

**TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT TERHADAP PENUMPANG
KAPAL ANGKUTAN LAUT PELAYARAN RAKYAT YANG
MENGALAMI KERUGIAN**

Surajiman

Fakultas Hukum, Universitas Nasional
Surajiman.perkasa@gmail.com

Muhamad Pasca Surajiman

Fakultas Hukum, Universitas Nasional
Surajiman.perkasa@gmail.com

Abstrak

Tulisan ini berjudul Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Penumpang Kapal Angkutan Laut Pelayaran Rakyat Yang Mengalami Kerugian Akibat Operasional Kapal. Masalah yang diteliti adalah ruang lingkup tanggung jawab pengangkut kapal angkutan laut pelayaran rakyat, serta penyelesaiannya ketika penumpang mengalami kerugian akibat operasional kapal. Mengacu pada Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Kitab Undang Undang Hukum Dagang bahwa pengangkut bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya. Metode penelitian yang digunakan adalah yuridis normatif dengan analisis kualitatif. Sumber data yang digunakan adalah data sekunder yang terdiri dari bahan hukum primer, sekunder, dan tersier. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang yang mengalami kerugian pada angkutan laut pelayaran rakyat akibat operasional kapal khususnya di Pelabuhan Angke meliputi santunan karena kematian dan pengobatan bagi penumpang yang mengalami cedera. Barang-

542

NJL:
Volume 5, Nomor 2, September 2021
journal.unas.ac.id/law
nationallawjournal@civitas.unas.ac.id

barang pribadi milik penumpang yang hilang dan rusak selama dalam penguasaan penumpang menjadi tanggung jawab penumpang.

Kata kunci: Tanggung Jawab, Pengangkut, Penumpang, Kerugian.

Abstract

This paper is entitled Liability of Carrier to the Passengers of People's Shipping Sea Transport Ships who suffer losses. The problem under study is the scope of liability of the people's sea transportation ship carriers, as well as the resolution when passengers experience losses due to ship operations. Referring to Law No. 17 of 2008 concerning Shipping, and the Commercial Code that carrier liability for the safety and security of the passengers and/or goods being transported. The research method used is normative juridical with quality analysis. Source of data used are secondary data consisting of primary, secondary, and tertiary legal materials. The result showed that the liability of the carrier to passenger who suffered losses on public shipping due to ship operations, especially in the Port of Angke, includes compensation for damaged while in the passenger's control are the liability of the passenger.

Keywords: Liability, Carrier, Passenger, Loss.

PENDAHULUAN

1. Latar Belakang

Keadaan geografis suatu wilayah memegang peranan kunci alas an masyarakat menggunakan alat transportasi tertentu di suatu daerah. Jakarta

543

NJL:
Volume 5, Nomor 2, September 2021
journal.unas.ac.id/law
nationallawjournal@civitas.unas.ac.id

daratan adalah sebuah contoh nyata dalam penggunaan mobil dan sepeda motor sebagai suatu tren dan kebutuhan sehari-hari. Rasanya sulit diingkari sampai saat ini menggunakan jenis alat transportasi lainnya selain yang disebutkan di atas. Memangada, contohnya adalah kereta api sebagai alat angkut massal. Kereta api dengan segala keunggulannyapun masih memiliki banyak keterbatasan sehingga perannya untuk keluwesan, efisiensi, dan sasaran tujuan perjalanan belum bisa mengimbangi fungsi sepeda motor dan mobil.

Begitu pula, bahwa penggunaan alat angkut di perairan seperti perahu dan kapal sulit tergantikan oleh alat transportasi lainnya, mengingat baik perahu dan kapal memang dirancang untuk digunakan di atas air dan menyambung dari satu daratan yang satu, mengarungi perairan (laut, sungai) kemudian menuju ke suatu daratan atau daratan-daratan lainnya. Suatu wilayah atau daerah yang geografinya terdiri dari pulau-pulau “memaksa” penduduknya untuk menggunakan alat angkut perahu ataupun kapal sebagai alat transportasi utama. Sangat tidak mungkin untuk mencapai pulau-pulau ataupun antar pulau menggunakan sepeda motor atau mobil, kecuali jika pada setiap antar pulau tersebut sudah tersedia jembatan-jembatan penghubung. Di samping itu, pengangkutan antar pulau juga dapat dicapai oleh alat

angkutan lain, misalnya pesawat terbang, betapa tidak efisiennya terkait modal yang harus diinvestasikan terlebih dahulu.

