468 KUHD, sebagai suatu pasal mengenai pertanggungjawaban pengangkut yang membawa konsekuensi berat bagi pengangkut. Selain itu, Pasal 477 KUHD menetapkan pula bahwa pengangkut juga bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan karena terlambatnya diserahkan barang yang diangkut. Pertanggungjawaban pengangkut ini juga telah diatur dalam *The Hague Rules 1924 article 1 (2)* yaitu sejak barang itu dimuat sampai barang dibongkar. Dengan demikian maka pertanggungjawaban pengangkut itu berakhir sejak barang itu dibongkar dan diserahkan dekat kapal. *The Hamburg Rules 1978* yang ditemukan didalam article 4, menyatakan bahwa pertanggungjawaban pengangkut adalah pada saat barang-barang berada dibawah penguasaannya yaitu di pelabuhan pemberangkatan, selama berlangsungnya pengangkutan sampai di pelabuhan pembongkaran. Dengan ketentuan demikian sangat jelas bahwa masa pertanggungjawaban pengangkut (*period of responsibility of the carrier*) dalam *The Hamburg Rules 1978* adalah lebih tegas, nyata dan memberi tanggung jawab yang besar bagi pengangkut. Akan tetapi, pengangkut dapat terbebas dari sebagian atau seluruh dari tanggung jawabnya dengan membuktikan bahwa kerugian

atas musnah, hilang atau rusaknya barang bukan merupakan kesalahannya yang juga diatur dalam KUHD Pasal 477. Sebelumnya telah diuraikan tentang prinsip-prinsip tanggung jawab yang dikenal dalam hukum pengangkutan, yaitu :

- a. Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas dasar unsur kesalahan (*fault liability, liability based on fault principle*)
- b. Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga (*rebuttable presumption of liability principle*)
- c. Prinsip tanggung jawab mutlak (*no-fault liability, absolute atau strict liability principle*)

Apabila prinsip-prinsip tersebut dikaitkan dengan uraian diatas, maka dalam hal ini menganut prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga (*rebuttable presumption of liability principle*) bahwa pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab sesuai dengan ketentuan pasal 41 ayat (2) UU No.17 tahun 2008. Dalam prinsip ini pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya. Namun jika pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian yang timbul itu bukan kesalahannya, maka pengangkut dapat dibebaskan dari tanggung jawab membayar sebagian atau seluruh ganti kerugian tersebut.

Didalam tanggung jawab pengangkut atas kerusakan barang tersebut diwujudkan melalui pemberian ganti rugi, seperti yang tercantum dalam

pasal 472 KUHD sebagaimana yang disebutkan bahwa: “Ganti kerugian yang harus dibayar oleh si pengangkut karena diserahkan barang seluruhnya atau sebagian, harus dihitung menurut harganya barang dan jenis dan keadaan yang sama di tempat penyerahan pada saat barang tadi sedianya harus diserahkan, dengan dipotong apa yang telah terhemat dalam soal bea, biaya dan upah pengangkutan, karena tidak diserahkan barang tadi.”

Pihak yang bersangkutan dapat mengajukan klaim secara resmi dan tertulis kepada pihak pengangkut dengan dibuktikan dengan dokumen-dokumen yang sah, tetapi biasanya penyelesaian klaim didasarkan pada asas kekeluargaan dan musyawarah. Namun dalam hal ini, juga tidak menutup kemungkinan penggantian ganti rugi dapat berupa perbaikan terhadap barang-barang yang mengalami kerusakan sehingga dapat dianggap bahwa pihak pengangkut telah melakukan pembayaran ganti rugi.

Kepentingan konsumen yang harus dilindungi sehingga konsumen akan dengan mudah berlindung di balik norma-norma atau aturan-aturan hukum tersebut sebagai sarana perlindungan bagi dirinya. Hal tersebut berdasarkan pada Pasal 1 butir 1 UU Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen. Berdasarkan hasil inventarisasi peraturan perundang-undangan di bidang transportasi laut, baik secara hukum publik maupun keperdataan terdapat sumber-sumber formal peraturan itu antara lain UU No. 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, UU No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran, KUHPerdara, KUHD, Konvensi, Konvensi Internasional, UU lain



yang terkait, beberapa peraturan pemerintah, keputusan-keputusan menteri dan aturan-aturan pelaksana lainnya. Oleh karena itu, para konsumen (pengirim atau penerima barang) berhak mengklaim pihak pengangkut melalui tuntutan ganti rugi seperti yang tercantum dalam pasal 472 KUHD. Tuntutan ganti rugi (klaim) biasanya diselesaikan di pelabuhan pembongkaran antara pengikut dengan penerima barang. Hal-hal yang perlu dilakukan oleh pemilik barang dalam mengajukan tuntutan ganti rugi adalah sebagai berikut :

