

**TANGGUNG JAWAB PT ASDP INDONESIA FERRY (PERSERO)
TERHADAP PENUMPANG PENGGUNA JASA ANGKUTAN
PENYEBERANGAN JALUR AIR (Studi PT ASDP Indonesia Ferry
(Persero) Cabang Bakauheni)**

(Skripsi)

**Oleh :
Bangkit Chaisario Wijanarko**



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2019**

ABSTRAK

TANGGUNG JAWAB PT ASDP INDONESIA FERRY (PERSERO) TERHADAP PENUMPANG PENGGUNA LAYANAN JASA ANGKUTAN PENYEBERANGAN JALUR AIR (Studi PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) cabang Bakauheni)

Oleh

BANGKIT CHAISARIO WIJANARKO

Perusahaan transportasi PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) cabang Bakauheni, dalam menjalankan operasionalnya sebagai pengangkut, ada kemungkinan terjadi kecelakaan yang mengakibatkan penumpang menjadi korban. Oleh karena itu, akan diteliti hal-hal yang berkaitan dengan tanggung jawab PT ASDP Indonesia Ferry (Persero). Permasalahan dalam penelitian ini adalah tanggung jawab PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) terhadap penumpang pengguna jasa penyeberangan jalur air yang mengalami kecelakaan kapal di Bakauheni dan upaya penyelesaian PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) terhadap penumpang pengguna jasa angkutan penyeberangan jalur air yang mengalami kecelakaan kapal laut.

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian normatif-terapan dengan pendekatan masalah yuridis empiris dan tipe penelitian deskriptif. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Pengumpulan data dilakukan dengan cara studi kepustakaan dan studi dokumentasi. Setelah data terkumpul kemudian di analisis secara kualitatif untuk mendapatkan suatu kesimpulan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa tanggung jawab PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) terhadap penumpang pengguna jasa angkutan penyeberangan yang mengalami kecelakaan kapal laut adalah dengan memberikan pertolongan pertama dan segera membawa korban ke Rumah Sakit terdekat. PT ASDP juga bertanggung jawab terhadap penumpang yang menjadi korban dengan cara memberikan atau membayarkan ganti kerugian yang diderita oleh para penumpang. Ganti kerugian yang dimaksud adalah ganti kerugian terhadap barang-barang bawaan penumpang baik itu kendaraan maupun barang berharga lainnya. Upaya yang dilakukan pihak pengangkut yaitu PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) adalah bekerja sama dengan pihak asuransi yaitu PT Jasa Raharja Putera untuk memberikan santunan bagi penumpang yang menjadi korban dalam kecelakaan alat angkutan kapal penyeberangan sebagai bentuk upaya penyelesaian terhadap kecelakaan.

Kata kunci: Penumpang, Angkutan Penyeberangan, Tanggung Jawab, Upaya Penyelesaian

**TANGGUNG JAWAB PT ASDP INDONESIA FERRY (PERSERO)
TERHADAP PENUMPANG PENGGUNA JASA ANGKUTAN
PENYEBERANGAN JALUR AIR
(Studi PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bakauheni)**

**Oleh
BANGKIT CHAISARIO WIJANARKO**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat untuk Mencapai Gelar
SARJANA HUKUM

Pada

Bagian Hukum Keperdataan
Fakultas Hukum Universitas Lampung



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2019**

Judul Skripsi : **TANGGUNG JAWAB PT ASDP INDONESIA FERRY (PERSERO) TERHADAP PENUMPANG PENGGUNA JASA ANGKUTAN PENYEBERANGAN JALUR AIR (Studi PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bakauheni)**

Nama Mahasiswa : **Bangkit Chaisario Wijanarko**

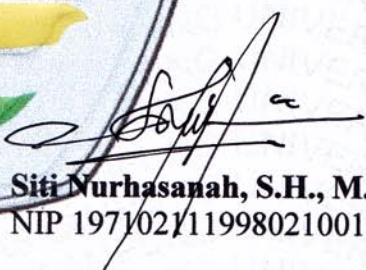
No. Pokok Mahasiswa : **1342011036**

Bagian : **Hukum Keperdataan**

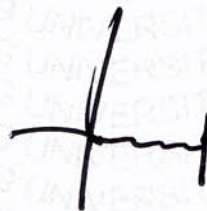
Fakultas : **Hukum**




Ratna Syamsiar, S.H., M.H.
NIP 195504281981032001


Siti Nurhasanah, S.H., M.H.
NIP 197102111998021001

2. Ketua Bagian Hukum Keperdataan



Dr. Sunaryo, S.H., M.Hum.
NIP 195805271984031001

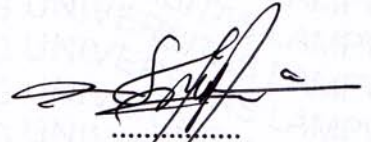
MENGESAHKAN

1. Tim Penguji

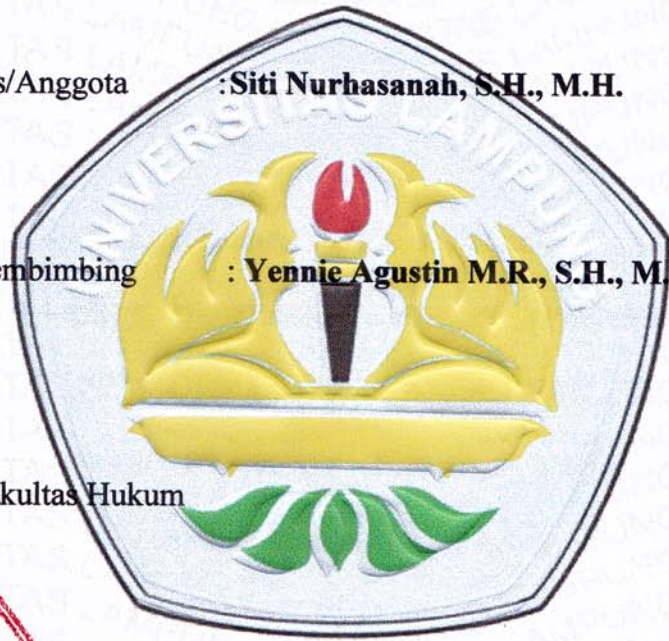
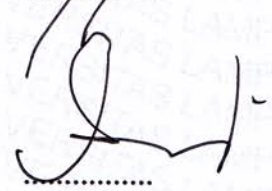
Ketua : Ratna Syamsiar, S.H., M.H.



Sekretaris/Anggota : Siti Nurhasanah, S.H., M.H.



**Penguji
Bukan Pembimbing : Yennie Agustin M.R., S.H., M.H.**



2. Dekan Fakultas Hukum



**Prof. Dr. Maroni, S.H., M.Hum.
NIP 196003101987031002**

Tanggal Lulus Ujian Skripsi : 12 Februari 2019

PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini

Nama : **Bangkit Chaisario Wijanarko**
NPM : 1342011036
Jurusan : Perdata
Fakultas : Hukum

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi saya yang berjudul **“TANGGUNG JAWAB PT ASDP INDONESIA FERRY (PERSERO) TERHADAP PENUMPANG PENGGUNA JASA ANGKUTAN PENYEBERANGAN JALUR AIR (Studi PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bakauheni)”** adalah benar-benar hasil karya sendiri dan bukan hasil plagiat sebagaimana telah diatur dalam Pasal 27 Peraturan Akademik Universitas Lampung dengan Surat Keputusan Rektor Nomor 3187/H26/DT/2010.

Bandar Lampung, 12 Februari 2019



Bangkit Chaisario Wijanarko
NPM 1342011036

MOTO

"Jadilah baik. Karena kapan pun kebaikan menjadi bagian sesuatu, ia akan membuatnya tampak semakin indah. Tapi saat kebaikan itu hilang, ia hanya menyisakan noda. "

(Nabi Muhammad SAW.)

"Gantungkan cita-citamu setinggi langit! Bermimpilah setinggi langit. Jika engkau jatuh, engkau akan jatuh diantara bintang-bintang "

(Ir. Soekarno)

"Jika kita sudah berusaha, maka selebihnya pasrah dan serahkan semuanya kepada Allah SWT."

(Bangkit Chaisario Wijanarko)

PERSEMBAHAN

Dengan penuh rasa puji dan syukur Kehadirat Allah SWT. dan dengan segala kerendahan hati kupersembahkan kepada:

Kedua orangtuaku tercinta Drs. Dadag Wijanarko dan Ibuku Nur Elly Syam yang telah membesarkan dan mendidikku dengan penuh cinta dan kasih sayang, yang setia mendengarkan keluh kesah serta memberikan nasihat dan dukungan untuk menggapai cita-cita dan masa depan yang cerah, serta selalu mendo'akanku agar senantiasa diberikan kemudahan dan kelancaran dalam setiap langkahku dalam menggapai cita-citaku.

Semoga Allah SWT. senantiasa melimpahkan rahmat, nikmat, barokah dan karunianya kepada kita semua di dunia dan akhirat. (Aamiin)

RIWAYAT HIDUP



Nama lengkap penulis adalah Bangkit Chaisario Wijanarko, penulis dilahirkan pada tanggal 13 Oktober 1995 di Bandar Lampung, dan penulis merupakan anak kedua dari tiga bersaudara yang dilahirkan dari pasangan Drs. Dadag Wijanarko dan Nur Elly Syam.

Penulis menyelesaikan pendidikan Taman Kanak-Kanak pada tahun 2001, Sekolah Dasar di SD Al-Azhar 1 Bandar Lampung pada tahun 2007, Sekolah Menengah Pertama di SMP Al-Azhar 3 Bandar Lampung pada tahun 2010, dan Sekolah Menengah Atas di SMA Negeri 5 Bandar Lampung pada tahun 2013.

Penulis terdaftar sebagai mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Lampung melalui jalur Paralel pada tahun 2013 dan mengambil konsentrasi di bagian Hukum Keperdataan. Selama menjadi mahasiswa, penulis aktif mengikuti kegiatan seminar tingkat universitas, daerah maupun nasional. Penulis juga aktif mengikuti organisasi yaitu, sebagai Kepala Bidang Dana dan Usaha Himpunan Mahasiswa (HIMA) Perdata Fakultas Hukum Universitas Lampung Periode 2016-2017.

Kemudian, penulis mengikuti kegiatan Kuliah Kerja Nyata (KKN) Unila pada tahun 2016 periode Januari-Maret selama 60 hari sebagai Koordinator Desa (KORDES) di Desa Kahuripan Dalam, Kecamatan Menggala Timur, Kabupaten Tulang Bawang.