Kepulauan Seribu yang terletak di Kabupaten Administratif DKI Jakarta, merupakan suatu wilayah yang terdiri banyak pulau-pulau kecil di mana penduduk atau masyarakat yang akan mendatangi pulau-pulainya harus menggunakan perahu, boat, bahkan kapal-kapal. Kapal-kapal tersebut melayani pengangkutan penumpang dan/atau barang dari satu pulau ke pulau-pulau lainnya, termasuk jurusan dari dari pulau-pulau ke Jakarta daratan. Ada beberapa pelabuhan di Jakarta daratan yang digunakan untuk melayani kapal-kapal dalam mengangkut penumpang dan/atau barang untuk menuju pulau-pulau di Kepulauan Seribu, misalnya: pelabuhan Sunda Kelapa, Pelabuhan Morina di Ancol, dan Pelabuhan Angke. Berdasarkan survei yang dilakukan dari ketiga pelabuhan tersebut, Pelabuhan Angke nyatanya yang paling banyak digunakan sebagai tempat pemberangkatan kapal untuk mengangkut penumpang dan/atau barang menuju pulau-pulau di Kepulauan Seribu.

Kapal-kapal yang berlayar dan melayani pengangkutan penumpang dan/atau barang dari Pelabuhan Angke menuju pulau-pulau di kepulauan Seribu berangkat dan kembali (PP) adalah kapal dalam kategori angkutan laut pelayaran

rakyat. Angkutan laut pelayaran rakyat adalah 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.

Penumpang yang berangkat dari Pelabuhan Angke menuju pulau-pulau di Kepulauan Seribu dan sebaliknya (PP) adalah pengguna jasa kapal angkutan laut pelayaran rakyat yang harus dilayani dan dilindungi kepentingannya dengan baik. Artinya, keselamatan, keamanan, kenyamanan penumpang selama berlayar harus dilindungi dan menjadi tanggung jawab pengangkut secara khusus dan tanggung jawab pemerintah (pengelola pelabuhan) secara umum dari peristiwa apa saja yang berpotensi merugikan penumpang.

Beberapa kerugian yang dapat muncul dan menimpa penumpang sebagai pengguna jasa angkutan laut pelayaran rakyat yang berangkat dari Pelabuhan Angke, antara lain: keterlambatan pemberangkatan, kerusakan kapal saat berlayar, kecelakaan, kehilangan, dan lain-lain. Belum lagi terjadinya peristiwa eksternal yang tidak terikat dengan pengangkutan, misalnya kecopetan, perampokan, dan lain-lain saat sedang di Pelabuhan Angke.

2. Rumusan Masalah

Memperhatikan latar belakang masalah tersebut di atas, ada 2 (dua) masalah utama yang dapat dirumuskan dalam penelitian ini, yaitu:

1. Apa yang menjadi ruang lingkup tanggung jawab pengangkut dalam angkutan laut pelayaran rakyat?
2. Bagaimana penyelesaiannya jika penumpang mengalami kerugian?

3. Tujuan Penelitian Kegunaan Penelitian

a. Tujuan Penelitian

Sesuai dengan permasalahan yang dirumuskan maka tujuan yang hendak dicapai dari penelitian ini adalah mengetahui ruang lingkup tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang dalam angkutan laut pelayaran rakyat, serta mengetahui dan menganalisis penyelesaian yang dapat dilakukan ketika penumpang kapal angkutan laut pelayaran ketika menderita kerugian.

b. Kegunaan Penelitian

Secara teoritis, tulisan ini diharapkan dapat menjadi bahan bacaan bagi dosen, mahasiswa, dan khususnya masyarakat luas yang sedang atau mengalami kerugian sebagai penumpang kapal laut pelayaran rakyat.

Secara praktis diharapkan hasil penelitian ini dapat dijadikan pertimbangan oleh para *stakeholder* yang terlibat dalam aktivitas pengangkutan penumpang kapal laut pelayaran rakyat, baik maskapai pelayaran (pengangkut), penumpang, otoritas pelabuhan, dan perusahaan asuransi guna merancang dan membuat kebijakan terkait tanggung jawab pengangkut dan perlindungan hukum bagi penumpang kapal.

4. Metode Penelitian

Penelitian ini masuk dalam kategori penelitian hukum normatif, yaitu penelitian yang ditujukan kepada dogma-dogma hukum, aturan hukum dengan berdasar pada data sekunder. Data sekunder tersebut meliputi bahan hukum primer (peraturan perundang-undangan di bidang pengangkutan laut), bahan hukum sekunder meliputi karya tulis bidang hukum, dan bahan hukum tersier yaitu bahan seperti kamus hukum, dan kamus bahasa. Data dikumpulkan dan diperoleh melalui studi dokumen, kemudian dianalisis secara deskriptif.