1. Pengirim atau penerima barang menyertakan Bill of Lading serta Resi Mualim dari party muatan dalam pengajuan tuntutan ganti rugi.
2. Setiap pengirim atau penerima barang berhak mendapat surat keterangan dari maskapai pelayaran atau pengangkut yang disebut "Notice of Claim". Biasanya maskapai pelayaran mengeluarkan surat-surat keterangan diantaranya : E.B (except bewijs) dan C.C.B (claim constatetering bewijs)
3. Berdasarkan bukti-bukti diatas, maka penerima barang berhak mengajukan surat tuntutan ganti rugi (klaim) pada pengangkut, yang berisikan antara lain: keterangan mengenai pengiriman barang-barang, penunjukan kepada TBT dan penjelasan ringkas mengenai kekurangan barang-barang yang dikonstatir jika pemeriksaan telah dilakukan maka diajukan kepada pengangkut, jumlah ganti rugi yang dituntut dan

penjelasan mengenai dasar perhitungan jumlah ganti rugi tersebut yang tercantum dalam CCB.

Setelah pengirim mengajukan surat tuntutan rugi kepada pengangkut, maka pengangkut memeriksa dan meneliti atas kekurangan/kerusakan barang. Selain itu, pengangkut juga perlu meneliti surat tuntutan tersebut apakah tuntutan tersebut telah kadaluwarsa atau belum dalam waktu 1 tahun sesudah penyerahan barang. Sesuai dalam pasal 487 dan pasal III ayat 6 The Hague Rules menetapkan bahwa penagihan hak "tuntutan hukum" atas penggantian kerugian harus dilakukan dalam 1 tahun sesudah penyerahan barang. Apabila pengangkut telah terbukti bersalah dalam kerusakan/kerugian barang tersebut maka pengangkut melakukan penggantian jumlah uang ganti rugi yang ditentukan atas peraturan yang tercantum pada konosemen. Namun, apabila tidak adanya keterangan harga barang di tempat tujuan, maka pengangkut akan mengganti kerugian atas dasar harga f.o.b, harga C & F dan harga c.i.f.

Setelah melakukan pengajuan klaim kepada pengangkut, pengirim atau penerima barang dapat melakukan pelaksanaan penyelesaian penuntutan ganti ruginya atas pelanggaran yang dilakukan oleh pengangkut melalui 2 (dua) cara yang sesuai dengan isi dalam Pasal 45 ayat (2) UU Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, yaitu :

- a) Non Litigasi Penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan melalui proses mediasi, arbitrase atau konsiliasi yang bertujuan untuk

mencapai kesepakatan mengenai bentuk dan besarnya ganti rugi agar tidak terjadinya kembali kerugian yang diderita oleh konsumen seperti diatur dalam Pasal 47 UU Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.

- b) Litigasi Penyelesaian sengketa konsumen setiap melalui lembaga yang bertugas menyelesaikan sengketa antara konsumen dan pelaku usaha atau melalui peradilan yang berada di lingkungan peradilan umum.

## **B. Hambatan Yang Dihadapi PT. Pelni Dalam Pelayanan Jasa Transportasi Laut**

Indonesia merupakan negara maritim yang terdiri dari pulau-pulau yang terbentang dari Sabang sampai Merauke, dengan jumlah pulau sebanyak 17.508. Jarak antarpulau tersebut tentunya memerlukan konektivitas pendukung untuk menunjang stabilitas perekonomian bangsa secara merata.

Berdasarkan data Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, Indonesia memiliki luas wilayah 5,180,053 km<sup>2</sup> dengan luas daratan 1,922,570 km<sup>2</sup> (37.11%) dan luas perairan 3,257,483 km<sup>2</sup> (62.89%). Data tersebut jelas memperlihatkan bahwa sebagian besar wilayah Indonesia terdiri dari perairan. Melihat hal tersebut, konektivitas sangat diperlukan mengingat kondisi geografis Indonesia yang sebagian besar adalah perairan.

Konektivitas antarpulau di Indonesia salah satunya ditunjang dengan ketersediaan pelabuhan. Menurut Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Pelabuhan: tempat yang terdiri atas daratan

dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

Pengertian kepelabuhanan yaitu segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang, dan/atau barang, keselamatan berlayar, serta tempat perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi.