SANWACANA

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Alhamdulillah *rabbi'l'alamin*, puji syukur kehadiran Allah SWT. yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya kepada Penulis sehingga dapat menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul **“Tanggung Jawab PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Terhadap Penumpang Pengguna Jasa Angkutan Penyeberangan Jalur Air (Studi PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) cabang Bakauheni)”** sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum di Bagian Keperdataan Fakultas Hukum Universitas Lampung.

Penulis menyadari masih terdapat kekurangan dalam penulisan skripsi ini, saran dan kritik yang membangun dari semua pihak sangat diharapkan untuk pengembangan dan kesempurnaan skripsi ini.

Penyelesaian skripsi ini tidak lepas dari bantuan, bimbingan, dan saran dari berbagai pihak, maka pada kesempatan ini Penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Maroni, S.H., M.H. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Lampung;
2. Bapak Dr. Sunaryo, S.H, M.Hum dan Ibu Rohaini, S.H, M.H, Ph.D selaku Ketua dan Sekretaris Bagian Hukum Keperdataan Fakultas Hukum Universitas Lampung;

3. Ibu Ratna Syamsiar, S.H., M.H. selaku Dosen Pembimbing I atas kesabaran dan kesediaan meluangkan waktu di sela-sela kesibukannya, mencurahkan segenap pemikirannya untuk membimbing, memberikan saran dan masukan, motivasi dan mengarahkan Penulis sehingga skripsi ini dapat diselesaikan;
4. Ibu Siti Nurhasanah, S.H., M.H. selaku Dosen Pembimbing II yang telah bersedia meluangkan waktunya, dengan kesabaran mencurahkan segenap pemikirannya untuk memberikan bimbingan, saran dan kritik, serta mengarahkan Penulis sehingga skripsi ini dapat diselesaikan;
5. Ibu Yennie Agustin MR, S.H., M.H. selaku Dosen Pembahas I yang telah memberikan kritik, saran dan masukan yang sangat membangun dalam penulisan skripsi ini;
6. Ibu Diane Eka Rusmawati, S.H., M.H. selaku Dosen Pembahas II yang telah memberikan kritik, saran dan masukan yang membangun dalam penulisan skripsi ini;
7. Ibu Nurmayani, S.H., M.H. selaku Pembimbing Akademik, yang telah membantu Penulis menempuh pendidikan di Fakultas Hukum Universitas Lampung;
8. Seluruh Bapak/Ibu dosen Fakultas Hukum Universitas Lampung, khususnya Bapak/Ibu Dosen Bagian Hukum Keperdataan yang dengan penuh ketulusan dan dedikasi memberikan ilmu yang bermanfaat bagi Penulis selama menyelesaikan studi;
9. Kedua orang tuaku, Dadag Wijanarko dan Nur Elly Syam, kakak perempuanku Melida Rostika dan adik perempuanku Rizka Nur Aprilia.

10. Kekasihku cintaku mybaby honey bunny sweety Gita Herni Saputri, S.H. terima kasih atas semua dukungan yang telah engkau berikan, I Love You so much.
11. Teman-teman KKN dan warga Desa Kahuripan Dalem, Kecamatan Menggala Timur Kabupaten Tulang Bawang. terima kasih untuk kebersamaannya selama 60 hari;
12. Teman-teman Jurusan Perdata dan seluruh teman-teman Fakultas Hukum angkatan 2013, terima kasih telah menjadi bagian dari perjalanan masa perkuliahan ini;
13. Keluarga Besar HIMA PERDATA yang tidak bisa disebutkan satu persatu. Terima kasih untuk pengalaman dan kebersamaannya selama ini;
14. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah membantu dalam penyelesaian skripsi ini, terimakasih atas semua bantuan dan dukungannya.

Semoga Allah SWT memberikan balasan atas jasa dan budi baik yang telah diberikan kepada Penulis. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi yang membacanya khususnya bagi Penulis dalam mengembangkan dan mengamalkan ilmu pengetahuan.

Bandar Lampung, 12 Februari 2019
Penulis,

Bangkit Chaisario W.

DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
HALAMAN JUDUL	ii
HALAMAN PERSETUJUAN	iii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iv
SURAT PERNYATAAN	v
RIWAYAT HIDUP	vi
MOTTO	vii
PERSEMBAHAN.....	viii
SANWACANA	ix
DAFTAR ISI.....	xii
I. PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah	
C. Ruang Lingkup Permasalahan	5
D. Tujuan Penelitian	5
E. Kegunaan Penelitian	6
II. TINJAUAN PUSTAKA	
A. Perjanjian Pada Umumnya	7
1. Pengertian Perjanjian Pengangkutan Laut	7
2. Perjanjian Pengangkutan Laut	11
3. Cara Terjadinya Pengangkutan Laut	14
4. Asas-asas Perjanjian Pengangkutan Laut	16
5. Wanprestasi	19
6. Hak dan Kewajiban Para Pihak	20
B. Tinjauan Umum Tentang Tanggung Jawab.....	25
1. Pengertian Tanggung Jawab Hukum	25
2. Teori Tanggung Jawab Hukum	26
3. Perbuatan Melawan Hukum	27
4. Prinsip-prinsip Tanggung Jawab	29
C. Gambaran Umum Tentang PT ASDP Indonesia Ferry (Persero).....	33
D. Kerangka Pikir	37
III. METODE PENELITIAN	
A. Jenis Penelitian	40
B. Tipe Penelitian	40

C. Pendekatan Masalah	41
D. Data dan Sumber Data.....	41
E. Pengumpulan dan Pengolahan Data	43
F. Analisis Data.....	44
IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
A. Tanggung Jawab PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Terhadap Penumpang yang Mengalami Kecelakaan Kapal Laut.	45
B. Upaya Penyelesaian PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Terhadap Penumpang Pengguna Layanan Jasa Angkutan Penyeberangan Jalur Air Yang Mengalami Kecelakaan Kapal Laut di Bakauheni....	55
V. KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	59
B. Saran	60
DAFTAR PUSTAKA	

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kata pengangkutan berasal dari kata “angkut” yang artinya bawa atau muat dan kirimkan. Jadi pengangkutan diartikan sebagai pengangkutan dan pembawaan barang atau orang, pemuatan dan pengiriman barang atau orang yang diangkut dari suatu tempat ketempat yang lain dengan selamat yang menggunakan alat sebagai sarana pengangkut. Pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat. Keadaan geografis Indonesia berupa daratan yang terdiri dari beribu-ribu pulau besar dan kecil, dan berupa perairan yang terdiri dari sebagian besar laut memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui perairan, darat dan udara guna menjangkau seluruh wilayah negara.¹

Pengangkutan itu sendiri merupakan perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan penumpang dan atau pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan penumpang dan atau pengirim mengikatkan diri dengan membayar uang angkutan. Hal ini memberikan indikasi bahwa penumpang yang menggunakan jasa dalam

¹Abdulkadir. Muhammad. *Hukum Pengangkutan Niaga*. PT Citra Aditya Bakti. Bandung. 2008. hlm. 48.

kegiatan pengangkutan tidak ingin mengalami kerugian secara materiil yang berkaitan dengan pengangkutan.²

Pemerintah telah mengeluarkan aturan hukum yang mengatur kegiatan penyelenggaraan pengangkutan orang dan barang yaitu UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang memuat tentang jasa pengangkutan atau orang dan barang. Pemerintah melalui Undang-Undang tersebut telah menjalankan fungsinya, yaitu memberikan ketentuan yang pasti kepada masyarakat.

PT Angkutan Sungai Danau Penyeberangan atau disebut juga PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang menyelenggarakan angkutan penyeberangan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan dan /atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 39 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Penyeberangan. Sistem pengangkutan yang digunakan oleh PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) adalah jenis angkutan multimoda, yaitu sistem angkutan yang menggunakan paling sedikit dua moda angkutan yang berbeda atas dasar perjanjian angkutan multimoda dengan menggunakan satu dokumen.

PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) sebagai penyelenggara angkutan penyeberangan baik barang maupun penumpang dari satu pulau ke pulau lain sangatlah berperan penting dalam menyelenggarakan transportasi publik yang layak di wilayah ini. Dalam menjalankan fungsinya, PT ASDP Indonesia Ferry

² H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3 Hukum Pengangkutan*, Penerbit Djambatan, Jakarta, 2003, hlm 2

(Persero) cabang Bakauheni sebagai pihak pengangkut memiliki kewajiban untuk menyeberangkan penumpang sampai ketempat tujuan dengan selamat. Penumpang yang ingin menggunakan jasa angkutan penyeberangan jalur air tersebut wajib memiliki dokumen pengangkutan yaitu tiket penyeberangan yang terdapat pada loket tiket. Pada dasarnya pelayanan tiket terpadu yang ada di pelabuhan Bakauheni terbagi menjadi dua bagian pelayanan, yaitu pelayanan tiket terpadu bagi penumpang yang tidak membawa kendaraan atau dalam hal ini penumpang pejalan kaki dan pelayanan tiket terpadu penumpang yang membawa kendaraan atau penumpang di atas kendaraan.

Dalam suatu perjanjian pengangkutan yang dilakukan oleh pengangkut dan pengirim barang, timbul hukum yang mengikat para pihak yang terkait dalam perjanjian tersebut yaitu hak dan kewajiban. Dalam hak dan kewajiban itu sendiri terdapat unsur tanggung jawab pengangkut atas sesuatu yang diangkutnya tersebut yang diatur didalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Dalam Pasal 40 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, pengangkut bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang atau barang yang di angkut.

Perusahaan transportasi dalam hal ini PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) cabang Bakauheni, sebagai perusahaan yang menyediakan jasa transportasi untuk umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang. Di samping itu, PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) cabang Bakauheni tidak hanya bertanggung jawab atas kecelakaan yang terjadi, melainkan juga bertanggung jawab atas kesalahan karyawan, pegawai, agen atau perwakilannya atau orang yang bertindak untuk dan atas nama perusahaan.

Dalam transportasi terdapat tiga macam konsep dasar tanggung jawab hukum, yakni konsep tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan (*based on fault liability*), konsep tanggung jawab hukum atas dasar praduga bersalah (*presumption of liability*), dan konsep tanggung jawab hukum mutlak (*absolute liability*). Disamping itu tidak dapat dihindari pula timbulnya berbagai permasalahan yang diakibatkan dengan adanya pengangkutan itu sendiri. Salah satu masalah yang terjadi yaitu kapal angkutan laut yang mengangkut penumpang mengalami kecelakaan tabrakan dengan kapal lain yang sedang melintas seperti kasus kecelakaan antara kapal ferry Bahuga Jaya (BJ) yang bertabrakan dengan kapal Tanker Nort Gas Canthika (NG) yang terjadi di Selat Sunda.