TINJAUAN PUSTAKA

Membahas “tanggung jawab” sebenarnya identik dengan membicarakan tentang perlindungan hukum. Tanggung jawab yang dimaksudkan adalah tanggung jawab pemerintah sebagai penyelenggara negara yang kemudian menerbitkan peraturan perundangan-undangan khususnya di bidang pengangkutan, dan tanggung jawab pengangkut sebagai subjek hukum yang menyelenggarakan pengangkutan, yang muaranya adalah memberi perlindungan hukum kepada masyarakat luas sehingga terciptanya keselamatan, keamanan, kenyamanan dalam pengangkutan.

Negara dalam hal ini pemerintah dalam arti luas di samping bertanggung jawab menerbitkan peraturan perundang-undangan juga bertanggung jawab dalam mengawasi masyarakat untuk melaksanakan isi peraturan perundang-undangan tersebut. Sementara itu, bagi pengangkut karena posisinya adalah pihak yang menerima pembayaran ongkos jasa pengangkutan, maka ia bertanggung jawab dalam melaksanakan pengangkutan seperti yang diperjanjikan dan siap menanggung risiko dari semua kerugian yang bisa menimpa dirinya, penumpang dan/atau pengirim barang.

Dalam ranah kepustakaan hukum pengangkutan, dikenal ada 3 (tiga) ajaran (doktrin) tentang tanggung jawab pengangkut. Abdulkadir Muhammad dalam bukunya *Hukum Pengangkutan Niaga*,¹ menjelaskan ketiga ajaran tanggung jawab pengangkut, yaitu: (1) tanggung jawab karena kesalahan; (2) tanggung jawab karena praduga; dan (3) tanggung jawab mutlak.

Pertama, tanggung jawab karena kesalahan (*fault liability*). Menurut ajaran ini, setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar segala kerugian yang timbul akibat kesalahannya itu. Pihak yang menderita kerugian wajib membuktikan kesalahan pengangkut. Beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan, bukan pada pengangkut. Prinsip ini dianut dalam Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata) Indonesia tentang perbuatan melawan hukum (*illegal act*) sebagai aturan umum (*general rule*).² Law

¹ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*. Cetakan ke 4. (Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2088), hal. 49.

² KUHPerdata, Pasal 1365 menyebutkan bahwa: Tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada seorang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu mengganti kerugian tersebut.

Aturan khusus ditentukan dalam undang-undang yang mengatur masing-masing jenis pengangkutan.

Ajaran tanggung jawab karena kesalahan ini dalam Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dimuat dalam Pasal 41 ayat (1), bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat pengoperasian kapal khususnya pada huruf b, huruf c, dan huruf d 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.

Pengangkutan yang menimbulkan peristiwa sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1) di atas menjadi tanggung jawab pengangkut dan membebani pengangkut untuk membayar ganti rugi, kecuali jika pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian yang timbul tidak terjadi karena kesalahan atau kelalaiannya, khususnya: (i) peristiwa musnah, hilang, atau rusaknya barang yang

diangkut, (ii) keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut, atau (iii) kerugian pihak ketiga.³

Kedua, tanggung jawab karena praduga (*presumption liability*).

Menurut ajaran ini, pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya. Akan tetapi, jika pengangkut dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah, ia dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti kerugian itu. Tidak bersalah artinya tidak melakukan kelalaian, telah berupaya melakukan tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian, atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu tidak mungkin dihindari.⁴

Suatu hal yang berbeda dibanding pada ajaran tanggung jawab karena kesalahan, maka pada ajaran tanggung jawab karena praduga bahwa beban pembuktian ada pada pihak pengangkut, bukan pada pihak yang dirugikan. Pihak

³ Undang Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal ayat (2) bahwa: 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.

⁴ Abdulkadir Muhammad, *op.cit.*, hal. 54.

yang dirugikan cukup menunjukkan adanya kerugian yang diderita dalam pengangkutan yang diselenggarakan pengangkut.

Ketiga, tanggung jawab mutlak (*absolut liability*).