Fungsi pelabuhan di Indonesia menjadi sangat penting seiring dengan berkembangnya industri yang berorientasi ekspor, karena pelabuhan menjadi salah satu unsur penentu dalam aktivitas perdagangan. Keberadaan pelabuhan pada hakikatnya adalah untuk memfasilitasi pemindahan barang antara moda transportasi darat (*inland transport*) dan moda transportasi laut (*maritime transport*) serta menyalurkan barang masuk dan keluar daerah pabean secepat dan seefisien mungkin.

Menurut Lestariono, pelabuhan laut mempunyai kedudukan yang strategis bagi pertumbuhan ekonomi dari suatu negara, mengingat:

1. Pelabuhan laut dapat menyediakan suatu akses langsung ke pasaran dunia yang merupakan kesempatan baik bagi negara sedang berkembang untuk berdagang dengan banyak negara tanpa biaya perantara;
2. Pelabuhan laut juga dapat merupakan sumber untuk mendapatkan mata uang asing (devisa) melalui barang atau komoditi yang diekspor;
3. Suatu pelabuhan laut yang besar dapat menjamin ketidaktergantungan ekonomi atau politik kepada negara lain; dan
4. Kegiatan mengimpor barang-barang konsumsi, bahan baku, dan modal dari negara industri (negara maju) melalui pelabuhan laut.

Efisiensi dan efektivitas kegiatan kepelabuhanan masih terkendala oleh beberapa permasalahan yang ada. Masalah kepelabuhanan adalah hal-hal yang menyangkut hubungan antara kapal, muatan, dan jasa pelabuhan. Kapal memerlukan tempat bersandar di dermaga dan memerlukan berbagai pelayanan selama di pelabuhan. Muatan memerlukan jasa terminal di pelabuhan dalam proses peralihan dari kapal ke angkutan darat. Pelabuhan menyediakan jasa-jasa bagi kapal dan muatan agar tidak terjadi hambatan dalam pelayaran kapal dan arus barang serta arus penumpang. Kegiatan pelayanan di pelabuhan ditunjang oleh beberapa prasarana, di antaranya: dermaga, terminal, gudang, lapangan penimbunan, navigasi dan telekomunikasi, peralatan bongkar muat, dan perkantoran.<sup>20</sup>

---

<sup>20</sup> Nasution (2004). Manajemen transportasi, [https://dspace.uui.ac.id/bitstream/handle/\\_123456789/8930/khirur%20fix.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://dspace.uui.ac.id/bitstream/handle/_123456789/8930/khirur%20fix.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Beberapa permasalahan dalam aktivitas di pelabuhan di antaranya:<sup>21</sup>

1. *Dwelling time* dan *waiting time*

*Dwelling time* merupakan sebuah proses yang dibutuhkan sejak barang/petikemas turun dari kapal atau barang/petikemas ditumpuk di lapangan penumpukan hingga barang/petikemas keluar dari terminal/pelabuhan. Terdapat tiga proses utama yang terjadi saat *dwelling time* di antaranya adalah *pre-clearance*, *customs-clearance* dan *post-clearance*. *Dwelling time* pada proses ekspor barang/petikemas terhitung lebih cepat dibandingkan kegiatan impor. *Waiting time* adalah waktu tunggu kapal untuk dapat bersandar di dermaga dan melakukan proses bongkar-muat barang. Semakin kecil atau *low waiting time*-nya maka kinerja bongkar muat di terminal/pelabuhan semakin baik. Sebaliknya, jika *waiting time*-nya semakin besar, maka akan berdampak pula pada kinerja terminal/pelabuhan. Faktor-faktor yang mempengaruhi *waiting time* di antaranya adalah ketersediaan fasilitas (kecukupan) dermaga, peralatan bongkar muat yang memadai serta fasilitas pendukung lainnya seperti lapangan penumpukan dan peralatan angkat dan angkut yang digunakan untuk kegiatan *trucking*, serta *lift on* dan *lift off* di lapangan penumpukan. Hal lain yang tidak kalah pentingnya adalah kinerja atau produktivitas bongkar muat yang dilakukan oleh *crane* di dermaga<sup>22</sup>.