Penumpang yang menjadi korban kecelakaan kapal tersebut dapat menuntut ganti kerugian kepada PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) cabang Bakauheni selaku pihak penyedia jasa angkutan penyeberangan. PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) dalam memberikan ganti kerugian, perlu mengetahui terlebih dahulu apa yang menyebabkan kecelakaan tersebut terjadi. Karena kecelakaan tersebut dapat terjadi mungkin akibat dari suatu perbuatan hukum atau suatu peristiwa hukum.

Berdasarkan uraian tersebut, maka penulis tertarik untuk menulis laporan dalam bentuk skripsi yang diberi judul **“Tanggung Jawab PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Terhadap Penumpang Pengguna Layanan Jasa Angkutan Penyeberangan Jalur Air (Studi PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) cabang bakauheni)”**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan di atas, penulis merumuskan masalah yang ada, sebagai berikut :

1. Bagaimana Tanggung Jawab PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) terhadap penumpang pengguna jasa angkutan penyeberangan jalur air yang mengalami kecelakaan kapal laut di Bakauheni?
2. Bagaimana upaya penyelesaian yang dilakukan PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) terhadap penumpang pengguna jasa angkutan penyeberangan jalur air yang mengalami kecelakaan kapal laut di Bakauheni?

C. Ruang Lingkup Permasalahan

Adapun ruang lingkup permasalahannya adalah ruang lingkup bidang ilmu penelitian dan ruang lingkup kajian. Ruang lingkup ilmu penelitian adalah ilmu hukum keperdataan, ruang lingkup kajian adalah mengkaji tentang tanggung jawab PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan kapal laut dan bagaimana upaya yang dilakukan PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan kapal laut.

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka tujuan dalam penelitian ini adalah untuk menganalisis hal-hal sebagai berikut:

1. Faktor penghambat dalam proses tanggung jawab PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) terhadap penumpang pengguna layanan jasa penyeberangan jalur air yang mengalami kecelakaan kapal di bakauheni.

2. Tanggung jawab PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) terhadap penumpang pengguna layanan jasa penyeberangan jalur air yang mengalami kecelakaan kapal laut dibakauheni.

E. Kegunaan Penelitian

Kegunaan penelitian ini diharapkan dapat memberikan penjelasan baik secara teoritis maupun secara praktis:

1. Kegunaan Teoritis

Memberikan sumbangan ilmu pengetahuan hukum khususnya dalam bidang hukum keperdataan yaitu mengenai Hukum Asuransi dan Pengangkutan Niaga dan Hukum Perlindungan Penumpang khususnya mengenai bagaimana tanggung jawab pihak pengangkut dalam pelaksanaan tanggung jawab terhadap penumpang pengguna jasa angkutan penyeberangan jalur air (angkutan laut).

2. Kegunaan Praktis

- a. Menjadikan bahan bacaan bagi mahasiswa yang sedang mempelajari ilmu hukum khususnya bagian keperdataan;
- b. Menambah literatur kepustakaan dan sebagai sumber data dalam penelitian yang lain;
- c. Memperoleh data dan informasi secara lebih jelas dan lengkap sebagai bahan untuk menyusun penulisan hukum guna melengkapi persyaratan dalam mencapai gelar kesarjanaan di bidang Ilmu Hukum Universitas Lampung, khususnya bagian Hukum Keperdataan.

II. TINJAUAN PUSTAKA

A. Perjanjian Pada Umumnya

1. Pengertian Perjanjian Pengangkutan

Menurut arti katanya pengangkutan berasal dari kata dasar “angkut” yang berarti angkat dan bawa, muat dan bawa atau kirimkan. Menurut Abdulkadir Muhammad, pengangkutan adalah pengangkutan dan pembawaan barang dan/atau yang diangkut. Jadi dalam pengertiannya pengangkutan itu merupakan suatu kegiatan atau gerakan dari satu tempat ke tempat lain. Dari definisi pengangkutan tersebut dapat diketahui pula berbagai aspek pengangkutan, antara lain :

- a. Pelaku, yaitu orang yang melakukan pengangkutan, dapat berupa badan usaha seperti perusahaan pengangkutan dan juga dapat berupa manusia pribadi;
- b. Alat pengangkutan, yaitu alat yang digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan;
- c. Barang atau penumpang, yaitu muatan yang diangkut;
- d. Perbuatan, yaitu kegiatan mengangkut barang atau penumpang sejak pemuatan sampai dengan penurunan ditempat tujuan yang ditentukan;
- e. Fungsi pengangkutan, yaitu meningkatkan kegunaan dan nilai barang atau penumpang (tenaga kerja);

Tujuan pengangkutan, yaitu sampai atau tiba ditempat tujuan yang ditentukan dengan selamat, biaya pengangkutan lunas.³

Perjanjian adalah suatu peristiwa dimana seorang berjanji kepada orang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal, ada hubungan hukum di antara pihak-pihak atau orang-orang tersebut, dan hubungan hukum inilah yang disebut perikatan. Sebab dari peristiwa itulah lalu timbul disatu pihak adanya tuntutan suatu prestasi dari pihak lain yang berkewajiban untuk memenuhi tuntutan dari pihak lain itu.

Perjanjian dalam Pasal 1313 KUH Perdata menyatakan bahwa suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih. Definisi ini dipandang tidak jelas disebabkan karena dalam rumusan tersebut hanya disebutkan perbuatannya saja yang dapat diartikan setiap perbuatan dapat disebut perjanjian, tidak tampak asas konsensualisme, dan bersifat dualisme.⁴ Adapun beberapa pendapat para ahli tentang pengertian perjanjian, antara lain :

- a. Abdulkadir Muhammad, Perjanjian adalah suatu persetujuan dengan mana dua orang atau lebih mengikatkan diri untuk melaksanakan sesuatu dalam lapangan harta kekayaan dikategorikan sebagai berikut:
 - 1) Adanya kaidah unsur hukum, Kaidah dalam perjanjian dapat dibagi menjadi dua macam yakni, tertulis dan tidak tertulis. Kaidah hukum tertulis adalah kaidah yang terdapat di dalam peraturan perundang-

³Abdulkadir Muhammad. *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*. PT Citra Aditya Bakti. Bandung. 1991. Hlm. 20.

⁴Hartono Hadisoeparto, *Seri Hukum Perdata Pokok-Pokok Hukum Perikatan dan Hukum Jaminan*, Penerbit Liberty, Yogyakarta, 1984, hlm 32

undangan, traktat, dan yurisprudensi. Sedangkan perjanjian tidak tertulis adalah kaidah-kaidah hukum yang timbul, tumbuh, hidup dalam masyarakat seperti, jual beli emas, jual beli tanah dan lain sebagainya.

- 2) Subjek hukum, Istilah dari subjek hukum adalah *recthpersoon*. *Recthpersoon* diartikan sebagai pendukung hak dan kewajiban. Dalam hal ini yang menjadi subjek dalam kontrak adalah debitur dan kreditur. Kreditur adalah orang yang berpiutang, sedangkan debitur adalah orang yang berutang.
 - 3) Adanya prestasi, Prestasi adalah apa yang menjadi hak kreditur dan apa yang menjadi kewajiban debitur. Suatu prestasi berdasarkan Pasal 1234 KUHPerdara terdiri dari memberikan sesuatu, berbuat sesuatu, dan tidak berbuat sesuatu.
 - 4) Kata sepakat, Berdasarkan Pasal 1320 KUHPerdara terdapat empat syarat sahnya perjanjian salah satunya adalah kata sepakat konsekusus.
 - 5) Akibat hukum, Setiap perjanjian yang dibuat oleh para pihak akan menimbulkan akibat hukum yang menimbulkan hak dan kewajiban.⁵
- b. R. Subekti, yang dimaksud dengan perjanjian adalah suatu peristiwa dimana seorang berjanji pada satu orang lain atau di mana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal.⁶
- c. Setiawan, Perjanjian adalah perbuatan hukum di mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya atau saling mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih.⁷

⁵ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perjanjian*, Penerbit PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 1990, hlm 78

⁶ R. Subekti, *Hukum Perjanjian*, Penerbit PT Intermedia, Bandung, 1987, hlm 9

- d. Niewenhuis, Perjanjian merupakan sarana utama bagi para pihak untuk secara mandiri mengatur hubungan-hubungan hukum di antara mereka.⁸
- e. Ahmadi Miru, memberikan definisi perjanjian adalah suatu peristiwa hukum dimana seorang berjanji kepada orang lain atau dua orang saling berjanji untuk melakukan atau tidak melakukan sesuatu. Biasanya kalau seorang berjanji kepada orang lain, perjanjian tersebut merupakan perjanjian yang biasa diistilahkan dengan perjanjian sepihak dimana hanya seorang yang wajib menyerahkan sesuatu kepada orang lain, sedangkan orang yang menerima penyerahan itu tidak memberikan sesuatu sebagai balasan (kontra prestasi) atas sesuatu yang diterimanya. Sementara itu, apabila dua orang saling berjanji ini berarti masing-masing pihak menjanjikan untuk memberikan sesuatu/berbuat sesuatu kepada pihak lainnya untuk menerima apa yang dijanjikan oleh pihak lain. Hal ini berarti bahwa masing-masing pihak dibebani kewajiban dan diberi hak sebagaimana yang dijanjikan.⁹

Perjanjian merupakan sumber daripada perikatan atau dapat juga dikatakan bahwa perikatan itu timbulnya karena perjanjian. Perjanjian adalah sumber perikatan yang terpenting, sebab memang yang paling banyak perikatan itu timbul dari adanya perjanjian. Perjanjian pengangkutan selalu diadakan secara lisan, tetapi didukung oleh dokumen yang membuktikan bahwa perjanjian sudah terjadi dan mengikat sesuai Pasal 1338 KUHPerdara yang menetapkan: “Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang

⁷ Agus Yudha Hernoko, *Hukum Perjanjian Asas Proporsionalitas dalam kontrak komersial*, Penerbit Kencana Prenada Media Grup, Jakarta, 2010, hlm 16

⁸ J.H. Niewenhuis, *Pokok-Pokok Hukum Perikatan* (Terjemahan Djasadin Saragih), Surabaya, 1985, hlm 1

⁹ Ahmadi Miru, *Hukum Kontrak dan Perancangan Kontrak*, Penerbit Rajawali Pers, Jakarta, 2014, hlm 2

membuatnya”. Jadi dalam hal ini masing – masing pihak mempunyai hak dan kewajiban yang harus dipenuhi guna untuk melancarkan kegiatan pengangkutan.