Menurut prinsip ini, pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakannya tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian dan unsur kesalahan tidak perlu dipersoalkan. Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apa pun yang menimbulkan kerugian itu. Prinsip ini dapat dirumuskan dengan kalimat: “*Pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul karena peristiwa apa pun dalam penyelenggaraan pengangkutan*”.⁵

Dalam undang-undang di bidang pengangkutan, ternyata prinsip tanggung jawab mutlak tidak diatur. Hal ini tidak diatur mungkin karena alasan bahwa pengangkut yang berusaha di bidang jasa pengangkutan tidak perlu dibebani dengan risiko yang terlalu berat. Namun, tidak berarti bahwa pihak-pihak tidak boleh menggunakan prinsip ini dalam perjanjian pengangkutan. Pihak-pihak boleh saja menjadikan penggunaan prinsip ini untuk kepentingan praktis penyelesaian

⁵ Abdulkadir Muhammad, *ibid.*, hal. 56.

tanggung jawab berdasarkan asas kebebasan berkontrak. Jika prinsip ini digunakan, dalam perjanjian pengangkutan harus dinyatakan dengan tegas, misalnya, dimuat pada dokumen pengangkutan.⁶

Pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau penumpang berupa BUMN/BUMS, atau perseorangan.⁷

Sementara itu, menurut wikipedia “Penumpang adalah seseorang yang hanya menumpang, baik itu [pesawat](#), [kereta api](#), [bus](#), maupun jenis [transportasi](#) lainnya, tetapi tidak termasuk awak mengoperasikan dan melayani wahana tersebut”.⁸ KUHDagang sendiri tidak memberi definisi penumpang secara tegas, namun dapat disimpulkan penumpang adalah semua orang atau selebihnya yang ada di atas kapal. Sementara itu, Undang Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran tidak memberi definisi tentang penumpang. Oleh karena itu pengertian penumpang diambil dari apa yang disebutkan dalam KUHDagang. Abdulkadir Muhammad mendefinisikan bahwa

⁶ Abdulkadir Muhammad, *ibid.*

⁷ Abdulkadir Muhammad, *ibid.*, hal. 338.

⁸ Wikipedia, <https://id.wikipedia.org/wiki/Penumpang>, diunduh Jumat, 4 Juni 2021.

penumpang adalah orang yang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan atas dirinya yang diangkut.⁹

Kerugian berasal dari kata rugi, artinya sesuatu yang kurang baik (tidak menguntungkan; mudharat). Sedangkan kerugian adalah sesuatu yang mendatangkan kerugian.¹⁰ Menurut Mr. J. H. Nieuwenhuis bahwa kerugian adalah berkurangnya harta kekayaan pihak yang satu, yang disebabkan oleh perbuatan (melakukan atau membiarkan) yang melanggar norma oleh pihak lain.¹¹ Pasal 1236 KUHPerdara menyimpulkan bahwa kerugian dapat terdiri dari biaya, rugi, dan bunga. Kapankah penggantian kerugian itu dilakukan? Pasal 1346 KUHPerdara menentukan bahwa debitur harus dinyatakan lalai dahulu, atau dalam suatu masa tenggang waktu tertentu yang telah ditetapkan ternyata debitur tidak menunaikan kewajibannya.

Kerugian yang menimpa penumpang dapat terjadi saat di atas kapal ketika berlayar atau saat sandar di pelabuhan. Pelabuhan menurut Undang Undang

⁹ Abdulkadir Muhammad, *op.cit.*, hal. 338.

¹⁰ Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Cet. Pertama. (Jakarta: Balai Pustaka, 1988), hal. 756.

¹¹ Mr. J.H. Nieuwenhuis, terjemahan Djasadin Saragih, *Pokok Pokok Hukum Perikatan*. (Surabaya: Airlangga University, 1985), hal. 54. Lihat juga Merry Tjoanda, *Wujud Ganti Rugi Menurut Kitab Undang Undang Hukum Perdata*, di Jurnal Sasi Vol. 16 bulan Oktober - Desember 2010, hal. 44.

Pelayaran adalah 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.¹²

Angkutan laut pelayaran rakyat adalah suatu bagian dari angkutan di perairan, yang menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 33 Tahun 2001¹³ bahwa angkutan laut pelayaran rakyat adalah 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.¹⁴ Kegiatan angkutan laut pelayaran rakyat adalah usaha rakyat yang bersifat tradisional dan

¹² Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Pasal 1 angka 16.

¹³ Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 33 Tahun 2001 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, Pasal 37.

¹⁴ H.K. Martono dan Eka Budi Tjahyono, *Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008*. Cet. ke-1. (Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada, 2011), hal. 56.

mempunyai karakteristik tersendiri untuk melaksanakan angkutan di perairan dengan menggunakan kapal layar tradisional yang digerakkan sepenuhnya oleh angin, kapal layar motor ukuran tertentu dengan tenaga mesin dan luas layar sesuai ketentuan, dan/atau kapal motor ukuran tertentu berbendera Indonesia.

Undang Undang Pelayaran menyebutkan ada 3 (tiga) jenis atau kategori pelabuhan, yaitu Pelabuhan Utama, Pelabuhan, Pelabuhan Pengumpul, dan Pelabuhan Pengumpan.

Pelabuhan Utama adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antarprovinsi.¹⁵

Pelabuhan Pengumpul adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antarprovinsi.¹⁶

¹⁵*ibid.*, Pasal 1 angka 17.