---

<sup>21</sup> Wawancara, Sunarko, Kepala Divisi Pemasaran Angkutan penumpang, tanggal 12 Februari 2023

<sup>22</sup> <http://www.republika.co.id>

## 2. *Demurrage*

Salah satu permasalahan yang terjadi di Pelabuhan Indonesia adalah adanya demurrage. Demurrage adalah batas waktu pemakaian peti kemas di dalam pelabuhan (*container yard*). Batas waktu untuk barang impor dihitung sejak proses bongkar peti kemas (*discharges*) dari sarana pengangkut/kapal hingga peti kemas keluar dari pintu pelabuhan (*get out*), sedangkan untuk barang ekspor, batas waktu pemakaian peti kemas dihitung mulai dari pintu masuk pelabuhan (*get in*) sampai peti kemas dimuat (*loading*) ke atas sarana pengangkut/kapal. Seringkali, waktu tunggu untuk berlabuh jauh lebih lama daripada waktu untuk berlayar<sup>23</sup> *Free time demurrage* diberikan kepada penyewa apabila dapat mengembalikan peti kemas yang sudah dalam keadaan kosong kepada pihak pelayaran (*shipping line*) selama berada dalam batas waktu yang diberikan, jika terlambat maka penyewa harus membayar denda kepada perusahaan pelayaran.

## 3. Peralatan penunjang aktivitas Pelabuhan

Peralatan bongkar muat sangat dibutuhkan untuk menunjang kegiatan di pelabuhan. Permasalahan yang kerap terjadi adalah minimnya peralatan sehingga mengakibatkan terlambatnya aktivitas bongkar muat di pelabuhan. Hal tersebut menyebabkan keterlambatan kapal yang bersandar di pelabuhan sehingga harga sewa yang dibayarkan oleh pihak ekspedisi akan lebih besar dan akan berdampak pada harga jual barang yang ditawarkan. Permasalahan

---

<sup>23</sup> <http://www.beacukai.go.id>

kekurangan peralatan seperti *crane* dan *forklift* masih terjadi di beberapa pelabuhan Indonesia, salah satunya di pelabuhan Nusantara Waingapu, Kabupaten Sumba Timur, Nusa Tenggara Timur (NTT). Aktivitas bongkar muat di pelabuhan Waingapu untuk satu kapal peti kemas membutuhkan waktu dua sampai tiga hari, sementara kapal barang curah tanpa peti kemas membutuhkan waktu tiga hingga empat hari. Jika ada tambahan peralatan, maka waktu yang dibutuhkan untuk bongkar muat berpotensi dapat diselesaikan dalam waktu hanya satu hari.<sup>24</sup>

#### 4. Sumber Daya Manusia (SDM)

Meningkatnya kegiatan bongkar muat dan aktivitas perdagangan baik luar negeri maupun domestik berkorelasi dengan peningkatan kualitas pelayanan pelabuhan agar semakin efektif dan efisien. Upaya meningkatkan kualitas pelayanan pelabuhan tersebut salah satunya ditunjang oleh ketersediaan SDM yang andal dan memiliki keterampilan teknis dalam kegiatan operasional pelabuhan.

### **C. Upaya PT. PELNI Dalam Mengatasi Hambatan Dalam Memberi Pelayanan Transportasi Laut Terhadap Penumpang Dan Barang**

Berdasarkan kendala-kendala yang teridentifikasi, terdapat sejumlah penyebab yang dapat diketahui. Sehubungan dengan penyebab lamanya proses penerbitan izin impor untuk barang lartas, hasil wawancara menunjukkan bahwa terdapat instansi teknis yang masih secara manual memroses pengurusan dan

---

<sup>24</sup> <http://www.nttonlinenow.com>



penerbitan izin, yaitu belum adanya sistem informasi berupa aplikasi atau modul yang dibuat untuk melakukan pengajuan permohonan izin impor untuk barang lartas. Selain itu, masih banyaknya dokumen pelengkap yang dibutuhkan oleh instansi teknis juga menjadi salah satu penyebab lamanya pengurusan perizinan impor untuk barang lartas. Penyebab lain dari permasalahan ini adalah masih minimnya informasi mengenai barang yang terkena lartas maupun regulasi yang mengatur perizinan impor barang yang terkena lartas dari instansi teknis terkait.

Sejumlah upaya transformasi yang harus dilakukan Pelni diantaranya yaitu: <sup>25</sup>

1. Melakukan digitalisasi layanan. Dengan adanya digitalisasi, akan memacu produktivitas dan mempercepat pelayanan sehingga diharapkan akan memberikan kemudahan berinvestasi bagi para pelaku usaha. proses layanan digitalisasi seperti: penyeragaman tarif, standar penumpang, kegiatan bongkar muat, dan lain sebagainya harus konsisten dilakukan agar dapat semakin optimal. sehingga dapat terpantau dimana kapal perintis berada, berapa jumlah penumpang, berapa lama bongkar muat dan waktu sandar di pelabuhan, apa yang menjadi catatan dari Nakhoda, agar kita juga bisa memberikan catatan untuk melakukan perbaikan dengan cepat. Untuk itu perlu adanya koordinasi antar stakeholder untuk menunjang konektivitas angkutan laut perintis menjadi hal yang penting. Menhub mendorong agar KOP (Kantor Otoritas Pelabuhan) maupun KUPP (Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan) di daerah memberikan evaluasi terkait ruas