2. Perjanjian Pengangkutan Laut

Perjanjian pengangkutan terjadi dengan didahului serangkaian perbuatan penawaran dan penerimaan yang oleh pengangkut penumpang secara timbal balik. Dalam perjanjian pengangkutan penumpang/orang melalui laut yang menjadi pihak dalam perjanjian tersebut adalah pengangkut dan penumpang. Perjanjian pengangkutan ini tidak diatur secara rinci di dalam Undang-Undang, melainkan hanya suatu “pernyataan kehendak” yang merupakan salah satu unsur dari Pasal 1320 KUHPdt. Dalam KUHPdt, ditemukan pengertian perjanjian yang merupakan langkah awal yang perlu diketahui sebelum adanya perjanjian, karena dalam masalah perjanjian ini kita masih berpedoman kepada KUHPdt Pengertian perjanjian menurut Pasal 1313 KUHPdt adalah “Sebagai suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih.” Dalam suatu perjanjian tersebut mengandung syarat sahnya perjanjian yang telah dibuat oleh para pihak. Syarat sahnya ini diatur dalam Pasal 1320 KUHPdt yang berisi:

a. Sepakat mereka yang mengikatkan diri

Bahwa dalam membuat perjanjian harus ada kesepakatan dan persetujuan dari pihak-pihak yang terkait dalam perjanjian tersebut dan pihak-pihaknya harus seia-sekata mengenai hal-hal pokok dari perjanjian yang dibuat tersebut. Artinya para pihak yang membuat perjanjian. Dalam hal ini adalah pengangkut dan penumpang mempunyai kebebasan untuk menyctujui atas hal-

hal pokok yang terkandung di dalam perjanjian tersebut. Perjanjian pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar angkutan. Dalam definisi ini dijelaskan bahwa ada hubungan timbal balik antara pengangkut dengan penumpang sebagai pihak-pihak dalam pengangkutan.

b. Kecakapan untuk membuat suatu perjanjian.

“Orang yang membuat suatu perjanjian harus cakap menurut hukum.” Orang yang cakap menurut hukum di sini adalah orang yang sudah dewasa dan sehat pikirannya, karena orang-orang yang terikat dalam perjanjian harus mampu memiliki tanggung jawab dan harus menginsafi tanggung jawabnya dengan pikiran yang sehat, jadi dalam hal ini pengangkut dan penumpang sebagai pihak dalam perjanjian harus memenuhi hak dan kewajiban masing-masing.

c. Suatu hal-tertentu.

Maksudnya adalah objek yang diperjanjikan atau objek yang menyebabkan dibuatnya suatu perjanjian. Yang diperjanjikan adalah hak-hak dan kewajiban dari para pihak yang dalam hal ini pihak pengangkut dan penumpang.

d. Suatu sebab yang halal

Maksudnya adalah isi perjanjian sendiri yaitu perjanjian yang disepakati oleh pihak pengangkut dan pihak penumpang.

Dua syarat pertama yaitu sepakat mereka yang mengikatkan dirinya dan cakap untuk membuat suatu perjanjian dinamakan syarat subjektif. Syarat subjektif ini mengenai subjek-subjek atau orang-orang yang membuat perjanjian. Artinya syarat subjektif ini bila tidak terpenuhi maka perjanjian tersebut tetap merupakan perjanjian yang sah tapi dapat diminta pembatalannya “Pihak yang dapat meminta pembatalan itu, adalah pihak yang tidak cakap atau pihak yang memberikan sepakatnya (perizinannya) secara tidak bebas.”¹⁰

Dua syarat terakhir yaitu mengenai suatu hal tertentu dan suatu sebab yang halal dinamakan syarat objektif. Syarat objektif ini mengenai objek perjanjian dan perjanjian itu sendiri. Apabila syarat ini tidak dipenuhi maka perjanjian tersebut batal demi hukum. Dalam perjanjian juga menganut asas kebebasan berkontrak yang diatur dalam Pasal 1338 KUHPer, yang menyatakan bahwa:

- 1) Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai Undang-Undang bagi mereka yang membuatnya. Artinya dalam membuat perjanjian tersebut para pihak bebas menentukan isi dan bentuknya. Perjanjian ini mengikat para pihak dan berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya.
- 2) Suatu perjanjian tidak dapat ditarik kembali selain dengan sepakat kedua belah pihak, atau karena alasan-alasan yang oleh undang-undang dinyatakan cukup untuk itu. Artinya perjanjian ini tidak dapat dibatalkan secara sepihak tanpa adanya persetujuan dari pihak yang lain, karena perjanjian tersebut mengikat bagi mereka yang membuatnya. Apabila perjanjian tersebut dibatalkan maka harus ada persetujuan atau kesepakatan bersama dari para pihak yang membuat perjanjian;

¹⁰ Subekti. *Hukum Perjanjian*. Sinar Grafika. Jakarta. 2002. Hlm. 17.

- 3) Suatu perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik, Artinya dalam perjanjian tersebut tidak boleh berisi sesuatu yang dapat merugikan pihak lain.¹¹

Para pihak yang berkepentingan dalam perjanjian pengangkutan disebut sebagai subjek hukum. Subjek hukum pengangkutan adalah pihak-pihak yang berkepentingan dalam perjanjian dan kegiatan pengangkutan. Subjek hukum ini adalah sebagai pendukung hak dan kewajiban dalam suatu hubungan hukum pengangkutan niaga.. Hubungan hukum pengangkutan yaitu merupakan hubungan hak dan kewajiban antara pihak-pihak yang berkepentingan dalam kegiatan pengangkutan. Dalam hal ini subjek hukum pengangkutan tersebut adalah pengangkut dan penumpang Sedangkan objek hukum pengangkutan adalah penumpang, barang muatan, biaya angkutan, dan alat pengangkut untuk mencapai tujuan hukum dari pengangkutan yaitu dengan terpenuhinya hak dan kewajiban dari para pihak yang terikat dalam perjanjian tersebut.

3. Cara Terjadinya Perjanjian Pengangkutan Laut

Cara terjadinya perjanjian pengangkutan laut dapat dilakukan dengan dua cara, yaitu cara langsung dan cara tidak langsung.

a. Penawaran dari pihak pengangkut

Pertama dengan cara langsung, dimana pengangkut menghubungi langsung pihak penumpang dalam hal ini berarti kapal menyinggahi pelabuhan untuk inemuat penumpang, atau yang kedua dengan cara tidak langsung dimana

¹¹ *Ibid.* Hlm. 20.

pengangkut memasang pengumuman atau iklan sehingga pengangkut hanya menunggu permintaan dari penumpang.

b. Penawaran dari pihak penumpang

Pertama dengan cara langsung, dimana penumpang menghubungi langsung pihak pengangkut, atau dengan cara yang kedua, dimana dalam hal ini menggunakan jasa agen perjalanan. Saat terjadinya perjanjian pengangkutan dalam undang-undang tidak diatur secara jelas, tapi perjanjian pengangkutan ini hanya berdasarkan persetujuan kehendak yang diatur dalam Pasal 1320 KUHPer, perjanjian pengangkutan selalu dilakukan secara lisan tapi dibuktikan dengan adanya tiket penumpang atau karcis penumpang.

Pada tiket tersebut tercantum tanggal pengeluarannya dimana perjanjian tersebut terjadi sejak tanggal pengeluaran tersebut. Dan mulai tanggal tersebut pengangkut wajib melaksanakan angkutannya. Tiket penumpang itu selalu diterbitkan atas nama sehingga karcis penumpang ini tidak boleh digunakan oleh orang lain selain penumpang yang bersangkutan, Hal-hal yang biasanya tertera dalam karcis penumpang adalah sebagai berikut:

- 1) Nama perusahaan pengangkutan;
- 2) Pelabuhan pemberangkatan dan pelabuhan tujuan;
- 3) Nama dan alamat jelas dari penumpang;
- 4) Nomor seri karcis, tanggal, waktu dan hari keberangkatan
- 5) Kelas dan nomor kamar/tempat tidur;
- 6) Biaya angkutan yang sudah termasuk premi asuransi;
- 7) Tanda tangan dari pengangkut atau orang atas nama pengangkut;
- 8) Ketentuan-ketentuan lain sebagai klausula angkutan.

4. Asas-asas Perjanjian Pengangkutan Laut

Asas-asas hukum pengangkutan merupakan landasan filosofis yang diklasifikasikan menjadi 2 (dua), yaitu:

a. 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). Adapun asas-asas yang bersifat publik antara lain :

- 1) Asas Manfaat, setiap manusia harus dapat memberikan nilai guna yang sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat, dan pengembangan prikehidupan yang berkeeseimbangan bagi warga Negara;
- 2) Asas Adil dan Merata, penyelenggaraan pengangkutan harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat, dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat;
- 3) Asas Keseimbangan, 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;
- 4) Asas Kepentingan Umum, penyelenggara pengangkut harus lebih mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat luas;
- 5) Asas Keterpaduan, pengangkutan harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu, saling menunjang, dan saling mengisi baik intra maupun antar moda pengangkutan;
- 6) Asas Kesadaran Hukum, pemerintah wajib menegakkan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan kepada setiap warga Negara Indonesia agar selalu sadar dan taat kepada hukum dalam penyelenggaraan

pengangkutan;

- 7) Asas Keselamatan Penumpang, pengangkutan penumpang harus disertai dengan asuransi kecelakaan baik untuk pengangkut maupun untuk pengguna jasa.

b. Asas Yang Bersifat Perdata, merupakan landasan hukum pengangkutan yang hanya berlaku dan berguna bagi kedua pihak dalam pengangkutan, yaitu pengangkut dan penumpang atau pengirim barang. Adapun asas-asas yang bersifat perdata, antara lain :

- 1) Asas Konsensual, pengangkutan tidak diharuskan dalam bentuk tertulis, sudah cukup dengan kesepakatan pihak-pihak. Maka dalam hal ini apabila sudah ada suatu kesepakatan antar para pihak yang saling terucap maka perjanjian pengangkutan sudah terbentuk, namun hanya saja ada kalanya diperlukan dokumen pengangkutan untuk mengangkut suatu hal tertentu;
- 2) Asas Koordinatif, pihak-pihak dalam pengangkutan mempunyai kedudukan yang setara, tidak ada pihak yang berada di atas maupun pihak yang berada di bawah. Jadi bukan berarti pengangkut selaku pemberi jasa mempunyai kewenangan yang lebih tinggi daripada pengguna jasa dan pengangkut dapat berbuat semena-mena kepada pengguna jasa. Hal ini tidak dibenarkan karena kedudukan mereka adalah seimbang.