¹⁶*ibid.*, Pasal 1 angka 18.

Pelabuhan Pengumpan adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, merupakan pengumpan bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan dalam provinsi.¹⁷

Berdasarkan pengertian dan kategori di atas maka bila dilihat dari aspek operasionalnya maka Pelabuhan Angke Jakarta masuk dalam kategori Pelabuhan Pengumpan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Ruang Lingkup Tanggung Jawab Pengangkut dalam Angkutan Laut Pelayaran Rakyat.

Hubungan antara pengangkut (maskapai pelayaran) dengan penumpang terjadi karena adanya perjanjian pengangkutan. Perjanjian tersebut melahirkan hak dan kewajiban bagi mereka yang menyepakatinya. Secara umum kewajiban pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan yaitu mengangkut (membawa)

¹⁷*Ibid.*, Pasal 1 angka 19.

penumpang dari tempat asal ke tempat tujuan dengan selamat. Sebagai konsekuensi dari kewajibannya tersebut maka pengangkut menerima hak berupa ongkos. Sebaliknya, penumpang memiliki hak memperoleh pelayanan pengangkutan dari tempat pemberangkatan ke tempat tujuan dengan selamat pula, di samping itu penumpang punya kewajiban membayar ongkos kepada pengangkut.

Dalam praktik perjanjian pengangkutan, biaya pengangkutan selalu diperjanjikan dibayar lebih dahulu. Dengan demikian, kewajiban pokok penumpang dan/atau pengirim barang adalah membayar biaya pengangkutan yang dibuktikan dengan dokumen pengangkutan, sebagai imbalannya, penumpang dan/atau pengirim barang berhak atas pelayanan pengangkutan yang diselenggarakan oleh pengangkut.

Perjanjian pengangkutan masuk dalam kategori perjanjian konsensual, artinya dengan kata sepakat saja sepanjang memenuhi ketentuan Pasal 1320 KUHPerdata maka perjanjian tersebut dianggap lahir dan sah. Ketentuan yang berlaku pada perjanjian pengangkutan penumpang angkutan laut maka kesepakatan antara pengangkut dan penumpang dituangkan dalam perjanjian. Demi kepraktisan, karena untuk efisiensi dan efektivitas maka kontrak tertulisnya jarang dibuat diganti

dengan tiket (karcis) penumpang. Tiket penumpang dan daftar penumpang (manifest) jadi alat bukti telah terjadi perjanjian penumpang.

Undang Undang Pelayaran menentukan bahwa perusahaan angkutan di perairan wajib mengangkut penumpang dan/barang telah disepakati dalam perjanjian pengangkutan.¹⁸ Pengangkut bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/barang yang diangkutnya.¹⁹ Tanggung jawab tersebut meliputi juga muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.²⁰

Perusahaan pengangkutan memiliki kewajiban menyediakan fasilitas dan kemudahan terhadap penumpang yang memiliki kebutuhan khusus. Mereka adalah para penyandang cacat, wanita hamil, anak di bawah usia 5 (lima) tahun, dan orang sakit. Penyediaan fasilitas tersebut tidak boleh dibebankan kepada penumpang sebagai alasan penambahan ongkos penumpang.²¹

¹⁸ Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Pasal 38 ayat (1).

¹⁹ *Ibid.*, Pasal 40 ayat (1).

²⁰ *Ibid.*, Pasal 40 ayat (2).

²¹ *Ibid.*, Pasal 42 ayat (1) dan (2).

Berikut ini ditampilkan salah satu jadwal kegiatan pengangkutan penumpang di Pelabuhan Muara Angke:²²

NO	KELOMPOK	JURUSAN	ONGKOS*
1	I	Muara Angke – Pulau Untung Jawa (PP)	Rp. 23.000/46.000.
2	I	Muara Angke – Pulau Pari (PP)	Rp. 23.000/46.000.
3	I	Muara Angke – Pulau Lancang (PP)	Rp. 23.000/46.000.

NO	KELOMPOK	JURUSAN	ONGKOS*
1	II	Muara Angke – Pulau Pramuka	Rp. 28.000/56.000.
2	II	Muara Angke – Pulau Payung	Rp. 28.000/56.000.
3	II	Muara Angke – Pulau Tidung	Rp. 28.000/56.000.
4	II	Muara Angke Pulau Kelapa	Rp. 28.000/56.000.
5	II	Muara Angke Pulau Panggang	Rp. 28.000/56.000.

²² Ini Tarif dan Lintasan Kapal dari Muara Angke ke Kepulauan Seribu | mo-trans (modatransportasi.com), diunduh Rabu 7 September 2021.