---

<sup>25</sup> Wawancara, Sunarko, Kepala Divisi Pemasaran Angkutan penumpang, tanggal 12 Februari 2023

konektivitas yang belum dilayani oleh pihak swasta sehingga pada ruas tersebut dapat dilayani dengan baik.

2. Mengefisienkan operasional kapal laut. Salah satu program utama Pemerintahan Kabinet Kerja adalah memperlancar dan mengefisienkan angkutan barang melalui jalur laut atau yang dikenal dengan nama program Tol Laut.<sup>26</sup> Konsep tol laut sendiri pada prinsipnya adalah pelayaran secara rutin dan terjadwal dari barat sampai ke timur Indonesia untuk memperkuat jalur pelayaran dan logistik. Pelaksanaan program tol laut masih harus terus dioptimalkan agar dampaknya bisa dirasakan oleh masyarakat secara langsung yakni mampu menurunkan biaya logistik dan menekan angka disparitas harga barang. Untuk itu, ke depan Pemerintah bersama pihak terkait berkomitmen untuk meningkatkan pelayanan kapal dan barang yang profesional dan transparan melalui digitalisasi sistem pelayanan pelabuhan. Hal penting lain yang harus dilakukan yakni dengan meningkatkan ketersediaan fasilitas dan peralatan dalam mendukung pelayanan serta mengoptimalkan pelabuhan sebagai lokasi transshipment petikemas, baik domestik maupun internasional. Dari data realisasi muatan berangkat tahun 2018 tercatat mengalami peningkatan menjadi sebesar 229.565 ton dengan total 239 voyage. Sedangkan untuk realisasi muatan balik tercatat sebesar 5.502 ton sehingga harus terus ditingkatkan.

---

<sup>26</sup> <https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/5815/tol-laut-membuka-jalur-logistik-dan-menekan-disparitas-harga-17-01-201>

Untuk mengoptimalkan muatan balik tersebut berbagai upaya kami lakukan. Salah satunya dengan meningkatkan sinergi antara Kementerian Perhubungan dengan Kementerian Perdagangan, Kementerian BUMN dan Pemerintah Daerah, melalui program “Rumah Kita” atau sentra logistic. Sementara itu, secara umum perbandingan biaya angkut menggunakan kapal tol laut jauh lebih efisien dan mampu mengurangi biaya angkut mencapai 50 % dari biaya angkut kapal komersial. Hal tersebut karena adanya subsidi atau Publik Service Obligation (PSO) dari Pemerintah dalam hal ini Kementerian Perhubungan untuk angkutan barang di laut melalui program tol laut.

3. Memetakan dan menyeleksi daerah-daerah yang memiliki potensi untuk dilayani, seperti memberikan pelayanan angkutan laut, baik penumpang, maupun logistik hingga ke daerah-daerah terpencil.
4. Melakukan pengelolaan SDM Pelni yang berkarakter agile (lincah). Manajemen Sumber Daya Manusia (SDM) merupakan salah satu elemen terpenting yang akan memutar roda perusahaan terus berjalan. Meskipun ini tidak berhubungan langsung dengan keuangan atau pendapatan perusahaan, namun secara tidak langsung dapat berimbas pada kinerja perusahaan. Hal ini karena pada dasarnya sumberdaya manusialah yang bergerak mengelola perusahaan. Manajemen SDM sangat berperan penting untuk mengatur pengelolaan SDM dan sumberdaya perusahaan agar memberikan hasil maksimal dan memiliki loyalitas tinggi. Selain itu juga akan memiliki

profesionalitas terbaik yang dapat diandalkan untuk mencapai tujuan dan sasaran perusahaan. PELNI merupakan salah satu BUMN yang memiliki perhatian penuh pada pembentukan SDM yang mumpuni dan berkualitas. PELNI juga bekerja sama dengan Universitas Pertamina. Pelni berkomitmen dalam pengembangan SDM sangat kuat. Tidak hanya pada momen ini saja, tetapi di dalam Perusahaan pun manajemen turut memperhatikan pengembangan SDM sebagai *Agent of Change* di lingkungan Perusahaan. PELNI sebagai Perusahaan Badan Usaha Milik Negara yang bergerak pada bidang transportasi laut hingga saat ini telah mengoperasikan sebanyak 26 kapal penumpang dengan lebih dari 90 pelabuhan singgah yang melayani 1.239 ruas. Selain angkutan penumpang, PELNI juga melayani 46 trayek kapal perintis yang menyinggahi 305 pelabuhan, 4.620 ruas.