Dalam perjanjian pengangkutan, terdapat 4 asas pokok yang mendasari perjanjian tersebut. Asas-asas tersebut adalah sebagai berikut:

a. Asas Konsensual

Asas ini tidak mensyaratkan bentuk perjanjian angkutan secara tertulis, sudah cukup apabila ada persetujuan kehendak antara pihak-pihak. Dalam kenyataannya, hampir semua perjanjian pengangkutan darat, laut, dan udara dibuat secara tidak

tertulis, tetapi selalu didukung dokumen pengangkutan. Dokumen pengangkutan bukan perjanjian tertulis melainkan sebagai bukti bahwa persetujuan diantara pihak-pihak itu ada. Alasan perjanjian pengangkutan tidak dibuat tertulis karena kewajiban dan hak pihak-pihak telah ditentukan dalam undang-undang. Mereka hanya menunjuk atau menerapkan ketentuan undang-undang.

b. Asas Koordinasi

Asas ini mensyaratkan kedudukan yang sejajar antara pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan. Walaupun perjanjian pengangkutan merupakan pelayanan jasa, asas subordinasi antara buruh dan majikan pada perjanjian perburuan tidak berlaku pada perjanjian pengangkutan.

c. Asas Campuran

Perjanjian pengangkutan merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian, yaitu pemberian kuasa dari pengirim kepada pengangkut, penyimpan barang dari pengirim kepada pengangkut, dan melakukan pekerjaan pengangkutan yang diberikan oleh pengirim kepada pengangkut. Jika dalam perjanjian pengangkutan tidak diatur lain, maka diantara ketentuan ketiga jenis perjanjian itu dapat diberlakukan. Hal ini ada hubungannya dengan asas konsensual.

d. Asas Tidak Ada Hak Retensi

Penggunaan hak retensi bertentangan dengan fungsi dan tujuan pengangkutan. Penggunaan hak retensi akan menyulitkan pengangkut sendiri, misalnya

penyediaan tempat penyimpanan, biaya penyimpanan, penjagaan dan perawatan barang.¹²

5. Wanprestasi

Sebagaimana telah diketahui bahwa subjek-subjek dalam perjanjian pengangkutan ini adalah pihak pengangkut dan pihak penumpang. Pihak penumpang merupakan pihak yang berhak atas pemenuhan prestasi, sedangkan pihak pengangkut adalah pihak yang berkewajiban untuk memenuhi tuntutan prestasi dari pihak penumpang. Penumpang merupakan pihak yang sangat menghendaki agar perjanjian itu dapat dipenuhi secara sempurna sesuai isi perjanjian yang dimaksud oleh para pihak.¹³ Namun perjanjian itu tidaklah berjalan lancar sebagaimana yang dikehendaki, karena telah terjadi kelalaian dari pihak pengangkut. Keadaan pihak pengangkut tidak dapat memenuhi prestasi kepada pihak penumpang yang biasa disebut wanprestasi.

Ada tiga keadaan untuk menentukan apakah pihak pengangkut bersalah melakukan wanprestasi atau tidak, yaitu:

- a. Pihak pengangkut tidak memenuhi prestasi sama sekali;
- b. Pihak pengangkut memenuhi prestasi tetapi tidak baik atau keliru;
- c. Pihak pengangkut memenuhi prestasi tapi tidak tepat waktunya atau terlambat.

Terdapat 4 (empat) akibat dari adanya wanprestasi, sebagaimana dikemukakan sebagai berikut:

¹² Soegijatna Tjakranegara. *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*. PT Rineka Cipta. 1995. hlm. 33

¹³ Hartono Hadisoeperto, *Seri Hukum Perdata Pokok-Pokok Hukum Perikatan dan Hukum Jaminan*, Penerbit Liberty, Yogyakarta, 1984, hlm 42

- a. Perjanjian tetap ada;
- b. Pihak pengangkut harus membayar ganti kerugian kepada pihak penumpang;
- c. Beban resiko beralih untuk kerugian pihak pengangkut jika halangan itu timbul setelah pihak pengangkut wanprestasi, kecuali bila ada kesengajaan atau kesalahan besar dari pihak penumpang;
- d. Jika perikatan lahir dari perjanjian timbal balik, pihak penumpang dapat membebaskan diri dari kewajibannya memberikan kontra prestasi.

6. Hak dan Kewajiban Para Pihak

a. Hak dan Kewajiban Pengangkut

Berdasarkan Pasal 4 sampai dengan Pasal 7 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Penumpang, mengatur hak dan kewajiban pihak pengangkut dan penumpang, berikut penjelasannya.

Pasal 4, Hak penumpang adalah:

- 1) Hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang/jasa;
- 2) Hak untuk memilih barang atau jasa serta mendapatkan barang atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan barang atau jasa;
- 3) Hak atas informasi yang benar, jelas, jujur mengenai kondisi dan jaminan barang atau jasa;
- 4) Hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang atau jasa yang digunakan;

- 5) Hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan, dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan penumpang secara patut;
- 6) Hak untuk mendapat pembinaan dan perlindungan penumpang;
- 7) Hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif;
- 8) Han untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi atau penggantian, apabila barang atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya;
- 9) Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.

Pasal 5, kewajiban penumpang adalah:

- 1) Membaca atau mengikut petunjuk informasi dan prosedur pemakaian atau pemanfaatan barang dan/atau jasa, demi keamanan dan keselamatan;
- 2) Beritikad baik dalam melakukan transaksi pembelian barang dan/atau jasa;
- 3) Membayar sesuai dengan nilai tukar yang disepakati;
- 4) Mengikuti upaya penyelesaian hukum sengketa perlindungan penumpang secara patut.

Pasal 6, hak pengangkut adalah:

- 1) Hak untuk menerima pembayaran yang sesuai dengan kesepakatan mengenai kondisi dan nilai tukar barang dan/atau jasa yang diperdagangkan;
- 2) Hak untuk mendapatkan perlindungan hukum dari tindakan penumpang yang beritikad tidak baik;

- 3) Hak untuk melakukan pembelaan diri sepatutnya di dalam penyelesaian hukum sengketa penumpang;
- 4) Hak untuk rehabilitasi nama baik apabila terbukti secara hukum bahwa kerugian penumpang tidak diakibatkan oleh barang dan/atau jasa yang diperdagangkan;
- 5) Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.

Pasal 7, kewajiban pengangkut adalah:

- 1) Beritikad baik dalam melakukan kegiatan usahanya;
- 2) Memberikan informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa memberi penjelasan penggunaan, perbaikan, dan pemeliharaan;
- 3) Memperlakukan dan melayani penumpang secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif;
- 4) Menjamin mutu barang dan/atau jasa yang diproduksi dan/atau diperdagangkan berdasarkan ketentuan standar mutu barang dan/atau jasa yang berlaku;
- 5) Memberi kesempatan kepada penumpang untuk menguji, dan/atau mencoba barang dan/atau jasa tertentu serta memberi jaminan dan/atau garansi atas barang yang dibuat dan/atau yang diperdagangkan;
- 6) Memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian atas kerugian akibat penggunaan, pemakaian dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang diperdagangkan;

7) Memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian apabila barang dan/atau jasa yang diterima atau dimanfaatkan tidak sesuai dengan perjanjian.

Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) juga diatur mengenai kewajiban pengangkut yaitu Pasal 522 ayat (1) KUHD yang berbunyi “Persetujuan pengangkutan mewajibkan si pengangkut untuk menjaga keselamatan si penumpang sejak saat si penumpang ini masuk dalam kapal hingga saat ia meningsalkan kapalnya.”

Dalam Pasal 533e KUHD juga menyebutkan bahwa “apabila si pengangkut telah mengumumkan syarat-syarat pengangkutan dan tarif-tarif. maka ia diwajibkan mengangkut orang-orang.”

Dalam Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran, Pasal 85 ayat (I) menyebutkan “Perusahaan angkutan di perairan wajib mengangkut penumpang dan/atau barang setelah disepakati perjanjian pengangkutan.”

Sehingga dapat disimpulkan bahwa kewajiban pengangkut adalah mengangkut penumpang sampai ke tempat tujuan dengan selamat. Pengangkut juga mempunyai kewajiban untuk menerbitkan tiket atau karcis penumpang seperti yang diatur dalam KUHD yaitu Pasal 530 ayat (1) yang berbunyi “Penumpang boleh menuntut supaya kepadanya oleh pengangkut diberikan suatu karcis perjalanan.”

Dalam Pasal 531 ayat (1) KUHD yang berbunyi “Karcis perjalanan tersebut boleh dikeluarkan atas nama si penumpang, atas penunjukan si penumpang atau untuk si pembaca.”

Dalam Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran mengenai karcis penumpang diatur dalam Pasal 85 ayat (2) yang menyatakan bahwa “Karcis penumpang dan dokumen muatan merupakan tanda bukti terjadinya perjanjian angkutan.”

Mengenai hak dari pihak pengangkut diatur dalam Pasal 533i KUHD yang berbunyi “Upah pengangkutan harus dibayar terlebih dahulu.”

Jadi pengangkut berhak atas biaya pengangkutan. Biaya pengangkutan ini harus dibayar terlebih dahulu oleh penumpang pada saat penumpang membeli tiket atau karcis.

b. Hak dan Kewajiban Penumpang

Perusahaan pengangkutan mempunyai kewajiban penumpang dan atau barang setelah disepakatinya perjanjian pengangkutan dan berhak atas biaya angkut, sebagaimana ditentukan dalam Pasal 533i KUHD yang menyebutkan “upah pengangkutan harus dibayar terlebih dahulu.”

Maka dapat disimpulkan penumpang berkewajiban untuk membayar biaya angkutan. Setelah penumpang memenuhi kewajibannya untuk membayar biaya angkutan maka penumpang berhak atas pelayanan dari kegiatan pengangkutan yang diselenggarakan oleh pihak pengangkut.

Dalam Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran, kewajiban pengangkutan diatur dalam Pasal 85 ayat (1) yang menyebutkan bahwa “perusahaan angkutan di perairan wajib mengangkut penumpang dan/atau barang setelah disepakati perjanjian pengangkutan”.