6	II	Muara Angke – Pulau Kelapa	Rp. 28.000/56.000.
---	----	----------------------------	--------------------

NO	KELOMPOK	JURUSAN	ONGKOS*
1	III	Muara Angke – Pulau Sabira	Rp. 38.000/76.000.

Keterangan: (*) Harga tiket berlaku selama masa pandemi Covid-19.

Ketika kapal dioperasikan dapat terjadi peristiwa yang menyebabkan penumpang cedera, ataupun mati, barang yang diangkut menjadi rusak ataupun hilang, keterlambatan kapal, serta kerugian pada pihak ketiga. Peristiwa-peristiwa tersebut yang menimbulkan kerugian terhadap penumpang, pengirim barang, ataupun pihak ketiga menjadi tanggung jawab pengangkut.²³ Dalam rangka mencegah atau mengurangi dampak kerugian yang lebih besar maka perusahaan pengangkutan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya.²⁴

Memperhatikan uraian tentang tanggung jawab tersebut maka ruang lingkup tanggung jawab yang harus dipikul oleh pengangkut teridentifikasi sebagai berikut:

- a. menyediakan alat angkut (kapal) yang laik layar;

²³ Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 *Tentang Pelayaran*, Pasal 41 ayat (1).

²⁴ *Ibid.*, Pasal 41 ayat (3).

- b. menyediakan awak kapal yang memenuhi kualifikasi sesuai peruntukannya;
- c. menyiapkan dokumen dan perijinan dari otoritas resmi sehingga diijinkan untuk berlayar;
- d. menjamin kepastian tiket yang dijual oleh agennya;
- e. menyediakan fasilitas khusus dan kemudahan bagi penumpang penyandang cacat, wanita hamil, anak usia di bawah 5 (lima) tahun, dan orang sakit tanpa biaya tambahan;
- f. mengangkut dan membawa penumpang dari tempat asal ke tempat tujuan menurut jadwal yang telah ditentukan;
- g. menjamin keselamatan, keamanan, dan kenyamanan selama kapal berlayar;
- h. mengasuransikan kapal, awak kapal, dan penumpang;
- i. membayar ganti rugi kepada penumpang dan pengirim barang akibat pengoperasian kapal karena kematian, cedera, hilang, rusaknya barang, dan kerugian kepada pihak ketiga.

Kerugian yang menimpa penumpang dan pengirim barang sebagai akibat pengoperasian kapal berupa kematian, cedera, hilang/musnahnya barang, rusaknya

barang adalah menjadi tanggung jawab pengangkut. Namun, pengangkut dapat terbebas dari tanggung jawab baik seluruhnya atau sebagian kerugian yang diderita jika pengangkut dapat membuktikan jika peristiwa-peristiwa yang menimbulkan kerugian tersebut bukan disebabkan karena kesalahannya.

2. Penyelesaian Ganti Rugi Jika Penumpang Mengalami Kerugian

Operasionalisasi kapal secara garis besar dilaksanakan pada 2 (dua) tempat, yaitu ketika dia sandar di pelabuhan dan saat berlayar di perairan. Otoritas pelabuhan bertanggung jawab menyediakan pelabuhan, fasilitas dan peralatan lainnya supaya kapal dapat beraktivitas dengan sempurna ketika sandar, bongkar muat penumpang dan/barang, mengisi air, makanan dan minuman, mengisi bahan bakar dan lain-lain. Terhadap hal-hal tersebut harus diperoleh kepastian bahwa penyelenggaraan pelabuhan dipastikan berjalan dengan sempurna.

Sementara itu, operasional kapal yang dilakukan oleh pengangkut mulai dari penjualan tiket, naik tangga kapal, di dalam kapal, berjalannya kapal, sampai pelabuhan tujuan, menurunkan penumpang dan lain-lain adalah menjadi tanggung jawab pengangkut. Pengangkut memastikan dan bertanggung jawab atas operasional kapal.

Kerugian-kerugian yang khususnya dialami oleh penumpang berupa kematian, cedera ataupun kerugian karena keterlambatan menjadi tanggung jawab pengangkut.

Peristiwa keterlambatan kapal dapat terjadi akibat kesalahan teknis atau karena kondisi alam. Keterlambatan tersebut mengakibatkan kerugian bagi calon penumpang dan kerugian bagi penumpang karena memakan jangka waktu relatif lama untuk sampai di tujuan. Praktik menunjukkan bagi kapal angkutan laut pelayaran rakyat di Pelabuhan Muara Angke terhadap calon penumpang yang rugi karena kapal terlambat datang dalam tenggang waktu tertentu diberi hak (keleluasan) untuk mengembalikan tiket dan memperoleh pembayaran tanpa dilakukan pemotongan harga beli tiket. Caranya cukup dengan mendatangi loket penjualan tiket. Sedangkan terhadap penumpang dalam kapal yang terlalu lama di atas kapal sedangkan hal tersebut karena kesalahan pengangkut maka pengangkut wajib minta pertolongan kepada otoritas pelabuhan terdekat, serta semaksimal mungkin memberi makanan dan minuman kepada penumpang.