5. Meningkatkan kapasitas dan kompetensi, serta mau berubah menjadi lebih baik. Sikap-sikap positif harus senantiasa kita munculkan yang menegaskan bahwa kita akan mampu mengatasinya. Untuk dapat bertahan berarti kita harus mampu beradaptasi dan untuk beradaptasi maka kita harus melakukan perubahan dan meningkatkan kapasitas kita dengan menyesuaikan diri terhadap kondisi lingkungan yang sebenarnya. Kita memiliki potensi besar yang harus dikembangkan. Dan kita memiliki kemampuan untuk menjadi lebih baik dan mencapai peningkatan yang signifikansi dalam hidup kita. Ketidakmampuan untuk bertransaksi dengan tekanan emosional akan berpengaruh dalam upaya kita merubah hidup ini. Dalam memulai

perubahan diperlukan komitmen, konsistensi dan harus melakukan pekerjaan yang tidak mudah. Karena itu, perlu upaya untuk bersama-sama mengoptimalkan kapasitas kita dengan meningkatkan kompetensi.

Pertama, kompetensi teknologi, dimana kita dituntut untuk memahami, menggunakan dan beradaptasi dengan teknologi baru. Masyarakat sudah mulai terbiasa melakukan transaksi kebutuhan melalui *online*. Adaptasi dengan teknologi menjadi hal utama yang harus kita kuasai.

Kedua, kompetensi sosial dan emosional, dimana kita dituntut untuk lebih meningkatkan kemampuan kita dalam bersosialisasi dan mengekspresikan nilai-nilai yang kita miliki dalam menjalin hubungan dengan pihak lain.

Ketiga kompetensi moral, dimana setiap orang memiliki modal berupa kepercayaan, kesehatan, tenaga dan modal. Kepercayaan akan diperoleh apabila memiliki integritas yang harus senantiasa dijaga dan diimplementasikan dalam setiap perilaku. Integritas kita akan menjadi cermin diri untuk dapat memperoleh kepercayaan dari pihak lain.

Keempat kecerdasan konteks, dimana kita dituntut untuk lebih cepat memahami atas konteks/esensi dari suatu peristiwa dan dampak yang akan muncul sehingga kita mampu senantiasa melakukan kegiatan atau upaya yang relevan dengan peristiwa yang terjadi. Selanjutnya diharapkan mampu menangkap dengan cepat setiap kesempatan yang muncul dengan ide-ide dan inovasi baru sehingga mampu menyikapi setiap perubahan dengan tepat.



## BAB V

### PENUTUP

#### A. Simpulan

1. Tanggungjawab Pelayanan Jasa Transportasi Laut PT PelnI terhadap penumpang dan barang adalah dimulai sejak diangkutnya penumpang sampai di tempat tujuan yang telah disepakati. Demikian juga halnya dengan tanggung jawab terhadap pemilik barang (pengirim) dimulai sejak barang diterima untuk diangkut sampai diserahkannya barang kepada pengirim atau penerima. PT PelnI juga bertanggung jawab atas musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut sejak barang tersebut diterima oleh pengangkut dari pihak pengirim/pemilik barang.
2. Hambatan yang dihadapi PT PelnI dalam pelayanan jasa transportasi laut terhadap penumpang dan barang adalah *Dwelling time* dan *waiting time* merupakan sebuah proses yang dibutuhkan sejak barang/ petikemas turun dari kapal atau barang/petikemas ditumpuk di lapangan penumpukan hingga barang/petikemas keluar dari terminal/pelabuhan, Demurrage adalah batas waktu pemakaian peti kemas di dalam pelabuhan (*container yard*), Peralatan penunjang aktivitas Pelabuhan yang terbatas, dan Sumber Daya Manusia (SDM) yang terbatas.
3. Upaya PT. PELNI dalam mengatasi hambatan dalam memberi pelayanan transportasi laut terhadap penumpang dan barang adalah melakukan digitalisasi layanan, mengefisienkan operasional kapal laut, Memetakan dan

menyeleksi daerah-daerah yang memiliki potensi untuk dilayani, melakukan pengelolaan SDM Pelni yang berkarakter agile (lincah) dan meningkatkan kapasitas dan kompetensi, serta mau berubah menjadi lebih baik.