Dalam tiket atau karcis penumpang atau perjanjian pengangkutan ini ada beberapa ketentuan yang dibuat oleh pengangkutan secara baku. Dimana penumpang yang ingin menggunakan jasa pelayanan kegiatan pelayaran ini harus menyetujui ketentuan-ketentuan tersebut, yang bersifat “*take it or leave it,*” karena sebagaimana diketahui perjanjian pengangkutan dituangkan dalam tiket atau karcis penumpang yang berfungsi sebagai tanda bukti. Ketentuan-ketentuan antara lain sebagai berikut:

- 1) Karcis penumpang dikeluarkan untuk dan atas nama dan hanya dapat digunakan oleh penumpang yang namanya tercantum di dalam karcis atau tiket penumpang;
- 2) Apabila terjadi kerusakan kapal sehingga keberangkatan kapal tersebut ditunda atau dimajukan oleh pengangkut lebih dari dua puluh empat (24) jam, maka tiket atau karcis penumpang tersebut dapat dikembalikan atau ditukar dengan jumlah nilai uang yang sama dengan harga tiket atau karcis tersebut;
- 3) Penumpang yang namanya tercantum dalam tiket atau karcis diasuransikan pada PT Jasa Raharja Putera

B. Tinjauan Umum Tentang Tanggung Jawab

1. Pengertian Tanggung Jawab Hukum

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) tanggung jawab adalah kewajiban menanggung segala sesuatunya bila terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersalahkan, dan diperkarakan. Dalam kamus hukum, tanggung jawab adalah suatu keseharusan bagi seseorang untuk melaksanakan apa yang telah diwajibkan

kepadanya. Menurut hukum tanggung jawab adalah suatu akibat atas konsekuensi kebebasan seorang tentang perbuatannya yang berkaitan dengan etika atau moral dalam melakukan suatu perbuatan.

Menurut Titik Triwulan tanggung jawab harus mempunyai dasar, yaitu hal yang menyebabkan timbulnya hak hukum bagi seorang untuk menuntut orang lain sekaligus berupa hal yang melahirkan kewajiban hukum orang lain untuk member pertanggung jawabannya. Menurut hukum perdata dasar tanggung jawab dibagi menjadi dua macam, yaitu kesalahan dan risiko. Dengan demikian dikenal dengan tanggung jawab atas dasar kesalahan (*liability without based on fault*) dan tanggung jawab tanpa kesalahan yang dikenal (*liability without fault*) yang dikenal dengan tanggung jawab risiko atau tanggung jawab mutlak (*strict liability*).

Tanggung jawab atas dasar kesalahan mengandung arti bahwa seseorang harus bertanggung jawab karena ia melakukan kesalahan karena merugikan orang lain. Sebaliknya prinsip tanggung jawab risiko adalah bahwa penumpang penggugat tidak diwajibkan lagi melainkan produsen tergugat langsung bertanggung jawab sebagai risiko usahanya.¹⁴

2. Teori Tanggung Jawab Hukum

Menurut Abdulkadir Muhammad, teori tanggung jawab dalam perbuatan melanggar hukum (*tort liability*) dibagi menjadi beberapa teori, yaitu :

- a. Tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan dengan sengaja (*intentional tort liability*), tergugat harus sudah melakukan perbuatan

¹⁴Andi Hamzah, *Kamus Hukum*, Ghalia Indonesia, 2005.

sedemikian rupa sehingga merugikan penggugat atau mengetahui bahwa apa yang dilakukan tergugat akan mengakibatkan kerugian.

- b. Tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan karena kelalaian (*negligence tort liability*), didasarkan pada konsep kesalahan (*concept of fault*) yang berkaitan dengan moral dan hukum yang sudah bercampur baur (*interminglend*).
- c. Tanggung jawab mutlak akibat perbuatan melanggar hukum tanpa mempersoalkan kesalahan (*strict liability*), didasarkan pada perbuatannya baik secara sengaja maupun tidak sengaja, artinya meskipun bukan prinsip kesalahannya tetap bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat perbuatannya.¹⁵

3. Perbuatan Melawan Hukum

Istilah perbuatan melawan hukum berasal dari bahasa Belanda disebut dengan istilah (*onrechmatige daad*) atau dalam bahasa Inggris disebut *tort*. Kata (*tort*) berkembang sedemikian rupa sehingga berarti kesalahan perdata yang bukan dari wanprestasi kontrak. Kata (*tort*) berasal dari bahasa Latin (*torquer*) atau (*tortus*) dalam bahasa Prancis, seperti kata (*wrong*) berasal dari bahasa Prancis (*wrung*) yang berarti kesalahan atau kerugian (*injury*).¹⁶

Pada prinsipnya, tujuan dibentuknya sistem hukum yang kemudian dikenal dengan perbuatan melawan hukum tersebut adalah untuk dapat tercapai seperti apa yang disebut oleh peribahasa Latin, yaitu (*juris praecepta sunt haec honeste vivere*,

¹⁵Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perusahaan Indonesia*, Citra Aditya Bakti, 2010, hlm. 503

¹⁶*Ibid.* Hlm. 511

alterum non ledere, suum cuque tribune) artinya semboyan hukum adalah hidup secara jujur, tidak merugikan orang lain dan memberikan orang lain haknya. Sebelum tahun 1919 yang dimaksud perbuatan melawan hukum adalah perbuatan yang melanggar peraturan tertulis. Namun sejak tahun 1919 berdasar Arrest HR 31 Januari 1919 dalam perkara Cohen melawan Lindenbaum, maka yang dimaksud perbuatan melawan hukum adalah perbuatan yang melanggar hak orang lain, hukum tertulis dan hukum tidak tertulis, kewajiban hukum serta kepatutan dan kesusilaan yang diterima di masyarakat. Perbuatan melawan hukum (*onrechmatige daad*) diatur dalam Buku III KUHPerdara. Rumusan perbuatan melawan hukum terdapat pada Pasal 1365 KUHPerdara yaitu “Tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada seorang lain mewajibkan orang yang karena kesalahannya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut.”

Menurut Pasal 1365 KUHPerdara, yang dimaksud dengan perbuatan melawan hukum adalah perbuatan yang melawan hukum yang dilakukan oleh seorang yang karena salahnya telah menimbulkan kerugian bagi orang lain. Dalam ilmu hukum dikenal 3 (tiga) katgori perbuatan melawan hukum, yaitu sebagai berikut :

- a. Perbuatan melawan hukum karena kesengajaan.
- b. Perbuatan melawan hukum tanpa kesalahan (tanpa unsur kesengajaan maupun kelalaian).
- c. Perbuatan melawan hukum karena kelalaian.

Menurut pengaturan dari KUHPerduta Indonesia tentang perbuatan melawan hukum lainnya, sebagaimana juga dengan KUHPerduta di negara sistem Eropa Kontinental, maka model tanggung jawab hukum adalah sebagai berikut :

- a. Tanggung jawab dengan unsur kesalahan (kesengajaan dan kelalaian), sebagaimana diatur dalam Pasal 1365 KUHPerduta.
- b. Tanggung jawab dengan unsur kesalahan, khususnya unsur kelalaian, sebagaimana yang diatur dalam Pasal 1366 KUHPerduta.
- c. Tanggung jawab mutlak (tanpa kesalahan) dalam arti yang sangat terbatas sebagaimana yang diatur dalam Pasal 1367 KUHPerduta.

4. Prinsip-prinsip Tanggung Jawab

Dalam hukum pengangkutan dikenal adanya lima prinsip tanggung jawab pengangkut yaitu yang pertama tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liability*), praduga tak bersalah (*Presumption of Non Liability*), pengangkut mutlak (*absolut liability*), atas dasar kesalahan (*based on fault*), pembatasan tanggung jawab pengangkut (*limitation of liability*).

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 KUHPdt tentang perbuatan melawan hukum (*illegal act*)

sebagai aturan umum dan aturan khususnya diatur dalam undang-undang tentang masing-masing pengangkutan.

Prinsip ini hanya dijumpai dalam Pasal 86 ayat 2 Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran, yang menyatakan: “jika perusahaan angkutan perairan dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud ayat 1 huruf b: musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut; c. Keterlambatan angkutan penumpang, dan atau barang yang diangkut; d. Kerugian pihak ketiga bukan disebabkan oleh kesalahannya, maka dia dapat dibebaskan sebagian atau seluruh dari tanggung jawabnya. Walaupun hanya terdapat pada pengangkutan perairan, bukan berarti pada pengangkutan darat dan pengangkutan udara tidak dibolehkan. 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)”. Dalam KUHD juga menganut prinsip tanggung jawab karena praduga bersalah.

b. Praduga Tak Bersalah (*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 mempertanggungjawabkan suatu kejadian atas benda dalam angkutan. Pengaturan ini ditetapkan dalam Pasal 43 ayat 1 b UU penerbangan dan Pasal 86 UU pelayaran.

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 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 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 pengangkutan harus dinyatakan dengan tegas, misalnya pada dokumen pengangkutan.

d. Tanggung Jawab atas Dasar Kesalahan (*Based on Fault*)

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 KUHPer 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, tepatnya pada pasal 468 ayat (2). Pada pengangkutan di laut dengan menggunakan kapal, tanggung jawab ini di tentukan dalam pasal 86 UU nomor 21 tahun 1992 tentang Pelayaran.

e. 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 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. Hal ini diatur dalam pasal 475, 476 dan pasal 477 KUHD.

Dari penjelasan di atas, aturan mengenai tanggung jawab tadi merupakan salah satu bentuk perlindungan hukum bagi para pihak khususnya pengguna jasa angkutan udara. Tanggung jawab yang ditegaskan dalam undang-undang tadi akan meningkatkan kualitas dalam pemberian kenyamanan, pelayanan serta keselamatan bagi penumpang. Artinya secara normatif perlindungan hukum bagi penumpang telah ada, tinggal bagaimana pelaksanaan dari aturan tadi.

C. Gambaran Umum Tentang PT ASDP Indonesia Ferry (Persero)

PT Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan Indonesia Ferry (Persero) didirikan pada 27 Maret 1973 dengan nama Proyek ASDP Ferry yang berada di bawah naungan Kementerian Perhubungan. Sejalan dengan perkembangan zaman dan kebutuhan manusia yang semakin meningkat akan jasa penyeberangan, kehadiran ASDP dianggap penting sehingga ASDP Ferry mengalami perubahan nama menjadi Perum ASDP berdasarkan PP No. 8 pada tahun 1986 yang selanjutnya diresmikan menjadi PT ASDP (Persero) pada tahun 1993. Peralihan status Perum ASDP menjadi Perusahaan Perseroan menjadikan ASDP memiliki peran yang besar yang diharapkan mampu bersaing dengan perusahaan swasta maupun badan usaha negara lainnya tanpa meninggalkan fungsinya sebagai penyedia penyeberangan perintis.