Peristiwa kematian atau cederanya penumpang yang terjadi tubrukan dengan kapal lain, menabrak benda keras seperti karang, pelabuhan, ataupun karena faktor alam adalah menjadi tanggung jawab pengangkut. Upaya yang harus

dilakukan oleh pengangkut adalah menyelamatkan penumpang secara maksimal. Sedangkan bagi penumpang yang cedera pengangkut segera memberi pertolongan utama dan berikutnya mengirimkannya ke rumah sakit. Seterusnya memfasilitasi klaim ganti rugi kepada perusahaan asuransi pengangkutan penumpang kapal laut. Khusus bagi penumpang yang mati maka pengangkut bertanggung jawab menyerahkan jenazah penumpang kepada keluarganya atau pihak yang berwenang, kemudian memfasilitasi klaim asuransi kematian karena kecelakaan dalam angkutan kapal.

Kerugian karena kematian dan cederanya penumpang menjadi tanggung jawab pengangkut selama penumpang ketika sedang menaiki tangga kapal, di dalam kapal, dan menuruni tangga. Bila penumpang mengalami kematian atau cedera saat berada di pelabuhan bukan menjadi tanggung jawab pengangkut, melainkan berada pada tanggung jawab otoritas pelabuhan.

Salah satu pelabuhan yang ada dan melayani kapal angkutan laut pelayaran rakyat adalah Pelabuhan Muara Angke, beralamat di Jalan Dermaga Muara Ujung Desa Penjaringan No. 1, Pelelangan Ikan, Muara Angke, Kel. Pluit, Kec. Penjaringan, Kota Jakarta Utara, Provinsi DKI Jakarta. Pelabuhan ini adalah yang

menjadi fokus tempat peristiwa yang menimbulkan kerugian bagi penumpang kapal angkutan laut pelayaran rakyat.

Pelabuhan dengan segala aspek dan otoritasnya berkewajiban untuk memikul tanggung jawab terhadap apa saja yang berada di wilayah kerjanya. Kematian dan cederanya calon penumpang yang berada di pelabuhan adalah tanggung jawab pelabuhan, kecuali pihak otoritas pelabuhan dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut bukan karena kesalahannya.

Memperhatikan tanggung jawab dan kerugian yang dialami oleh penumpang maka untuk memperoleh ganti rugi kepada pengangkut, maka penumpang atau ahli warisnya harus menyiapkan beberapa dokumen, antara lain:

- a. KTP atau pengenalan lain yang sah;
- b. karcis penumpang;
- c. surat keterangan dokter yang menunjukkan penumpang cedera;
- d. surat keterangan kematian dari pihak yang berwenang bahwa penumpang meninggal akibat operasional kapal;
- e. mengisi formulir yang telah disiapkan oleh pengangkut ataupun perusahaan asuransi;
- f. dan lain-lain dokumen yang dianggap perlu.

Bagi calon penumpang yang belum naik kapal ataupun penumpang yang baru turun dari kapal tapi masih dalam wilayah pelabuhan kemudian terjadi kecelakaan sehingga mengalami mati atau cedera maka prosedur ganti ruginya ditujukan kepada otoritas pelabuhan. Otoritas pelabuhan inilah yang kelak akan memproses untuk pembayaran ganti rugi ini.

Memperhatikan tanggung jawab pengangkut yang dirumuskan oleh Undang Undang Pelayaran, pendapat ahli, dan praktik angkutan laut pelayaran rakyat maka teori tanggung jawab pengangkut yang sesuai adalah teori Tanggung Jawab Karena Praduga (*presumption liability*). Mengapa penulis menganggap bahwa teori yang diterapkan? Di sini pengangkut bertanggung jawab kepada penumpang baik yang mati ataupun yang cedera. Pihak penumpang ataupun ahli warisnya tidak perlu membuktikan bahwa kematian atau cederanya adalah merupakan kesalahan pengangkut. Bila pengangkut ingin berdalih supaya bebas dari tanggung jawab baik sebagian atau seluruhnya maka dia harus membuktikan bahwa kematian atau cederanya penumpang terjadi bukan karena kesalahan pengangkut. Misalnya, ketika kapal sedang berlayar secara tiba-tiba penumpang menceburkan diri ke laut dengan tujuan bunuh diri. Hal ini jelas bukan kesalahan pengangkut dan pengangkut dianggap tidak bersalah. Tidak bersalah tersebut

memiliki arti bahwa pengangkut tidak lalai, telah berupaya melakukan tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian, atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu tidak mungkin dihindari.