## **B. Saran**

1. Sikap disiplin dalam menjalankan aturan baik itu pengangkut, penumpang, dan pemerintah agar dapat terciptanya pelayaran yang aman, nyaman, dan tertib. Pertama dari pemerintah sebagai instansi pengawas di bidang pelayaran dapat menjalankan tugas, pokok dan fungsinya dengan baik dan maksimal. Kedua, pengangkut harus disiplin dalam menjalankan aturan dan memiliki standar pelayanan mutu kepada setiap penumpang serta memiliki itikad baik untuk mengarahkan kepada penumpang untuk mengetahui apa yang menjadi hak dan kewajibannya. Ketiga, itikad baik dari pengangkut dan pengawasan dari pemerintah akan menumbuhkan budaya pendidikan yang baik di bidang pengangkutan kepada penumpang.
2. Untuk meningkatkan mutu pelayaran yang mengedepankan pada kenyamanan, keamanan, dan ketertiban, semua stake holder terkait dapat meningkatkan standar kualitas masing-masing. Dari peabuhan keberangkatan, kualitas standar keamanan, kenyamanan, dan ketertiban baik itu pelabuhan yang dikomersialisasikan maupun tidak sebaiknya ada standarisasi kepelabuhan. Hal ini pula mengharuskan semua instansi terkait dapat bekerja dengan optimal dan menaati segala ketentuan peraturan yang berkaitan dengan pelayaran. Dari standari pelabuhan yang jelas dan optimalisasi setiap



stake holder akan berdampak pada keamanan, kenyamanan, dan ketertiban di bidang pelayaran.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku-Buku

- Abdul Kadir Muhammad. 2004. Hukum dan Penulisan Hukum. Bandung. Citra Aditya Bakti.
- Abdulkadir Muhammad, 2013. Hukum Pengangkutan Niaga. Bandung,
- Abdulkadir Muhammad,. 2010. Hukum Perdata Indonesia. Bandung: PT Citra. Aditya Bakti.
- Aminah Siti. 2007. Pelaksanaan Tanggung Jawab Para Pihak Dalam Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut Di PT. Barwil Unitor Ships Service Semarang.
- Arikunto, Suharsimi. (2013). Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek. Jakarta: Rineka Cipta
- Aryanti, Widya, 2010, Peraturan Safety Of Life At Sea ( SOLAS ) di
- Barata, Atep Adya, 2003, *Dasar-dasar Pelayanan Prima* Jakarta: PT Gramedia Pustaka.
- Benny Agus Setiono, 2010, Pengaruh Safety Equipment Terhadap Keselamatan Berlayar, Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhan, Vol.I No.1, Surabaya.
- Celina Tri Siwi Kristiyanti. Hukum Perlindungan konsumen. Jakarta. Sinar Grafika.
- Djafar Al Bram. 2011. Pengantar Hukum Pengangkutan Laut (Buku I): Pengertian, Asas-Asas, Hak Dan Kewajiban Para Pihak. Jakarta. Pusat Kajian Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Pancasila (PKIH FHUP).
- Erwanto, 2014, Studi Tentang Pelayanan Jasa PT. ASDP Indonesia Ferry Dipelabuhan Penajam Kabupaten Penajam Paser Utara, Jurnal Ilmu Pemerintahan, Vol. II No. 3, Samarinda,
- Gibson, Invancevich, Donelly, (1996), Organisasi, Prilaku, Struktur, Proses. Jakarta: Bina Rupa Aksara
- Gronroos, C. (1990). Service Management and Marketing: Managing the Moment of Truth in Service Competition. Massachusetts: Lexington.
- H.K. Martono dan Budi Tjahjono, 2011. *Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2018*. Jakarta
- H.M.N. Purwosutjipto, 2003, Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Jakarta: Djambatan,
- H.M.N. Purwosutjipto, 2003. Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia. Jakarta.
- Hadi, Sutrisno, 1989 Metodologi Research Jilid I&II. Yogyakarta: Andi Offset

- Hidayat, Edi, 2002, *Kapal Kendaraan Air Dalam Bentuk Apapun*. Jakarta, Koperasi Karyawan BP3IP KBBI, 2018, *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI)*,
- Husein Umar, 2003, *Metodologi penelitian untuk Skripsi*, Jakarta, Gramedia Pustaka
- Kartono, Kartini. 1980, *Pengantar Metodologi Research Sosial Bandung*: Alumni
- Kotler Philip, 2010, *Manajemen Pemasaran. Edisi tiga belas Bahasa Indonesia, Jilid 1 dan 2*, Jakarta, Erlangga
- Imam Musjab, 2010, *Prinsip Tanggung Jawab Dalam Pengangkutan*, <http://ahliasuransi.com/> prinsip-tanggung-jawab-dalam-pengangkutan
- Lestari Ningrum. 2004. *Usaha Perjalanan Wisata dalam Perspektif Hukum Bisnis*. Bandung
- Louis Adi Putra, 2013, *Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Pengangkutan Barang Melalui Pesawat Udara Negara: Skripsi*, Makassar: Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin,
- Moenir, H.A.S. 2010, *Manajemen Pelayanan Umum di Indonesia*, Jakarta, Bumi Aksara
- Oka A Yoeti, 1996, *Pengantar Ilmu Pariwisata*, Bandung Angkasa Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK.103/I/4/DJPL-14 tentang Pengedokan (Pelimbungan) Kapal Berbendera Indonesia.
- Ratminto dan Atik Septic Winarsih 2007, *Pengertian Manajemen Pelayanan*, Yogyakarta, pustaka pelajar.
- Soekardono, *Hukum Maritim*, Jakarta, Rajawali, 201, hlm 3
- Sri Rejeki Hartono, 1980, *Pengangkutan dan Hukum Pengangkutan Darat*, Semarang: Universitas Diponegoro,
- Sudikno Mertokusumo. 2003. *Mengenal Hukum (Suatu Pengantar)*. Yogyakarta Sution Usman Adji, dkk, 1991. *Hukum Pengangkutan di Indonesia*. Jakarta.
- Sugiyono. (2011). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: AlfaBeta.
- Sutopo. (2006). *Metode Penelitian Kualitatif*. Surakarta: UNS Press.
- Suyono.R.P. (2005). *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*. Jakarta: PPM
- Tenda Bima Bayuputra, 2015. *Tinjau Yuridis Mengenai Peran Syahbandar dalam Kegiatan Pelayaran Angkutan Laut di Indonesia*. Manado.
- Tjakranegara Soegijatna. 1995. *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*. Jakarta
- Tjiptono, Fandy. (2011). *Pemasaran Jasa*. Malang: Bayumedia.

UU Republik Indonesia Nomer 69 tahun 2001 tentang kepelabuhanan Jakarta  
Wijono, Djoko, (1999). Manajemen Mutu Pelayanan Kesehatan. Vol. I, Surabaya:  
Airlangga University, Press  
Yoeti O A 1999 Psikologi Pelayanan Wisata Jakarta, Gramedia Pustaka Utama  
Abdulkadir Muhammad, 2013. Hukum Pengangkutan Niaga. Bandung,  
Mughtarudin Siregar, Management Pengangkutan, (Jakarta: Berdikari Student's  
Study Club Union, 1995),  
Wiwoho Soedjono, Hukum Pengangkutan Laut Di Indonesia Dan Perkembangannya,  
Yogyakarta: Liberty, 1987.  
Soegijatna Tjakranegara, Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang Jakarta:  
Rineka Cipta, 1995,  
As Nazution, Konsumen dan Hukum, (Jakarta: Justaka Sinar Harapan, 1983

### **Jurnal**

Aguw Randy Y.C., 2013, Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Keselamatan  
Pelayaran Ditinjau Dari UU Pelayaran No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran,  
Jurnal Hukum, Vol.I No.1,  
Ali, Muhammad Aidi, 2014, *Analisis Optimalisasi Pelayanan Konsumen  
Berdasarkan Teori Antrian* Samarinda eJournal.  
Ananyo Sendy, 2012, Pengangkutan Melalui Laut, Diponegoro Law Review, Jurnal  
Hukum Universitas Diponegoro, Vol. I No. 4, Hal: 1-7  
Anzy Indrashanty, 2016, Aksesibilitas Dan Mobilitas Transportasi Di Provinsi  
Bengkulu Dalam Konteks Negara Maritim Dan Penguatan Daerah Tertinggal,  
Jurnal Penelitian Transportasi Multimoda, Vol. XV No. 2,

### **Peraturan perundang-undangan**

Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 1969  
Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan

### **Internet**

<http://www.maritimeworld.web.id/2010/11/peraturan-safety-of-life-at-sea-solas.html>  
Nasution (2004). Manajemen transportasi, <https://dspace.uui.ac.id/bitstream/handle/123456789/8930/khirur%20fix.pdf?sequence=1&isAllowed=y>  
<http://www.republika.co.id>  
<http://www.beacukai.go.id>