Transformasi ASDP yang semakin menunjukkan respon positif menjadikan ASDP terus berkembang dengan pesat sehingga pada 5 Agustus 2008 PT ASDP (Persero) melakukan penandatanganan Pakta Integritas yang menandai diberlakukan perubahan struktural Perseroan yang disaksikan oleh Deputy Bidang Usaha Logistik dan Pariwisata Kementerian Negara BUMN dan Wakil Ketua Komisi Pemberantasan Korupsi (KPK). Perubahan struktural ini diikuti juga dengan perubahan nama dan logo dari PT ASDP (Persero) menjadi PT ASDP Indonesia Ferry (Persero), redefinisi visi dan misi, penegasan usaha pokok, penciptaan usaha penunjang, revitalisasi dan investasi alat produksi, restrukturisasi total serta rencana strategis bisnis. PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) adalah salah satu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) di Indonesia yang bergerak dalam jasa angkutan penyeberangan dan pengelola pelabuhan

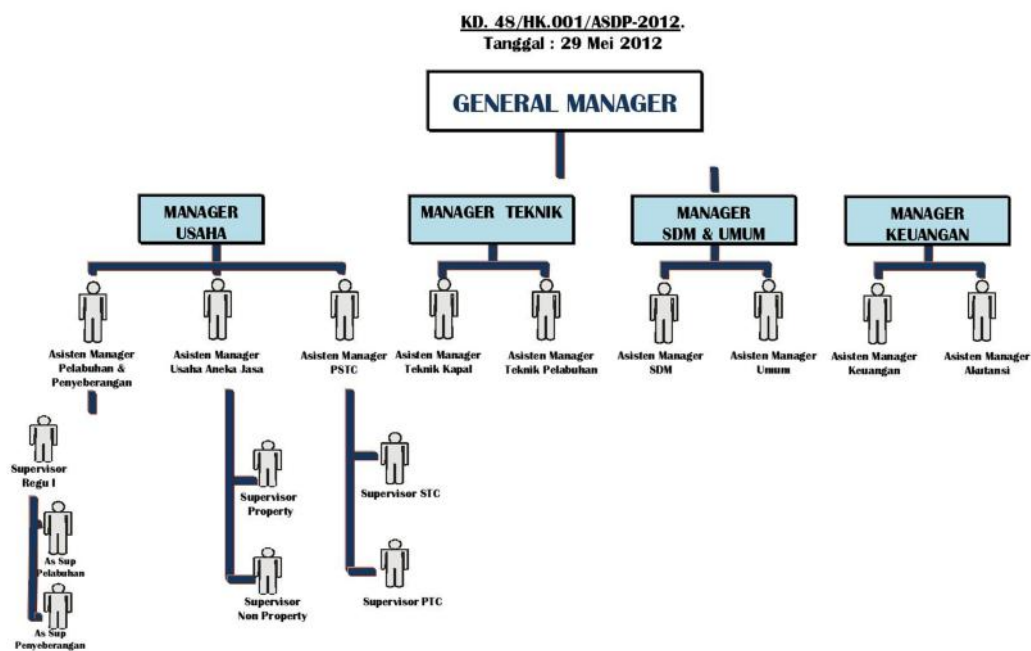
penyeberangan untuk penumpang, kendaraan, dan barang. Fungsi utama perusahaan ini adalah menyediakan akses transportasi publik antar pulau yang bersebelahan serta menyatukan pulau-pulau besar sekaligus menyediakan akses transportasi publik ke wilayah yang belum memiliki penyeberangan guna mempercepat pembangunan (penyeberangan perintis).

Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) dalam upaya memenuhi kebutuhan seluruh pengguna jasa dan Negara, memberikan layanan dan jasa di bidang :

- a. Angkutan sungai, danau dan penyeberangan untuk penumpang, kendaraan, barang dan hewan ternak.
- b. Angkutan laut berjadwal untuk penumpang, kendaraan, barang dan hewan ternak.
- c. Penyewaan (charter) kapal.
- d. Kepelabuhan anangkutan sungai, danau dan penyeberangan.
- e. Penyediaan dan pengusahaan jasa terminal, dermaga, dan fasilitas lainnya untuk kegiatan tambat kapal, naik turun penumpang dan kendaraan serta bongkar muat barang/hewan.
- f. Penyediaan dan pengusahaan kolam-kolam pelabuhan, perairan pelabuhan untuk menunjang kelancaran lalu lintas dan berlabuhnya kapal-kapal penyeberangan.
- g. Penyediaan tenaga listrik, air tawar, bahan bakar minyak, instalasi limbah dan fasilitas lainnya untuk menunjang operasional kapal.

- h. Penyediaan dan pemanfaatan tanah/lahan untuk berbagai bangunan, lahan parkir dan lapangan yang berhubungan dengan kepentingan dan kelancaran angkutan/pelabuhan.
- i. Perdagangan dalam negeri, ekspor & impor dalam bidang alat / peralatan keselamatan kapal, mesin kapal laut, kapal laut, suku cadang kapal laut, minyak pelumas, jasa perawatan kapal.
- j. Penyewaan dan pengusahaan sarana dan prasarana yang terkait dengan angkutan sungai, danau dan penyeberangan

1. Struktur Organisasi



2. Visi ASDP

Menjadi Perusahaan Jasa Pelabuhan & Penyeberangan yang terbaik & terbesar di tingkat Regional, serta mampu memberikan Nilai Tambah bagi *Stakeholder's*

3. Misi ASDP

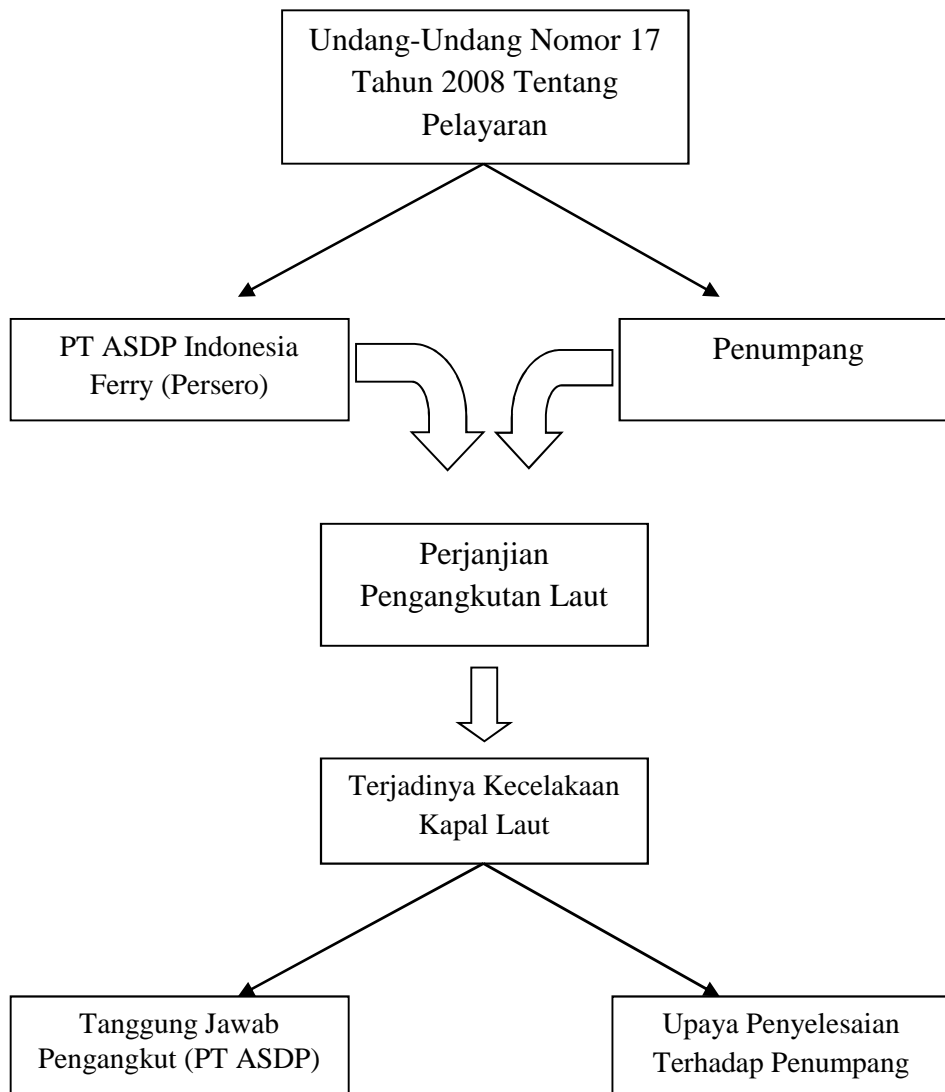
- a. Menyediakan prasarana pelabuhan & sarana kapal penyeberangan yang tangguh sebagai pendukung dalam Sistem Logistik Nasional
- b. Memiliki standar pelayanan Internasional yang didukung oleh tenaga profesional & manajemen bisnis modern serta tata kelola perusahaan yang baik
- c. Menguasai pangsa pasar Nasional & memperluas jaringan operasional sampai ke tingkat regional untuk memaksimalkan pertumbuhan & keuntungan
- d. Memaksimalkan peran sebagai korporasi & infrastruktur Negara serta agen Pembangunan

4. Multi peran

Peran utama :

- 1) Korporasi negara → memberi *keuntungan* dan *dividen* melalui :
 - a) Jasa angkutan penyeberangan
 - b) Jasa pelabuhan
- 2) Infrastruktur negara → menyediakan *jaringan transportasi publik antarpulau* (daerah yang sudah dan sedang berkembang)
- 3) Agen pembangunan → menyediakan jaringan transportasi publik bagi wilayah pulau *terpencil (jauh)* dan *terluar (perbatasan)* guna mempercepat pembangunan dan membuka isolasi geografis

D. Kerangka Pikir



Gambar 1. Kerangka Pikir

Penjelasan Kerangka Pikir

PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) dalam melaksanakan angkutan penyeberangan menyesuaikan dengan apa yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan di dalam undang-undang tersebut diatur tentang pelayanan dan tanggung jawab pengangkut yang dalam hal ini adalah PT ASDP Indonesia Ferry (Persero). PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) dan penumpang melakukan suatu perjanjian pengangkutan laut yang dibuktikan dengan tiket penyeberangan penumpang yang didalam tiket tersebut dijelaskan tentang hak dan kewajiban penumpang dan hal-hal yang dilarang bagi para penumpang. Dalam pelaksanaan pengangkutan tidak dapat dihindari terjadinya kecelakaan yang disebabkan oleh pihak pengangkut. PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) bertanggung jawab dalam hal terjadinya kecelakaan kapal laut yang disebabkan oleh kelalaian pihak pengangkut. Untuk itu ada upaya penyelesaian yang dilakukan oleh pihak pengangkut terhadap para penumpang yang menjadi korban kecelakaan tersebut dengan memberikan ganti kerugian yang berupa santunan kepada para korban.