PENUTUP

Kesimpulan

1. Ruang lingkup tanggung jawab pengangkut dalam angkutan laut pelayaran rakyat dimulai sejak pengangkutan dimulai dan berakhir saat prestasi pengangkut telah diselesaikan dengan baik. Tanggung jawab tersebut, berupa: (a) menyediakan alat angkut (kapal) yang laik layar; (b) menyediakan awak kapal yang memenuhi kualifikasi sesuai peruntukannya; (c) menyiapkan dokumen dan perijinan dari otoritas resmi sehingga diijinkan untuk berlayar; (d) menjamin kepastian tiket yang dijual oleh agennya; (e) menyediakan fasilitas khusus dan kemudahan bagi penumpang penyandang cacat, wanita hamil, anak usia di bawah 5 (lima) tahun, dan orang sakit tanpa biaya tambahan; (f) mengangkut dan membawa penumpang dari tempat asal ke tempat tujuan menurut jadwal

yang telah ditentukan; (g) menjamin keselamatan, keamanan, dan kenyamanan selama kapal berlayar; (h) mengasuransikan kapal, awak kapal, dan penumpang; (i) membayar ganti rugi kepada penumpang dan pengirim barang akibat pengoperasian kapal karena kematian, cedera, hilang, rusaknya barang, dan kerugian kepada pihak ketiga.

2. Penyelesaian ganti rugi jika penumpang mengalami kerugian. Sebagai suatu konsekuensi dari Undang Undang Pelayaran yang menganut prinsip atau doktrin tanggung jawab karena praduga (*presumption liability*), maka prosedur dalam penyelesaian ganti rugi tidak dibebankan kepada penumpang, melainkan menjadi tanggung jawab pengangkut. Pengangkut dapat dibebaskan dari tanggung jawab jika dia dapat membuktikan bahwa kerugian yang dialami oleh penumpang terjadi karena bukan atas kesalahan pengangkut. Oleh karena itu guna mengurangi atau mencegahnya kerugian yang besar yang akan menimpa pengangkut Undang Undang Pelayaran mewajibkan pengangkut mengasuransikan penumpang dan barang yang diangkut. Dalam penyelesaian ganti rugi tersebut pengangkut akan memfasilitasi penumpang dalam mengajukan klaim ke perusahaan asuransi.

Saran

1. Angkutan laut pelayaran rakyat dilakukan oleh masyarakat kalangan bawah baik sebagai pengangkut ataupun penumpang itu sendiri. Oleh karena perlu dibuat suatu aturan yang standar mengenai keselamatan, keamanan, kenyamanan, dan asuransi baik bagi kapalnya, awak kapal, penumpang, dan potensi kerugian terhadap pihak ketiga akibat operasional kapal.
2. Penumpang ataupun pihak ketiga yang mengalami kerugian akibat operasional kapal ketika menderita kerugian sebaiknya tidak dibebani dengan persyaratan macam-macam, sehingga pengembalian ke situasi semula yang dialaminya segera terwujud.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Cet. Pertama. Jakarta: Balai Pustaka, 1988.

Martono, H.K. dan Eka Budi Tjahyono, *Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008*. Cet. ke-1. Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada, 2011.

Muhammad, Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Niaga*. Cetakan ke 4. Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2008.

Niuewenhuis, J.H, terjemahan Djasadin Saragih, *Pokok Pokok Hukum Perikatan*. Surabaya: Airlangga University, 1985.

Tjoanda, Merry, *Wujud Ganti Rugi Menurut Kitab Undang Undang Hukum Perdata*, di Jurnal Sasi Vol. 16 bulan Oktober - Desember 2010.

Wikipedia, <https://id.wikipedia.org/wiki/Penumpang>.

Peraturan Perundang-undangan

Indonesia. Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. LN RI Tahun 2008 Nomor 64. TLN RI Nomor 4849.

_____. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 33 Tahun 2001 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.

Kitab Undang Undang Hukum Dagang.

Kitab Undang Undang Hukum Perdata.

Internet

Pusat Informasi Pelabuhan Perikanan,
http://pipp.djpt.kkp.go.id/profil_pelabuhan/1972/informasi.

Ini Tarif dan Lintasan Kapal dari Muara Angke ke Kepulauan Seribu | mo-trans (modatransportasi.com).