III. METODE PENELITIAN

Penelitian hukum pada dasarnya merupakan suatu kegiatan ilmiah yang didasarkan pada metode, sistematika dan pemikiran tertentu, yang bertujuan untuk mempelajari satu atau beberapa gejala hukum tertentu dengan jalan menganalisisnya. Untuk itu, diadakan pemeriksaan yang mendalam terhadap fakta hukum tersebut untuk kemudian mengusahakan suatu pemecahan atas permasalahan-permasalahan yang timbul di dalam gejala bersangkutan.¹⁶ Penelitian ini juga merupakan salah satu bagian dari tahap dalam setiap usaha kerja seorang peneliti. Dalam suatu penelitian dan pengembangan ilmu pengetahuan, metode atau cara kerja mempunyai peranan penting antara lain sebagai berikut:

- a. Menambah pengetahuan para peneliti untuk mengadakan atau melaksanakan penelitian secara lebih baik dan lengkap;
- b. Memberi kemungkinan untuk meneliti hal-hal yang belum diketahui;
- c. Memberi kemungkinan untuk melakukan penelitian interdisipliner;
- d. Memberi pedoman untuk mengorganisir serta mengintegrasikan;

Berdasarkan segi fokus kajiannya, penelitian hukum dapat dibedakan menjadi tiga tipe yaitu penelitian hukum normatif, penelitian hukum normatif-empiris atau normatif-terapan, dan penelitian hukum empiris.¹⁷

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian normatif terapan, yaitu penelitian hukum yang mengkaji pelaksanaan atau implementasi ketentuan hukum positif (perundang-undangan) dan kontrak secara faktual pada setiap peristiwa hukum tertentu yang terjadi dalam masyarakat guna mencapai tujuan yang telah ditentukan. Penelitian tersebut dapat dilakukan terutama terhadap bahan-bahan hukum sekunder, sepanjang bahan-bahan tersebut mengandung kaedah hukum di dalam penelitian ini, sehingga penelitian ini dapat menghasilkan kebenaran tentang bagaimana tanggung jawab PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) terhadap penumpang pengguna layanan jasa angkutan penyeberangan jalur air.

B. Tipe Penelitian

Berdasarkan permasalahan pada pokok bahasan dalam penelitian ini, maka tipe penelitian adalah tipe deskriptif, yaitu mendeskripsikan secara jelas, rinci dan sistematis bagaimana tanggung jawab PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) terhadap penumpang pengguna layanan jasa angkutan penyeberangan jalur air.

¹⁷Bambang, Sunggono, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta : Raja Grafindo Persada, 1997, hlm. 39.

C. Pendekatan Masalah

Pendekatan masalah merupakan proses pemecahan atau penyelesaian masalah melalui tahap-tahap yang telah ditentukan, sehingga mencapai tujuan penelitian.¹⁸

Pendekatan masalah yang digunakan adalah pendekatan yuridis empiris, yaitu penelitian dengan berpedoman pada peraturan perundang-undangan yang menjadi dasar hubungan hukum serta literatur-literatur yang berhubungan dengan masalah yang akan dibahas dan berdasarkan dengan kenyataan hukum yang ada dalam masyarakat, sehingga penelitian ini mengkaji ketentuan hukum dalam peraturan perlindungan penumpang dan peraturan pengangkutan niaga sebagai wujud tanggung jawab PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) terhadap penumpang pengguna layanan jasa angkutan penyeberangan jalur air.

D. Data dan Sumber Data

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

1. Data Primer

Data primer yaitu meliputi data perilaku terapan dari ketentuan normatif terhadap peristiwa hukum tertentu.¹⁹ Data primer dalam penelitian ini adalah Tanggung Jawab PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Terhadap Penumpang Pengguna Layanan Jasa Angkutan Penyeberangan Jalur Air.

¹⁸*Ibid.*

¹⁹*Ibid.*

2. Data Sekunder

Data Sekunder adalah data yang bersumber dari ketentuan perundang-undangan, yurisprudensi, dan buku literatur hukum atau bahan hukum tertulis lainnya.²⁰

Data sekunder terdiri dari:

- a. Bahan hukum primer, yaitu bahan yang bersumber dari ketentuan perundang-undangan dan dokumen hukum. Bahan hukum primer yang digunakan dalam penelitian ini bersumber dari:
 - 1) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran;
 - 2) Undang-Undang No. 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggungjawaban Kecelakaan Penumpang;
 - 3) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPdt);
 - 4) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD);
 - 5) Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan.
- b. Bahan hukum sekunder, yaitu bahan-bahan yang memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer. Bahan hukum sekunder yang digunakan dalam penelitian ini bersumber dari bahan-bahan kepustakaan berupa buku-buku ilmu hukum, bahan kuliah, maupun literatur-literatur yang berkaitan dengan penelitian atau masalah yang dibahas.
- c. Bahan hukum tersier, yaitu bahan-bahan yang memberikan petunjuk atau penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Bahan hukum sekunder yang digunakan dalam penelitian ini bersumber dari internet.

²⁰*Ibid.*

E. Pengumpulan dan Pengolahan Data

Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan melalui :

1. Studi kepustakaan (*library research*), yaitu studi yang dilakukan dengan cara mempelajari buku-buku, peraturan perundang-undangan serta dokumen-dokumen lainnya yang mendukung penulisan ini.
2. Studi Dokumen, yaitu studi yang dilakukan dengan cara membaca, menelaah, dan mengkaji dokumen-dokumen yang menjadi berkaitan dengan penelitian ini.
3. Wawancara (*interview*), yaitu studi yang dilakukan melalui proses tanya jawab dengan cara menanyakan langsung kepada pihak-pihak yang secara langsung berhubungan dengan objek yang diteliti guna mendukung data sekunder.

Data yang diperoleh selanjutnya akan diolah melalui tahap-tahap, sebagai berikut:

1. Seleksi data, yaitu memeriksa kembali apakah data yang diperoleh itu relevan dan sesuai dengan bahasan, selanjutnya apabila data ada yang salah akan dilakukan perbaikan dan terhadap data yang kurang lengkap akan dilengkapi.
2. Klasifikasi data, yaitu pengelompokan data sesuai dengan pokok bahasan agar memudahkan pembahasan.
3. Sistematika data, yaitu penelusuran data berdasarkan urutan data yang telah ditentukan sesuai dengan ruang lingkup pokok bahasan secara sistematis.²¹

²¹*Ibid.*, hlm. 126

F. Analisis Data

Bahan hukum (data) hasil pengolahan tersebut dianalisis dengan menggunakan metode analisis kualitatif, yaitu menguraikan data secara bermutu dalam bentuk kalimat-kalimat yang tersusun secara teratur, runtun, logis, tidak tumpang tindih dan efektif, sehingga memudahkan interpretasi data dan pemahaman hasil analisis.²² Data dalam penelitian ini akan diuraikan kedalam kalimat-kalimat yang tersusun secara sistematis, sehingga diperoleh gambaran yang jelas dan pada akhirnya dapat ditarik kesimpulan secara induktif sebagai jawaban singkat dari permasalahan yang diteliti).

²²*Ibid.*, hlm. 127

V. KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, kesimpulan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

PT ASDP juga bertanggung jawab terhadap penumpang dengan memberikan pertolongan pertama terhadap para penumpang yang menjadi korban, dan dengan cara memberikan atau membayarkan ganti kerugian yang diderita oleh para penumpang. Ganti kerugian yang dimaksud adalah ganti kerugian terhadap barang-barang bawaan penumpang baik itu kendaraan maupun barang berharga lainnya.

Upaya Penyelesaian yang dilakukan PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) selaku pihak pengangkut membuat perjanjian kerjasama dengan PT Jasa Raharja Putera selaku pihak asuransi untuk menyelesaikan permasalahan yang timbul akibat dari kecelakaan kapal milik pihak pengangkut. Perjanjian kerjasama tersebut memuat tentang upaya yang dilakukan kedua belah pihak terhadap korban kecelakaan kapal. Pihak pengangkut dan pihak asuransi telah sepakat melalui perjanjian kerjasama untuk memberikan jaminan pertanggung jawaban bagi penumpang yang menjadi korban dalam kecelakaan alat angkutan kapal penyeberangan yang berupa

dana santunan. Sebelum diberikannya dana santunan tersebut kepada para korban, pihak ahli waris korban terlebih dahulu mengikuti prosedur pengajuan klaim sesuai dengan syarat dan ketentuan yang telah ditetapkan didalam perjanjian kerjasama tersebut.

B. Saran

Pihak pengangkut yaitu PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) dalam menyelesaikan masalah yang timbul akibat dari kecelakaan alat angkut, pengangkut wajib mengganti kerugian yang diderita para penumpang yang menjadi korban.

DAFTAR PUSTAKA

- Hadisoepurato, Hartono. 1984. *Seri Hukum Perdata Pokok-Pokok Hukum Perikatan dan Hukum Jaminan*. Yogyakarta: Penerbit Liberty.
- Hamzah, Andi. 2005. *Kamus Hukum*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Hernoko, Agus Yudha. 2010. *Hukum Perjanjian Asas Proporsionalitas dalam kontrak komersial*. Jakarta: Penerbit Kencana Prenada Media Grup.
- Miru, Ahmadi. 2014. *Hukum Kontrak dan Perancangan Kontrak*. Jakarta: Penerbit Rajawali Pers.
- Muhammad, Abdulkadir. 1990. *Hukum Perjanjian*. Bandung: Penerbit PT Citra Aditya Bakti.
- _____. 1991. *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*. Bandung: PT Citra Aditya Bakti.
- _____. 2004. *Hukum dan Penelitian Hukum*. Bandung : PT. Citra Aditya Bakti.
- _____. 2008. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: PT Citra Aditya Bakti.
- _____. 2010. *Hukum Perdata Indonesia*. Bandung: Penerbit PT Citra Aditya Bakti.
- Niewenhuis, J.H. 1985. *Pokok-Pokok Hukum Perikatan* (Terjemahan Djasadin Saragih). Surabaya.
- Purwosutjipto. H.M.N. 2003. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3 Hukum Pengangkutan*. Jakarta: Penerbit Djambatan.
- Subekti, R. 1987. *Hukum Perjanjian*. Bandung: Penerbit PT Intermasa.
- _____. 2002. *Hukum Perjanjian*. Jakarta: Sinar Grafika.

Sunggono, Bambang. 1997. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.

Tjakranegara, Soegijatna. 1995. *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*. Jakarta: PT Rineka Cipta.

Perundang-Undangan

Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPdt)

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD)