

**PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP KERUSAKAN KENDERAAN
PENUMPANG KMP ACEH HEBAT 2 AKIBAT CUACA BURUK**

SKRIPSI

**Diajukan Untuk Melengkapi Salah Satu Syarat
Memperoleh Gelar Sarjana Hukum**



NAMA : FEBRIYANSYAH
NPM : 1901110029
PROGRAM STUDI : ILMU HUKUM
BAGIAN : HUKUM PERDATA

FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH ACEH
BANDA ACEH
2023

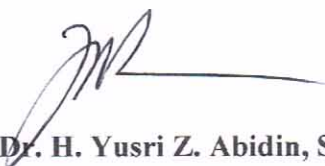
Telah disetujui

**Untuk Diajukan Kepada Panitia Ujian Skripsi
Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Aceh**

Judul Skripsi

**PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP KERUSAKAN KENDERAAN
PENUMPANG KMP ACEH HEBAT 2 AKIBAT CUACA BURUK**

Banda Aceh, 20 Juli 2023
Pembimbing



Dr. H. Yusri Z. Abidin, S.H., M.H

**PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP KERUSAKAN KENDERAAN
PENUMPANG KMP ACEH HEBAT 2 AKIBAT CUACA BURUK**

Oleh:

Nama Mahasiswa : Febriyansyah
No. Mahasiswa : 1901110029
Program Studi : Ilmu Hukum

Telah dipertahankan di depan sidang penguji,
Pada tanggal, 14 Agustus 2023
dan dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diterima

DEWAN PENGUJI

1. Ketua : Prof. Dr. H. Rizanizarli, S.H., M.H.
2. Sekretaris : Dr. Mainita, S.H., M.H.Kes
3. Pembimbing / Penguji I : Dr. H. Yusri Z. Abidin S.H., M.H
4. Penguji II : Riza Cadizza, S.H., LLM
5. Penguji III : Rusnin, S.H., M.H

Banda Aceh, 20 Agustus 2023
Universitas Muhammadiyah Aceh
Dekan Fakultas Hukum,



Prof. Dr. H. Rizanizarli, S.H., M.H

ABSTRAK

**Febriyansyah,
2023**

PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP KERUSAKAN KENDERAAN PENUMPANG KMP ACEH HEBAT 2 AKIBAT CUACA BURUK

**Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah
Aceh
(iv.57) pp.,bibl.,app**

Dr. H. Yusri Z. Abidin, S.H, M.H.,

Pasal 468 KUHD menerangkan bahwa pengangkut bertanggung jawab apabila terjadi kehilangan atau kerusakan barang yang diangkut oleh Kapal, maka kerugian pemilik barang/konsumen harus diberi ganti kerugian, sebagai wujud tanggung jawab pengangkut. Namun pada kenyataannya kerusakan kendaraan bermotor tidak dilakukan penggantian karena dianggap oleh manajemen kapal hanya sebagai kerusakan ringan

Tujuan penelitian ini Untuk menjelaskan perlindungan hukum atas kerusakan kendaraan penumpang kapal akibat cuaca buruk dalam pelayaran KMP Aceh Hebat 2, hambatan perlindungan hukum atas kerusakan kendaraan penumpang kapal akibat cuaca buruk dan tanggung jawab pengangkut atas kerusakan kendaraan penumpang kapal akibat cuaca buruk.

Metode penelitian dalam penulisan ini menggunakan metode yuridis empiris. Data penulisan diperoleh melalui penelitian lapangan (*field Reserch*) dengan mewawancarai responden dan informan dan menelaah kepustakaan (*Library Reserch*) yaitu mengkaji buku-buku serta aturan perundang-undangan.

Hasil penelitian menunjukkan Perlindungan Hukum Atas Kerusakan Kendaraan Penumpang Kapal Akibat Cuaca Buruk Dalam Pelayaran KMP Aceh Hebat 2 kepada penumpang kapal dilaksanakan oleh pihak ASDP selaku operator Kapal KMP Aceh Hebat 2 dengan menyediakan sarana dan prasarana di Pelabuhan seperti tempat penjualan tiket sebagai syarat utama bagi penumpang agar memiliki kedudukan hukum yang sah apabila terjadinya hal yang tidak diinginkan. Hambatan dalam perlindungan hukum disebabkan karena kurangnya kesadaran penumpang mengikuti aturan hukum untuk membeli tiket dan bertindak untuk memperbaiki kerusakan kendaraan tanpa melalui prosedur peransuransian yang berlaku. Tanggung jawab pengangkut atas kerusakan kendaraan penumpang yang terjadi akibat cuaca buruk dengan memenuhi kewajiban perusahaan angkutan untuk mengasuransikan tanggung jawabnya dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan

Disarankan kepada Balai Pengelola Transportasi Darat agar mengawasi pengelolaan dan keamanan pelabuhan Ulee Lheue agar terciptanya lingkungan pelabuhan yang sehat. Disarankan kepada ASDP agar menempatkan petugas pemeriksaan yang memiliki kompetensi dan karakter diri yang kompeten dalam bidangnya mulai dari petugas. Disarankan kepada masyarakat agar mematuhi syarat-syarat penyeberangan menggunakan kapal ro-ro KMP Aceh Hebat 2.

KATA PENGANTAR
بسم الله الرحمن الرحيم

Assalamualaikum Wr. Wb.

Segala puji bagi Allah yang telah memberikan nikmat kesehatan dan umur panjang serta telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya kepada kita semua, sehingga penulisan skripsi dengan judul **PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP KERUSAKAN KENDERAAN PENUMPANG KMP ACEH HEBAT 2 AKIBAT CUACA BURUK** dapat diselesaikan.

Penulisan skripsi ini di maksudkan untuk memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh Gelar Sarjana. Selesaiannya skripsi ini tidak terlepas dari bimbingan, bantuan, serta dukungan dari berbagai pihak.

Serta dengan kerendahan hati pada kesempatan ini, penulis mengucapkan terimakasih kepada Bapak / Ibu:

1. Dr. H. Yusri Z. Abidin, S.H, M.H., selaku Pembimbing dan Dosen Wali yang selalu menyediakan waktu untuk memberikan masukan, arahan dan saran serta bimbingan. Semoga Allah Swt memberikan kesehatan dan diberikannya perlindungan kepada beliau dan sekeluarga.
2. Prof. Dr. H. Rizanizarli, S.H, M.H., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Aceh.
3. Dr. Aslam Nur, MA, selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Aceh
4. Seluruh Dosen dan Staf Karyawan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Aceh yang telah memberikan ilmu yang bermanfaat.

5. Seluruh responden dan informan yang telah memberikan kesempatan untuk melakukan wawancara berupa informasi yang belum saya ketahui terhadap penelitian ini.
6. Teman serjawat yang telah bersedia meluangkan waktunya membantu dalam menemani melakukan penelitian

Terimakasih dan teristimewa diucapkan terimakasih kepada ayahanda Drs. Zul Amin dan Ibunda Sahrawati yang telah bersabar untuk mendidik penulis dengan ketulusannya serta do'a yang telah ayah dan ibu panjatkan untuk kesuksesan anakmu ini.

Penulis menyadari bahwa penulisan ini belum sempurna sesuai dengan yang diharapkan baik dari isi maupun tata bahasanya. Oleh karena itu penulis dengan senang hati menerima kritik dan saran yang bersifat membangun dari semua pihak lebih menyempurnakan penulisan ini.

Akhir kata, semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi diri sendiri maupun pihak lain yang membacanya.

Wassalamualaikum Wr. Wb.

Banda Aceh, 9 Februari 2023
Penulis

Febriyansyah
NPM : 1901110029

DAFTAR ISI

	Halaman
ABSTRAK	i
KATA PENGANTAR.....	ii
DAFTAR ISI.....	iv
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Permasalahan	1
B. Ruang Lingkup dan Tujuan Penulisan	5
C. Metode Penelitian.....	6
D. Sistematika Pembahasan	9
BAB II TINJAUAN TENTANG PERLINDUNGAN KONSUMEN/ PENUMPANG DAN TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT	
A. Perlindungan Hukum.....	10
B. Hak dan Kewajiban Konsumen dan Pengangkut.....	15
C. Tanggung Jawab Pengangkut.....	18
D. Tinjauan Tentang Keamanan dan Keselamatan Pelayaran ..	28
BAB III PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP KERUSAKAN KENDERAAN PENUMPANG KAPAL	
A. Perlindungan Hukum Atas Kerusakan Kendaraan Penumpang Kapal Akibat Cuaca Buruk Dalam Pelayaran KMP Aceh Hebat 2	39
B. Hambatan Dalam Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Kapal Atas Kerusakan Kendaraan yang Terjadi Akibat Cuaca Buruk.....	46
C. Tanggung Jawab Pengangkut Atas Kerusakan Kendaraan Penumpang Yang Terjadi Akibat Cuaca Buruk.....	50
BAB IV PENUTUP	
A. Kesimpulan	53
B. Saran.....	54
DAFTAR PUSTAKA	55
LAMPIRAN	

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG PERMASALAHAN

Perkembangan transportasi belakangan ini terus mengalami peningkatan, khususnya pada Provinsi Aceh. Pembaharuan armada penyeberangan sangat dinanti oleh masyarakat untuk menunjang perekonomian yang lebih baik di daerah terluar. Pembangunan KMP Aceh Hebat 2 di galangan kapal di Tanjung Balai Karimun telah menjadi mimpi indah yang nyata.

Masyarakat sangat berantusias untuk menggunakan armada kapal laut tersebut. Kewajiban pengangkut antara lain mengangkut penumpang dan/atau barang dengan aman, utuh dan selamat sampai di tempat tujuan, memberikan pelayanan yang baik, mengganti kerugian penumpang dalam hal adanya kerugian yang menimpa penumpang, memberangkatkan penumpang sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan. Sedangkan kewajiban penumpang adalah membayar ongkos pengangkutan yang besarnya telah ditentukan, menjaga barang-barang yang berada di bawah pengawasannya, melaporkan jenis-jenis barang yang dibawa terutama barang-barang yang berkategori berbahaya, mentaati ketentuan-ketentuan yang ditetapkan pengangkut yang.

Aceh menempati wilayah ujung paling barat di Pulau Sumatera, banyak pulau yang memiliki penduduk yang perlu di perhatikan oleh pemerintah untuk menghubungkan antar daratan/pulau sudah sewajarnya angkutan penyeberangan menjadi pilihan karena pastinya lebih murah dan

mampu mengangkut barang dalam jumlah besar di banding dengan angkutan udara, kehadiran angkutan penyeberangan pun bersifat *urgent* atau harus segera dipenuhi guna mewujudkan transportasi yang berkeadilan yang setara dengan wilayah daratan.¹ Masyarakat selaku pengguna jasa transportasi perlu diberikan edukasi terkait hak-haknya sebagai konsumen. Salah satu model transportasi yaitu transportasi air, maka tidak terlepas dari kapal sebagai alat transportasi utama.

Pasal 468 KUHD:

Perjanjian pengangkutan mewajibkan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahannya. Pengangkut harus mengganti kerugian karena tidak menyerahkan seluruhnya atau sebagian barangnya atau karena ada kerusakan, kecuali ia membuktikan bahwa tidak diserahkannya barang itu seluruhnya atau sebagian atau rusaknya itu adalah akibat sifatnya, keadaan atau cacat barangnya sendiri atau akibat kesalahan pengirim. Ia bertanggung jawab atas tindakan orang yang dipekerjakannya dan terhadap segala benda yang digunakannya dalam pengangkutan itu.

Pasal 4 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen menerangkan bahwa terdapat hak konsumen setidaknya menerangkan bahwa konsumen mempunyai hak untuk:

- a. Hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa
- b. Hak untuk memilih barang dan/atau jasa serta mendapatkan barang dan/atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan
- c. Hak atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa
- d. Hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan
- e. Hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan, dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut

¹ Dishub.Acehprov.Go.Id, *Urgensi Kehadiran Kapal Aceh Hebat 1*, Diakses Pada Tanggal 25 Oktober 2022, Pada Pukul 09.12 Wib.

- f. Hak untuk mendapat pembinaan dan pendidikan konsumen
- g. Hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif
- h. Hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya
- i. Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.

Atas dasar hak konsumen atas kenyamanan dan keamanan serta keselamatan tersebut, sudah seharusnya perusahaan pengangkutan bertanggung jawab atas terjadinya kerusakan barang yang terjadi ditengah perjalanan walaupun hal tersebut bukan hal yang di kehendaki. Kecelakaan dalam perjalanan tidak bisa dihindari, kecelakaan dapat terjadi dapat dari faktor kelalaian atau faktor yang tidak dapat diperkirakan seperti cuaca buruk.

Pasal 8 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menerangkan kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia.

Pasal 40 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan bahwa “perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya. Pasal 40 ayat (2) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati. Dari ketentuan Pasal 40 ayat (2) di atas dapat dipahami bahwa apabila terjadi kehilangan atau kerusakan barang yang diangkut oleh

Kapal, maka kerugian pemilik barang/konsumen harus diberi ganti kerugian, sebagai wujud tanggung jawab pengangkut.

Pasal 41 ayat (3) menjelaskan bahwa perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana di maksud pada ayat (1) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pelabuhan merupakan tempat kapal-kapal berlabuh, bersandar, naik turunnya penumpang, bongkar muat barang. Selain itu, pelabuhan memiliki fungsi sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan pengusaha sesuai dengan Pasal 69 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Pada tahun 1996 Aceh berduka dengan kejadian tenggelamnya kapal KMP.Gurita yang berlayar dari Krungraya menuju Sabang. Kejadian tersebut menyisakan kesedihan kepada anggota keluarga dan kerabat. Selain itu dipastikan atas kejadian tersebut mengalami kerugian dari berbagai pihak. Tenggelamnya KMP. Gurita setiap tahun dikenang tepatnya pada tanggal 19 Januari. Terdapat 40 orang dinyatakan selamat, 54 orang ditemukan meninggal, dan 284 orang dinyatakan hilang bersama-sama dengan KM Gurita yang tidak berhasil di angkat dari dasar laut.

Selain itu, disaat kapal berlayar terjadi kerusakan sepeda motor penumpang akibat gesekan antar kendaraan kerusakan yang berakibat kerugian bagi pemilik kendaraan pada saat kendaraan itu berada di kapal seharusnya diberi ganti rugi. Namun, kerusakan tersebut tidak dapat diganti rugi dengan alasan dari pihak manajemen kapal kerana dianggap kerusakan

ringan. Hal ini tentu bertolak belakang dengan isi Pasal 40 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Maka dari itu penulis bermaksud untuk meneliti permasalahan tersebut dengan judul **Perlindungan Hukum Terhadap Kerusakan Kendaraan Penumpang KMP Aceh Hebat 2 Akibat Cuaca Buruk (Suatu Penelitian Di Kmp. Aceh Hebat 2)**. Maka rumusan masalah diantaranya:

1. Bagaimanakah perlindungan hukum atas kerusakan kendaraan penumpang kapal akibat cuaca buruk dalam pelayaran KMP Aceh Hebat 2?
2. Apakah hambatan perlindungan hukum atas kerusakan kendaraan penumpang kapal akibat cuaca buruk?
3. Bagaimanakah tanggung jawab pengangkut atas kerusakan kendaraan penumpang kapal akibat cuaca buruk?

B. RUANG LINGKUP DAN TUJUAN PENELITIAN

1. Ruang Lingkup

Sesuai judul yang di pilih perlindungan hukum terhadap kerusakan kendaraan penumpang kmp. aceh hebat 2 akibat cuaca buruk (suatu penelitian di kmp. aceh hebat 2), Penelitian ini termasuk dalam bidang Hukum Perdata. Maka, Penelitian ini dilakukan di Kota Banda Aceh.

2. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui perlindungan hukum atas kerusakan kendaraan penumpang akibat cuaca buruk dalam pelayaran Kmp Aceh Hebat 2
- b. Untuk mengetahui hambatan perlindungan hukum atas kerusakan kendaraan penumpang kapal akibat cuaca buruk

- c. Untuk mengetahui tanggung jawab pengangkut atas kerusakan kendaraan penumpang kapal akibat cuaca buruk

C. METODE PENELITIAN

Berdasarkan metode penelitian dan tujuan penelitian maka metode penelitian yang digunakan adalah yuridis empiris. Pendekatan yuridis adalah pendekatan yang berpedoman pada peraturan-peraturan, buku-buku atau literatur-literatur hukum. Penelitian hukum empiris adalah suatu metode penelitian hukum yang berfungsi untuk mengkaji penerapan hukum dalam lingkungan masyarakat, apakah sudah berjalan sesuai dengan aturan yang ada.

1. Definisi Operasional Variabel Penelitian

- a. Perlindungan Hukum adalah upaya melindungi yang dilakukan pemerintah atau penguasa dengan sejumlah peraturan yang ada. Berikut pengertian dan cara memperolehnya. Semua orang berhak memperoleh perlindungan hukum.²
- b. Penumpang adalah seseorang yang menaiki kendaraan baik itu didarat, laut ataupun udara.
- c. Kerusakan adalah keadaan barang yang mengalami kekurangan fisik yang disebabkan oleh suatu hal.
- d. Kendaraan adalah suatu mesin yang dapat berjalan baik itu di darat, laut atau udara.
- e. Cuaca buruk adalah suatu keadaan yang menyebabkan gangguan serta dapat mengakibatkan kerusakan terhadap barang ataupun benda.

² Hukumonline.Com, *Pengertian Perlindungan Hukum Dan Cara Memperolehnya*, Diakses Pada Tanggal 19 Oktober 2022, Pada Pukul 18.00 Wib.

2. Lokasi dan Populasi Penelitian

a. Lokasi

Lokasi penelitian dilaksanakan di Kantor ASDP Cabang Banda Aceh

b. Populasi

Populasi penelitian ini adalah pihak-pihak yang terkait yaitu Keseluruhan responden dan informan diantaranya kepala ASDP Cabang Banda Aceh, penumpang kapal, Masyarakat.

3. Cara Pengambilan Sampel

Untuk memperoleh data yang lengkap, penelitian dilakukan secara profesional yaitu seluruh populasi yang diambil diperkirakan dapat memberikan data dan informasi yang jelas dan akurat tentang masalah yang diteliti secara *purposive sampling*. *purposive sampling* yaitu memilih beberapa responden beserta informan yang berhubungan dengan masalah yang diteliti yang diperkirakan mewakili seluruh populasi.

Keseluruhan sample yang akan di ambil terdiri dari:

Responden :

- a. Penumpang Kapal yang mengalami kerugian 2 orang
- b. PT ASDP Indonesia Ferry (Persero)

Informan:

Untuk melengkapi informasi yang diperlukan dilakukan pula wawancara dengan informan antara lain:

- a. Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah I Provinsi Aceh
- b. PT. Jasa Raharja Putera Banda Aceh

4. Cara pengumpulan data

Dalam rangka pengumpulan data primer maupun sekunder, maka penulis menggunakan dua jenis data sebagai berikut :

a. Penelitian Keperpustakaan

Penelitian ini dilakukan dengan cara menelaah dan mengkaji bahan-bahan pustaka yang relevan dengan penelitian berupa buku-buku, jurnal-jurnal ilmiah dan hasil penelitian yang berhubungan dengan penelitian ini.

b. Penelitian Lapangan

Untuk mengumpulkan data penelitian lapangan, penulis menggunakan cara, antara lain : Wawancara, peneliti melakukan wawancara dengan responden dan informan untuk mendapatkan informasi terkait permasalahan.

5. Pengolahan dan analisis data

Adapun cara menganalisis data dilakukan dengan cara pendekatan kualitatif, yaitu pendekatan antara data lapangan dan data-data teoritis dikumpulkan terlebih dahulu dan dianalisis, lalu diolah secara sistematis sehingga dapat menghasilkan suatu penelitian yang baik.

D. SISTEMATIKA PEMBAHASAN

Untuk memudahkan penyusunan skripsi ini maka secara sistematis dibagi dalam empat bab sebagai berikut:

Bab I, Merupakan bab pendahuluan yang terdiri dari 4 (Empat) Sub Bab yang memuat Latar Belakang Permasalahan, Ruang Lingkup Dan Tujuan Penulisan, Metode Penelitian, Dan Sistematisa Penulisan.

Bab II, Merupakan Tinjauan Tentang Perlindungan Konsumen/ Penumpang Dan Tanggung Jawab Pengangkut, Perlindungan Hukum, Hak dan Kewajiban Konsumen dan Pengangkut, Tanggung Jawab Pengangkut, Keamanan dan Keselamatan Pelayaran.

Bab III, Merupakan bab hasil penelitian yang berjudul Perlindungan Hukum Terhadap Kerusakan Kendaraan Penumpang Kmp Aceh Hebat 2 Akibat Cuaca Buruk, Perlindungan Hukum Atas Kerusakan Kendaraan Penumpang Kapal Akibat Cuaca Buruk Dalam Pelayaran KMP Aceh Hebat 2, Hambatan Dalam Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Kapal Atas Kerusakan Kendaraan yang Terjadi Akibat Cuaca Buruk, Tanggung Jawab Pengangkut Atas Kerusakan Kendaraan Penumpang Yang Terjadi Akibat Cuaca Buruk.

Bab IV, Merupakan bab penutup dari penulisan skripsi yang berisikan kesimpulan dari hasil bab-bab yang telah di bahas sebelumnya dan saran yang berkaitan dengan masalah yang dibahas dalam penulisan skripsi ini.

BAB II

TINJAUAN TENTANG PERLINDUNGAN KONSUMEN/ PENUMPANG DAN TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT

A. Perlindungan Hukum

Berdasarkan Pasal 27 ayat (1) UUD Negara Republik Indonesia 1945 yang berbunyi “Segala warga negara bersamaan kedudukannya di dalam hukum dan pemerintahan dan wajib menjunjung hukum serta pemerintahan itu dengan tidak ada kecualinya.” Pasal 28 D ayat (1) UUD Negara Republik Indonesia 1945 yang berbunyi “Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum.” Pasal 28 ayat (5) UUD Negara Republik Indonesia 1945 yang berbunyi “Untuk menegakkan dan melindungi Hak Asasi Manusia sesuai dengan prinsip negara hukum yang demokratis, maka pelaksanaan Hak Asasi Manusia dijamin, diatur, dan dituangkan dalam peraturan perundang-undangan.

Menurut Satjipto Rahardjo perlindungan hukum adalah adanya upaya melindungi kepentingan seseorang dengan cara mengalokasikan suatu Hak Asasi Manusia kekuasaan kepadanya untuk bertindak dalam rangka kepentingannya tersebut.¹ Subjek Hukum dalam Hukum Perdata adalah Badan Hukum atau *Rechtspersoon*. Badan Hukum merupakan kumpulan manusia pribadi atau dapat pula merupakan kumpulan dari Badan Hukum. Menurut Satjipto Rahardjo, hukum melindungi kepentingan seseorang

¹ Satjipto Rahardjo, *Sisi-Sisi Lain Dari Hukum di Indonesia*, Kompas, Jakarta, 2003, Hlm. 121.

dengan cara mengalokasikan kekuasaan kepadanya untuk bertindak dalam rangka kepentingannya secara terukur. Kepentingan merupakan sasaran dari hak karena hak mengandung unsur perlindungan dan pengakuan.² Jadi, dapat disimpulkan bahwa Perlindungan Hukum atau *Legal Protection* merupakan kegiatan untuk menjaga atau memelihara masyarakat demi mencapai keadilan. Kemudian perlindungan hukum dikonstruksikan sebagai bentuk pelayanan, dan subjek yang dilindungi. ³

Perlindungan hukum adalah upaya untuk mengorganisasikan berbagai kepentingan dalam masyarakat supaya tidak terjadi tubrukan antar-kepentingan dan dapat menikmati semua hak-hak yang diberikan oleh hukum.⁴ Perlindungan hukum bagi penumpang adalah suatu masalah yang besar dengan persaingan global yang terus berkembang sehingga perlindungan hukum sangat dibutuhkan dalam persaingan global. Arti dari perlindungan hukum adalah “memberikan pengayoman kepada hak asasi manusia yang dirugikan orang lain dan perlindungan itu diberikan kepada masyarakat agar dapat menikmati semua hak-hak yang diberikan oleh hukum”.⁵

Perlindungan terhadap penumpang merupakan kewajiban utama bagi pengangkut itu sendiri, kewajiban pengangkut adalah mengangkut

² Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum*, Pt. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2006, Hlm.54.

³ Salim Hs Dan Erlies Septiana Nurbaini, “*Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Tesis Dan Disertasi*”, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2013, Hlm. 261.

⁴ Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2010, Hlm. 53-54.

⁵ Sulistyawati, N. P. Y, *Perlindungan Hukum Yang Diberikan Terhadap Pemegang Saham Dalam Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007*, Kerta Dyatmika, 2015, Hlm. 12.

penumpang atau barang serta menerbitkan dokumen pengangkutan, sebagai imbalan haknya memperoleh biaya pengangkutan dari penumpang.⁶

Pengangkutan penumpang laut, udara dan darat ada dua macam tanggung jawab menurut hukum yang selanjutnya disingkat TJH yang dipikul oleh pengangkut, yaitu:

1. TJH terhadap penumpang yaitu menyangkut kecelakaan penumpang selama perjalanan yang disebabkan oleh kecelakaan alat angkut yang menyebabkan penumpang korban (luka-luka, cacat, meninggal).
2. TJH terhadap pihak ketiga (bukan penumpang), yaitu yang menyangkut kecelakaan pihak ketiga yang disebabkan oleh pengangkut yang bersangkutan.⁷

Pengangkut bertanggung jawab atas kecelakaan itu, maka pengangkut harus membayar ganti rugi kepada penumpang maupun non penumpang yang menderita kecelakaan sedangkan bila terjadi kecelakaan yang tidak mungkin dihindari oleh pihak pengangkut seperti kapal laut mengalami kecelakaan atau tenggelam yang disebabkan oleh angin topan dan gelombang besar maka pengangkut bebas dari tanggung jawab untuk membayar ganti kerugian kepada penumpang yang menjadi korban kecelakaan.

Konsumen dan pelaku usaha sebagai dua pihak yang menjadi subjek dalam perlindungan konsumen mempunyai hak dan kewajiban yang terikat satu sama lain. Konsumen jangan hanya terus menerus menuntut

⁶ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Op.Cit, Hlm. 176

⁷ Widyasrama, *Majalah Ilmiah Universitas Dwijendra Denpasar*, Issn No. 0852-7768 Agustus 2022, Diakses Pada Tanggal 28 Oktober 2022, Pada Pukul 17.00 Wib.

haknya tetapi konsumen juga memiliki kewajiban yang harus dipenuhi. Begitu juga dengan pelaku usaha jangan hanya dibebankan berbagai macam kewajiban tetapi juga harus diperhatikan hak-haknya sebagai pelaku usaha. Perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen. Perlindungan konsumen berasaskan manfaat, keadilan, keseimbangan, keamanan dan keselamatan konsumen, serta kepastian hukum. Perlindungan konsumen bertujuan:

- 1) Meningkatkan Kesadaran, Kemampuan Dan Kemandirian Konsumen Untuk Melindungi Diri
- 2) Mengangkat Harkat Dan Martabat Konsumen Dengan Cara Menghindarkannya Dari Ekses Negatif Pemakaian Barang Dan/Atau Jasa
- 3) Meningkatkan Pemberdayaan Konsumen Dalam Memilih, Menentukan, Dan Menuntut Hak-Haknya Sebagai Konsumen
- 4) Menciptakan Sistem Perlindungan Konsumen Yang Mengandung Unsur Kepastian Hukum Dan Keterbukaan Informasi Serta Akses Untuk Mendapatkan Informasi
- 5) Menumbuhkan Kesadaran Pelaku Usaha Mengenai Pentingnya Perlindungan Konsumen Sehingga Tumbuh Sikap Yang Jujur Dan Bertanggung jawab Dalam Berusaha.
- 6) Meningkatkan Kualitas Barang Dan/Atau Jasa Yang Menjamin Kelangsungan Usaha Produksi Barang Dan/Atau Jasa, Kesehatan, kenyamanan, keamanan, dan keselamatan konsumen.⁸

Istilah perlindungan konsumen berkaitan dengan perlindungan hukum, oleh karena itu perlindungan konsumen mengandung aspek hukum. Materi yang mendapatkan perlindungan itu bukan sekedar fisik, melainkan terlebih-lebih hak-haknya bersifat abstrak. Dengan kata lain, perlindungan konsumen sesungguhnya identik dengan perlindungan yang diberikan

⁸Janus Sidobalok, *Hukum Perlindungan Konsumen Di Indonesia*, Pt. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2014, Hlm. 45 .

hukum terhadap hak-hak konsumen. Konsumen sebagai aktor utama dalam perlindungan konsumen mempunyai hak-hak yang dilindungi dan kewajiban yang harus dipenuhi. Hak-hak konsumen terbagi dua yaitu hak-hak dasar konsumen atau hak konsumen yang paling utama dan hak-hak lainnya yang diatur dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen. Hak-hak dasar konsumen antara lain:

- 1) Hak untuk mendapat keamanan
- 2) Hak untuk mendapatkan informasi
- 3) Hak untuk memilih
- 4) Hak untuk didengar.⁹

Menurut Philipus M. Hadjon Selalu berkaitan dengan kekuasaan. Ada dua kekuasaan pemerintah dan kekuasaan ekonomi. Dalam hubungan dengan kekuasaan pemerintah, permasalahan perlindungan hukum bagi rakyat (yang diperintah), terhadap pemerintah (yang memerintah). Dalam hubungan dengan kekuasaan ekonomi, permasalahan perlindungan hukum adalah perlindungan bagi si lemah (ekonomi) terhadap si kuat (ekonomi), misalnya perlindungan bagi pekerja terhadap pengusaha.¹⁰

Bentuk perlindungan hukum yang diberikan oleh suatu negara memiliki dua sifat, yaitu bersifat pencegahan (*prohibited*) dan bersifat hukuman (*sanction*). Bentuk perlindungan hukum yang paling nyata adalah adanya institusi-institusi penegak hukum seperti pengadilan, Kejaksaan,

⁹ Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, Grasindo, Jakarta, 2014, Hlm. 29

¹⁰ Asri Wijayanti, *Hukum Ketenagakerjaan Pasca Reformasi*, Sinar Grafika, Jakarta, 2009, hlm. 10

kepolisian, dan lembaga-lembaga penyelesaian sengketa diluar pengadilan (*non-litigasi*) lainnya.

Adapun tujuan serta cara pelaksanaannya antara lain sebagai berikut :

- a. Membuat peraturan ,yang bertujuan untuk :
 - 1) Memberikan hak dan kewajiban
 - 2) Menjamin hak-hak pra subyek hukum
- b. Menegakkan peraturan Melalui :
 - 1) Hukum administrasi negara yang berfungsi untuk mencegah terjadinya pelanggaran hak-hak dengan perizinan dan pengawasan.
 - 2) Hukum pidana yang berfungsi untuk menanggulangi setiap pelanggaran terhadap peraturan perundang-undangan, dengan cara mengenakan sanksi hukum berupa sanksi pidana dan hukuman.
 - 3) Hukum perdata yang berfungsi untuk memulihkan hak dengan membayar kompensasi atau ganti kerugian.¹¹

B. Hak dan Kewajiban Konsumen dan Pengangkut

Perlindungan hukum merupakan identik dengan jaminan hak dan kewajiban dalam suatu perjanjian antara kedua belah pihak, Perlindungan hukum digunakan dalam upaya melindungi kepentingan pihak-pihak dalam suatu perjanjian yang sah secara hukum.¹²

Pasal 4 Undang-Undang Perlindungan Konsumen antara lain:

¹¹ Wahyu Sasongko, *Ketentuan-ketentuan Pokok Hukum Perlindungan Konsumen*, Universitas Lampung , Bandar Lampung, 2007, Hlm. 31

¹² Wibowo Soedjono, *Hukum Perkapalan dan Pengangkutan Laut*, Bina Aksara, Jakarta, 1982, Hlm. 42

- 1) Hak atas kenyamanan, keamanan dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan jasa
- 2) Hak untuk memilih barang dan/atau jasa serta mendapatkan barang dan/atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan
- 3) Hak atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa
- 4) Hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan
- 5) Hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan, dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut
- 6) Hak untuk mendapat pembinaan dan pendidikan konsumen
- 7) Hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif
- 8) Hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian, apabila barang dan/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 konsumen adalah :

- a. membaca atau mengikuti petunjuk informasi dan prosedur pemakaian atau pemanfaatan barang dan/atau jasa, demi keamanan dan keselamatan
- b. beritikad baik dalam melakukan transaksi pembelian barang dan/atau jasa
- c. membayar sesuai dengan nilai tukar yang disepakati
- d. mengikuti upaya penyelesaian hukum sengketa perlindungan konsumen secara patut.

Pasal 6 Hak pelaku usaha adalah :

- a. hak untuk menerima pembayaran yang sesuai dengan kesepakatan mengenai kondisi dan nilai tukar barang dan/atau jasa yang diperdagangkan
- b. hak untuk mendapat perlindungan hukum dari tindakan konsumen yang beritikad tidak baik
- c. hak untuk melakukan pembelaan diri sepatutnya di dalam penyelesaian hukum sengketa konsumen
- d. hak untuk rehabilitasi nama baik apabila terbukti secara hukum bahwa kerugian konsumen tidak diakibatkan oleh barang dan/atau jasa yang diperdagangkan
- e. hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.

Disamping hak-hak diatas yang merupakan hak pelaku usaha dalam perlindungan konsumen, terdapat pula kewajiban pelaku usaha yang ditujukan untuk melindungi kepentingan konsumen yang mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan pelaku usaha tersebut. Pasal 7 Undang-Undang Perlindungan Konsumen, Kewajiban-kewajiban tersebut antara lain:

- 1) Beritikad baik dalam melakukan kegiatan usahanya
- 2) Memberikan informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa serta member penjelasan penggunaan, perbaikan dan pemeliharaan
- 3) Memperlakukan atau melayani konsumen 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) Memberikan kesempatan kepada konsumen 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) Memberikan kompensasi, ganti rugi, dan/atau penggantian kerugian apabila barang dan/atau barang yang diterima atau dimanfaatkan konsumen tidak sesuai dengan perjanjian.

Selain itu, perlindungan hukum berkaitan dengan jaminan ganti kerugian bagi penumpang yang mengalami hal-hal yang tidak diinginkan seperti mengalami kerugian. Apabila tidak menemukan titik temu perihal jaminan keselamatan dan ganti kerugian, maka penumpang dapat menempuh jalur hukum, apabila pihak perusahaan pengangkutan laut tidak menghiraukan keluhan yang dialami penumpang. Upaya hukum yang ditempuh bisa melalui pengadilan

(*litigasi*) atau diluar pengadilan (*non litigasi*) atas kesepakatan bersama mereka, misalnya konsiliasi, mediasi, negosiasi dan arbitrase.¹³

Dalam perjanjian pengangkutan terkait dua pihak yaitu pengangkut dan pengirim barang atau penumpang. Jika tercapai kesepakatan diantara para pihak, maka pada saat itu lahirlah perjanjian pengangkutan. Apabila pengangkut telah melaksanakan kewajibannya menyelenggarakan pengangkutan barang atau penumpang, pengangkut telah terikat pada konsekuensi-konsekuensi yang harus dipikul oleh pengangkut berupa tanggung jawab terhadap penumpang dan muatan yang diangkutnya.¹⁴

C. Tanggung Jawab Pengangkut

Pelayaran merupakan satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan *maritime*, yang tercantum dalam Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pengangkutan merupakan pembawaan, pemuatan, pengangkatan barang maupun orang dari satu tempat ke tempat yang lain.¹⁵

Pengangkutan merupakan kegiatan transportasi dalam memindahkan barang dan penumpang dari satu tempat ke tempat lain atau dapat dikatakan sebagai kegiatan ekspedisi. Terdapat beberapa pengertian pengangkutan menurut H.M.N Purwosutjipto berpendapat bahwa pengangkutan adalah

¹³ Widyasrama, *Majalah Ilmiah Universitas Dwijendra Denpasar*, Issn No. 0852-7768 Agustus 2022, Diakses Pada Tanggal 20 Oktober 2022, Pada Pukul 18,00 Wib.

¹⁴ Ridwan Khairandy Dkk, *Pengantar Hukum Dagang Indonesia I*, Gama Media, Yogyakarta, 1999, Hlm. 201

¹⁵ Putu Megabalinda Pradnya Wijayani I Wayan Novy Purwanto, *Tanggung Jawab Penyedia Jasa Kapal Cepat Terhadap Konsumen Saat Terjadi Kecelakaan*, Program Kekhususan Hukum Bisnis Fakultas Hukum Universitas Udayana, Hlm. 7

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 uang angkutan.¹⁶

Pengangkutan laut terjadi karena adanya suatu kesepakatan antara kedua belah pihak, yaitu pihak pemberi jasa angkutan dengan pemakai jasa angkutan laut. Dengan adanya kesepakatan tersebut menimbulkan suatu tanggung jawab bagi pengangkut yang terletak pada keamanan dan keselamatan kapal serta muatannya terutama pada saat pelayaran atau selama dalam pengangkutan sebagaimana yang telah diatur dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.¹⁷

Kegiatan angkutan penyebrangan dalam negeri harus dilakukan oleh badan usaha dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia, tak hanya kapal bendera Indonesia, awak kapal dan nahkoda dari kapal cepat tersebut harus berkewarganegaraan Indonesia seperti yang diatur dalam Pasal 21 Undang-Undang Pelayaran. Pasal 1 angka 33 Undang-Undang Pelayaran yang menyatakan bahwa “Kelaiklautan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan

¹⁶ H.M.N Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Djambatan, Jakarta, 2003, Hlm. 43

¹⁷ Ni Made Trevi Radha Rani Devi, 2016, *Tanggung Jawab Perusahaan Angkutan Terhadap Kerusakan Barang Yang Diangkut Dalam Transportasi Laut*, Jurnal Kertha Semaya Fakultas Hukum Universitas Udayana, Volume 4, Nomor 2, Februari 2016, Denpasar, Bali, Hlm. 2.

pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.” Kelaiklautan kapal yang akan beroperasi harus memenuhi persyaratan-persyaratan keselamatan, pencegahan pencemaran dari kapal, dan lainnya seperti yang telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, apabila kapal sudah memenuhi persyaratan seperti yang sudah disebutkan maka akan diberikan sertifikat oleh Menteri.¹⁸

Berdasarkan Pasal 7 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, jenis angkutan laut terdiri atas: Angkutan Laut Dalam Negeri, Angkutan Laut Luar Negeri, Angkutan Laut Khusus, dan Angkutan Laut Pelayaran Rakyat. Angkutan Laut Dalam Negeri adalah kegiatan angkutan laut yang dilakukan di wilayah perairan Indonesia yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut nasional atau dalam arti dilakukan dengan menggunakan batas-batas kedaulatan dalam negara. Pelayaran dalam negeri yang meliputi:

- a. Pelayaran Nusantara, yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antar pelabuhan Indonesia tanpa memandang jurusan yang ditempuh satu dan lain sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Radius pelayarannya > 200 mil laut.
- b. Pelayaran Lokal, yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antar pelabuhan Indonesia yang ditujukan untuk menunjang kegiatan pelayaran nusantara dan pelayaran luar negeri dengan mempergunakan kapal-kapal yang berukuran 500 m³ isi kotor ke bawah atau sama dengan 175 BRT ke bawah. Radius pelayarannya < 200 mil laut atau sama dengan 200 mil laut.
- c. Pelayaran Rakyat, yaitu pelayaran Nusantara dengan menggunakan perahu-perahu layar.

¹⁸ Putu Megabalinda Pradnya Wijayani, I Wayan Novy Purwanto, *Tanggung Jawab Penyedia Jasa Kapal Cepat Terhadap Konsumen Saat Terjadi Kecelakaan*, Program Kekhususan Hukum Bisnis Fakultas Hukum Universitas Udayana. Hlm, 9.

Angkutan Laut Luar Negeri adalah kegiatan angkutan laut dari pelabuhan atau terminal khusus yang terbuka bagi perdagangan luar negeri ke pelabuhan luar negeri atau dari pelabuhan luar negeri ke pelabuhan atau terminal khusus Indonesia yang terbuka bagi perdagangan luar negeri yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut atau dalam artian dilakukan dengan pengangkutan di lautan bebas yang menghubungkan satu negara dengan negara lain. Pelayaran luar negeri, yang meliputi:

- a. Pelayaran Samudera Dekat, yaitu pelayaran ke pelabuhan-pelabuhan negara tetangga yang tidak melebihi jarak 3.000 mil laut dari pelabuhan terluar Indonesia, tanpa memandang jurusan
- b. Pelayaran Samudera, yaitu pelayaran ke- dan dari luar negeri yang bukan merupakan pelayaran samudera dekat.

Angkutan Laut Khusus Adalah kegiatan angkutan untuk melayani kepentingan usaha sendiri dalam menunjang usaha pokoknya. 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.

Pasal 124 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 sebelum melakukan perjalanan yang mengangkut konsumen, dimana keselamatan kapal ditentukan dengan cara melakukan pemeriksaan serta pengujian yang dibuktikan dengan sertifikat kapal layak laut.¹⁹ Sertifikat tersebut diterbitkan

¹⁹ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga, Op.Cit*, Hlm. 185

oleh syahbandar, salah satu dokumen atau sertifikat yang penting sebagai penentu agar angkutan laut tersebut dapat berlayar yaitu dengan memenuhi dokumen Surat Persetujuan Berlayar atau Berlabuh seperti yang telah diatur dalam Pasal 126 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.²⁰

Dalam Ilmu hukum, khususnya hukum pengangkutan setidaknya dikenali adanya 3 (Tiga) prinsip tanggung jawab, yaitu:

- a. Prinsip tanggung jawab berdasarkan adanya unsur kesalahan (*faultliability, liability based on fault*). prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan pada mulanya dikenal dalam kebudayaan Babyloniakuno. Dalam bentuknya yang lebih modern, prinsip ini dikenal pada tahap awal pertumbuhan hukum romawi termasuk dalam doktrin “culpa” dalam lex aquililia menentukan bahwa kerugian baik disengaja ataupun tidak disengaja ataupun tidak harus selalu diberi santunan.²¹

Pasal 1365 KUHperdata menerangkan tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut.²²

Pengertian kesalahan disini adalah dalam pengertian umum, yaitu baik karena kesengajaan maupun karena kelalaian. Adapun yang menjadi ukuran atau kriteria perbuatan pelaku adalah perbuatan manusia normal yang dapat membedakan kapan dia harus melakukan sesuatu dan kapan

²⁰ Putu Megabalinda Pradnya Wijayani, I Wayan Novy Purwanto, *Tanggung Jawab Penyedia Jasa Kapal Cepat Terhadap Konsumen Saat Terjadi Kecelakaan*, Program Kekhususan Hukum Bisnis Fakultas Hukum Universitas Udayana. Hlm. 11

²¹ Ridwan Khairandy, *Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Fhuui Press, Yogyakarta, 2017, Hlm. 436

²² *Ibid*, Hlm. 437

dia tidak melakukan sesuatu. Dalam penerapan ketentuan pasal 1365 itu memberikan beban kepada penggugat (pihak yang dirugikan) untuk membuktikan, bahwa kerugian yang dideritanya itu merupakan akibat dari perbuatan tergugat.²³

b. Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*presumption of liability*)

Menurut prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*presumption of liability*), tergugat (pengangkut dianggap bertanggung jawab atas segala kerugian yang timbul, tetapi tergugat dapat membebaskan tanggung jawabnya, apabila ia dapat membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah (*absence of fault*).²⁴

Prinsip tanggung jawab atas dasar praduga ini juga dianut dalam pengangkutan laut yang diatur dalam pasal 468 ayat (2) KUHD: “Pengangkut diwajibkan membayar ganti rugi yang disebabkan karena tidak diserahkannya barang seluruhnya atau sebagian atau karena kerusakan barang, kecuali bilamana ia membuktikan, bahwa tidak diserahkannya barang atau kerusakan itu adalah akibat dari suatu peristiwa yang sepantasnya tidak dapat dicegah atau dihindarinya, akibat sifat keadaan atau cacat benda sendiri atau dari kesalahn pengirim”²⁵

Namun, dalam prinsip ini dikenal dengan adanya pembalikan beban pembuktian tersebut, maka prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga ini diirngi adanya ketentuan pembatasan tanggung jawab (*limitation of*

²³ *Ibid*, Hlm. 438

²⁴ *Ibid*, Hlm. 439

²⁵ *Ibid*, Hlm. 441

liability). Tanggung jawab pengangkut untuk memberikan santunan dibatasi hingga limit tertentu.²⁶

- c. Prinsip tanggung jawab mutlak (*no-fault liability, atau absoluteliability atau Strict liability*)

Prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability atau absoluteliability*) tergugat atau pengangkut selalu bertanggung jawab tanpa melihat ada atau tidaknya kesalahan atau tidak melihat siapa yang bersalah. Dengan kata lain, prinsip tanggung jawab mutlak ini memandang kesalahan sebagai suatu yang tidak relevan untuk dipermasalahkan apakah pada kenyataannya ada atau tidak.²⁷

Tuntutan ganti kerugian atas kerugian yang dialami oleh konsumen sebagai akibat penggunaan produk, baik yang berupa kerugian materi, fisik maupun jiwa, dapat didasarkan pada dua kategori yaitu tuntutan ganti kerugian berdasarkan wanprestasi dan tuntutan ganti kerugian berdasarkan perbuatan melanggar hukum.²⁸ Menanggung berkewajiban, memikul tanggung jawab, menanggung segala sesuatunya, atau memberikan jawab dan menanggung akibatnya.²⁹

Sedangkan pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan angkutan barang dan/atau penumpang yang berbentuk badan usaha. Jadi pengertian tanggung jawab pengangkut adalah kewajiban

²⁶ *Ibid*, Hlm. 442

²⁷ *Ibid*, Hlm. 443

²⁸ Ahmadi Miru & Sutarman Yodo, *Hukum Perlindungan Konsumen*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2014, hlm. 127.

²⁹ Khairunnisa, *Kedudukan, Peran, dan Tanggung Jawab Hukum Direksi*, Pasca Sarjana Universitas Sumatra Utara, Medan, 2008, hlm. 4

perusahaan yang menyelenggarakan angkutan barang dan/atau penumpang untuk mengganti kerugian yang di derita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga.³⁰

Bila seorang penumpang mengajukan tuntutan ganti rugi karena luka atau lain-lainnya kepada pengangkut, cukuplah bila dia mendalilkan bahwa dia menderita luka disebabkan pengangkutan itu.³¹ Pada perjanjian pengangkutan antara pengangkut dan penumpang maka wajib mengikuti syarat sahnya perjanjian berdasarkan Pasal 1320 KUHPerdara berikut ini :

- a. Kesepakatan dalam mengikatkan diri pada perjanjian
- b. Kecakapan untuk menciptakan perikatan
- c. Suatu hal tertentu
- d. Suatu sebab yang halal

Pasal 181 ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan yang menyatakan bahwa perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Disebutkan dalam Pasal 256 KUHD, polis asuransi laut harus memuat :

- a. Hari ditutupnya pertanggungan

³⁰ Tjakranegara Soegijatna, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Renika Cipta, Jakarta, 2005, Hlm. 15.

³¹ Purwosutjipto, H.M.N, *Pengertian Hukum Dagang Indonesia, Hukum Pengangkutan*, Publisher, Jakarta. 2005, hlm. 52

- b. Nama orang yang menutup pertanggungan atas tanggungan sendiri atau atas tanggungan orang ketiga.
- c. Suatu ruaiian yang cukup jelas mengenai barang yang diperanggungkan.
- d. Jumlah uang untuk berapa diadakan pertanggungan.
- e. Bahaya-bahaya yang ditanggung oleh si penanggung.
- f. Saat pada mana bahaya rnulai berlaku untuk tanggungan si penanggung dan saat beral.³²

Pengangkutan oleh kapal roro memiliki kapasitas lebih besar dibandingkan dengan pengangkutan kapal lain melalui. Hal tersebut berarti berpeluang terjadinya bahaya laut (*sea perils*) akan ada. Upaya yang dapat dilakukan oleh manusia dalam mengatasi suatu risiko adalah:

- a. Menghindari (*avoidance*), seseorang yang menjauh atau menghindari dari suatu pekerjaan, suatu benda yang penuh mengandung risiko, berarti dia berusaha menghindari risiko itu sendiri.
- b. Mencegah (*prevention*), dengan cara mencegah suatu risiko mungkin akan teratasi sehingga beberapa akibat yang jelek tidak dikehendaki akan dapat dihindari, atau mengadakan tindakan tertentu dengan tujuan paling tidak mengurangi kerugian.
- c. Mengalihkan (*transfer*), dengan model ini, yakni cara mengalihkan risiko dikandung pengertian bahwa seseorang yang menghadapi risiko meminta kepada orang lain untuk menerima risiko tersebut.

³² Sentosa Sembiring, *Hukum Asuransi*, Nuansa Aulia, Bandun, 2014, hlm 4

- d. Menerima (assumption or retention), dengan model ini berarti seseorang sudah pasrah saja terhadap risiko yang ia akan tanggung.³³

Asuransi melindungi pemilik kapal dari kemungkinan bahaya yang menimbulkan kerugian/kerusakan pada kapal. Adapun risiko-risiko yang dijamin oleh PT. Asuransi Jasa Indonesia (Persero) dalam pengangkutan barang melalui laut adalah sebagai berikut:

1. Dijamin kerugian atau kerusakan objek yang ditanggung yang disebabkan oleh :
 - a. Bahaya-bahaya dari laut, sungai, danau, atau perairan lainnya yang dapat dilayari.
 - b. Kebakaran, ledakan.
 - c. Pencurian dengan kekerasan oleh oknum-oknum diluar kapal.
 - d. Jettison.
 - e. Pembajakan
 - f. Kerusakan atau kecelakaan pada instalasi nuklir atau reaktor, kontak dengan pesawat (*aircraft*) atau objek yang serupa atau obyek-obyek yang jatuh dari atas, kontak dengan pengangkutan darat, dengan dermaga.³⁴
2. Dijamin kerugian atau kerusakan objek yang ditanggung yang disebabkan oleh :
 - a. Kecelakaan ketika pemuatan, pembongkaran, atau pemindahan muatan atau bahan bakar.
 - b. Ledakan dari mesin uap, kerusakan pada tangkai mesin, atau kerusakan tersembunyi yang terpendam pada mesin atau badan kapal.
 - c. Kelalaian nakhoda, para perwira, anak buah kapal, atau pandu.
 - d. Kelalaian montir kapal atau penyewa kapal asalkan montir kapal atau penyewa kapal bukan sebagai tertanggung dalam asuransi ini.
 - e. Perbuatan tidak pantas atau melawan hukum dari nakhoda, para perwira, atau anak buah kapal.

³³ *Ibid*, hlm. 5.

³⁴ *Ibid*, hlm. 6.

D. Tinjauan tentang Keamanan dan Keselamatan Pelayaran

Terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran menyangkut keadaan angkutan di perairan, terpenuhinya rambu-rambu pelayaran dari dan ke pelabuhan, dan kondisi lingkungan maritim. Dalam rangka meningkatkan keselamatan kerja dan keselamatan pelayaran, PBB dalam konferensinya pada tahun 1948 telah menyetujui untuk membentuk suatu badan internasional yang khusus menangani masalah-masalah kemaritiman. Badan tersebut dibentuk pertama kali dengan nama *International Govermental Maritime Consultative Organization* (IMCO).³⁵

Selanjutnya organisasi ini berubah nama menjadi *International Maritime Organization* (IMO) sejak tanggal 22 Mei 1982 yang melahirkan *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) yaitu peraturan yang mengatur keselamatan maritim yang dilatar belakangi oleh semakin bertambah banyaknya kecelakaan kapal yang menelan banyak korban jiwa.³⁶ Yang menjadi fokus peraturan ini adalah hal-hal yang berkaitan dengan peraturan kelengkapan navigasi, kekedapan dinding penyekat kapal serta peralatan berkomunikasi, kemudian berkembang pada konstruksi dan peralatan keselamatan lainnya diantaranya:

a. Keselamatan Kapal

Keselamatan pelayaran dapat juga terkait dengan keselamatan kapal itu sendiri pada saat berlayar dan sampai atau tiba dengan selamat di pelabuhan tujuan, selamat dalam arti baik itu kondisi kapal sendiri,

³⁵ Ridwan Khairandy, *Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Op.Cit, Hlm. 59

³⁶ Hukum Maritim “Memahami Hukum Maritim Indonesia”, Syahril Bosse, Agustus

awak kapal yang bekerja diatas kapal dan beserta muatan kapal itu sendiri sedangkan keamanan pelayaran dapat diartikan kapal berlayar di lalu lintas pelayaran berlayar dengan aman. Kondisi pelaksanaan selamatnya kapal sebagaimana yang diharapkan tidak terlepas atau berkaitan dengan penerapan kebijakan Negara bendera, terkait dengan pengendalian dibidang administrasi kapal sesuai dengan persyaratan administrasi kapal. Namun faktanya masih adanya pengendalian bidang administrasi kapal yang tidak dilaksanakan sepenuhnya aturan yang mengatur keselamatan kapal, diakibatkan masih banyaknya kelemahan SDM petugas pemeriksa dalam pemenuhan dan pengendalian administrasi kapal.³⁷

Ketentuan Pasal 1 angka 34 Undang Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, keselamatan kapal dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian, bahwa Sertifikat keselamatan diberikan kepada semua jenis kapal yang berukuran lebih dari 7 GT, kecuali untuk kapal perang, kapal negara dan kapal yang digunakan untuk keperluan olah raga. Adapun persyaratan keselamatan kapal ini berlaku untuk setiap pengadaan, pembangunan, dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya serta saat pengoperasian kapal di perairan indonesia. Terhadap kapal dengan jenis dan ukuran tertentu, kapal wajib diklasifikasikan pada badan klasifikasi untuk dilakukan pemeriksaan dan pengujian, sehingga kapal dinyatakan

³⁷ Hari Utomo, *Siapa Yang Bertanggung Jawab Menurut Hukum Dalam Kecelakaan Kapal (Legally Responsible Parties In Ship Accident ,)* Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut, Universitas Pertahanan, Jawa Barat, Hlm. 60.

memenuhi syarat keselamatan dan diberikan sertifikat. Kapal yang telah memperoleh sertifikat dilakukan penilikan secara terus menerus sampai kapal tidak digunakan lagi artinya sertifikat-sertifikat kapal tersebut tidak berlaku bilamana masa berlaku sertifikat telah berakhir atau kapal tidak melaksanakan pengukuhan sertifikasi (*endorsement*) atau kapal rusak dan dinyatakan tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal atau kapal berubah nama atau kapal berganti bendera atau kapal tidak sesuai lagi dengan data teknis dalam sertifikat keselamatan kapal atau kapal mengalami perombakan yang mengakibatkan perubahan konstruksi kapal, perubahan ukuran utama kapal, perubahan fungsi atau jenis kapal serta kapal tenggelam atau hilang atau kapal ditutup (*scrapping*). Sertifikat kapal juga dapat dibatalkan apabila keterangan dalam dokumen kapal yang digunakan untuk penerbitan sertifikat ternyata tidak sesuai dengan keadaan sebenarnya atau kapal sudah tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal, atau sertifikat diperoleh secara tidak sah.³⁸

Sertifikat keselamatan ini sebelumnya dikenal dengan istilah *Seaworthiness Certificate* tapi berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran diubah menjadi sertifikat keselamatan kapal penumpang, sertifikat keselamatan kapal barang, yang terdiri dari sertifikat konstruksi kapal barang, sertifikat keselamatan perlengkapan kapal barang, dan sertifikat keselamatan radio kapal barang serta

³⁸ *Ibid*, Hlm. 60

sertifikat kelaikan dan pengawakan kapal penangkap ikan. Adapun prosedur penerbitan sertifikat keselamatan kapal, pemilik kapal mengajukan permohonan dengan sebelumnya terlebih dahulu dilakukan pemeriksaan terhadap nautis, teknis dan kondisi kapal oleh petugas pemerintah yaitu pemeriksaan mengenai kondisi kapal, peralatan keselamatan, radio dan mesin kapal. Jika kondisi kapal dianggap baik maka permohonan dilengkapi dengan dokumen atau persyaratan sebagai berikut:

- 1) surat permohonan asli dari perusahaan
- 2) surat ukur tetap
- 3) surat laut/pas tahunan/gross akte
- 4) laporan pemeriksaan kapal yang terdiri dari konstruksi kapal, perlengkapan kapal, radio, Fitness/IMDG/SBC (peruntukannya), dock dari galangan
- 5) sertifikat klas yang terdiri dari sertifikat lambung (*hull*), sertifikat mesin (*Machinery*), sertifikat garis muat load line
- 6) rekomendasi pengesahan gambar.

Apabila semua persyaratan sudah lengkap maka sertifikat diterbitkan. Sertifikat keselamatan ini hanyalah salah satu persyaratan dari kelaiklautan kapal, karena masih banyak hal-hal lain yang masih harus dipenuhi agar kapal dinyatakan laik laut. Sementara di pasar asuransi sendiri bermacam definisi dipakai untuk menjelaskan kondisi seaworthiness ini. Bahkan pada akhirnya jika kapal memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar maka kapal sudah dianggap *seaworthy*. Perlu diingat bahwa Surat Persetujuan Berlayar hanya berlaku 24 jam setelah persetujuan berlayar diberikan

dan surat ini juga dapat dicabut jika terbukti bahwa persyaratan kelaik lautan kapal dilanggar

b. Standar Internasional keselamatan kapal

Kapal yang kondisinya laik laut, akan lebih aman menyeberangkan orang dan barang, namun sebaliknya kapal yang diragukan kondisinya cenderung menemui hambatan saat dalam pelayaran. Tentunya tidak mudah untuk mempertahankan kondisi kapal yang memenuhi persyaratan dan keselamatan, pencegahan pencemaran laut, pengawasan pemuatan, kesehatan, dan kesejahteraan ABK, karena ini semua memerlukan modal yang cukup besar. Dalam standard Internasional terdapat tiga organisasi dunia yang mengatur tentang keselamatan kapal yaitu IMO (*International Maritime Organization*), ILO (*International Labour Organization*) dan ITU (*International Telecommunication Union*). Indonesia sebagai salah satu anggota dari ketiga organisasi tersebut telah meratifikasi konvensi-konvensi dimaksud. Sehingga sebagai konsekuensinya Indonesia harus melaksanakan aturan tersebut dengan baik dan dibuktikan secara kongkrit dalam suatu sertifikasi yang independent dan selalu dievaluasi setiap 5 tahun. Konvensi-konvensi Internasional yang mengatur tentang keselamatan kapal meliputi :³⁹

- 1) SOLAS 1974 (*Safety Of Life At Sea*)

³⁹*Ibid*, Hlm. 60.

yaitu salah satu konvensi internasional yang berisikan persyaratan-persyaratan kapal dalam rangka menjaga keselamatan jiwa di laut untuk menghindari atau memperkecil terjadinya kecelakaan di laut yang meliputi kapal, *crew* dan muatannya. Untuk dapat menjamin kapal beroperasi dengan aman harus memenuhi ketentuan-ketentuan di atas khususnya konvensi internasional tentang SOLAS 1974 yang mencakup tentang desain konstruksi kapal, permesinan dan instalasi listrik, pencegah kebakaran, alat-alat keselamatan dan alat komunikasi dan keselamatan navigasi. Dalam penerapannya implementasinya perlu dibuktikan dengan sertifikat yang masih berlaku yaitu sertifikat keselamatan kapal penumpang yang mencakup persyaratan persyaratan pada *chapter* II-1, II-2, III, IV & V dan bab lain dalam SOLAS

2) MARPOL (*Marine Pollution*) 1973/1978.

Marpol mengatur tentang pencegahan dan penanggulangan pencemaran di laut baik berupa minyak, muatan berbahaya, bahan kimia, sampah, kotoran (*sewage*) dan pencemaran udara yang terdapat dalam *annex Marpol* tersebut. Dalam hal ini kapal jenis penumpang sangat erat kaitannya dengan tumpahan minyak, kotoran dan sampah dalam menjaga kebersihan lingkungan laut. Adapun Sertifikat yang berhubungan dengan konvensi tersebut yaitu sertifikat pencegahan pencemaran disebabkan oleh minyak (*oil*), sertifikat pencegahan pencemaran yang disebabkan oleh

kotoran (*sewage*), sertifikat pencegahan pencemaran yang disebabkan oleh sampah (*garbage*). Dalam hubungannya dengan kecelakaan kapal, Marpol memegang peranan penting terutama mengenai limbah yang dibuang yang berbentuk minyak kotor, sampah dan kotoran (*sewage*). Untuk mengetahui bahwa kapal tersebut telah memenuhi konvensi internasional mengenai *Marpol 73/78* dibuktikan dengan adanya sertifikasi

3) *Load Line Convention* 1966. Kapal yang merupakan sarana angkutan laut mempunyai beberapa persyaratan-persyaratan yang dapat dikatakan laik laut. Persyaratan-persyaratan kapal tersebut diantaranya *Certificate Load Line* yang memenuhi aturan pada *Load Line Convention* (LLC 1966). Pada umumnya semua armada telah memiliki *Certificate Load Line* baik yang berupa kapal barang maupun kapal penumpang. Prosedur untuk mendapatkan *Certificate Load Line* tersebut adalah kapal harus melalui pemeriksaan dan pengkajian yang telah diatur dalam Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Kapal yang telah diuji dan diperiksa tersebut, apabila telah memenuhi persyaratan keselamatan kapal dapat diberikan *Certificate Load Line* yang diterbitkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) yang berlaku secara nasional. Sertifikat tersebut juga berlaku secara internasional sesuai dengan SOLAS 1974.⁴⁰

⁴⁰ *Ibid*, Hlm. 61.

- 4) *Collreg 1972 (Collision Regulation)*. Konvensi tentang Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut Internasional 1972. Salah satu inovasi yang paling penting dalam 1972 *COLREGs* adalah pengakuan yang diberikan kepada skema pemisah lalu lintas-Peraturan 10 memberikan panduan dalam menentukan kecepatan aman, risiko tabrakan dan pelaksanaan kapal yang beroperasi di atau dekat skema pemisah lalu lintas. Pertama skema pemisah lalu lintas tersebut didirikan di Selat Dover pada tahun 1967.
- 5) *Tonnage Measurement 1966*, Konvensi yang mengatur tentang pengukuran kapal standar internasional.
- 6) *STCW 1978 Amandemen 95*. merupakan konvensi yang berisi tentang persyaratan minimum pendidikan atau pelatihan yang harus dipenuhi oleh ABK untuk bekerja sebagai pelaut
- 7) *ILO No. 147 Tahun 1976 tentang Minimum Standar Kerja bagi Awak Kapal Niaga*
- 8) *ILO Convention No. 185 Tahun 2008 tentang SID (Seafarers Identification Document)* yang telah diratifikasi berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009.⁴¹

c. Kelaikan Kapal

Standar kelaikan/kelayakan merupakan aspek, yang pasti karena bahaya laut dapat saja terjadi secara tidak diduga, oleh karena itu sangatlah penting mengedepankan kelayakan kapal tersebut sebelum berlayar. Yang

⁴¹ *Ibid*, Hlm. 62.

dimaksudkan dengan kelengkapan kapal adalah segala benda yang “bukan suatu bagian daripada kapal” itu sendiri, namun diperuntukkan untuk selamanya dipakai tetap dengan kapal itu. Kata “bukan suatu bagian daripada kapal” di atas menunjukkan bahwa perlengkapan ini merupakan jenis prasarana pengangkutan melalui laut. Karena yang dimaksud dengan bagian kapal adalah bagian-bagian dari kapal yang apabila bagian itu dipisah maka akan menyebabkan kapal itu menjadi rusak. Contoh perlengkapan kapal yaitu bendera, jangkar, kompas, sekoci dan pelampung. Sedangkan yang termasuk bagian kapal yaitu lambung kapal, haluan kapal, anjungan kapal, buritan kapal, dek kapal dan lain-lain.⁴²

Setiap kapal harus memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal yang dibuktikan dengan adanya sertifikat. Secara internasional kelaiklautan kapal diatur pada *Code International Safety Management* (ISM Code). ISM Code dimaksudkan untuk memastikan keselamatan di laut, mencegah cedera manusia atau hilangnya nyawa, dan menghindari kerusakan lingkungan, khususnya lingkungan laut, dan properti. Kode ini menjadi acuan setiap negara dalam mengatur upaya pencegahan dini kecelakaan pelayaran, atas kesepakatan negara peserta maka kode ini telah menjadi bagian dari Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS) 1974, dan memiliki akibat hukum bagi setiap Negara. Hal ini ditujukan untuk mewujudkan suatu standar internasional untuk pengelolaan yang aman dalam pengoperasian kapal serta pencegahan

⁴² *Ibid*, Hlm. 63.

polusi laut, sehingga setiap Kapal harus memiliki berbagai sertifikat dan alat-alat keselamatan yang harus diperiksa setiap tahun untuk mengetahui bahwa kondisi dari alat keselamatan tersebut tetap baik. Bagian-bagian lain yang harus diperiksa *steering gear controls*, bagian luar lambung kapal bagian struktur kapal, sistem bongkar muat dan pipa bahan bakar. Disamping itu semua kapal dapat diperiksa sewaktu-waktu oleh Badan yang berwenang selama sertifikat tersebut masih berlaku untuk menjamin bahwa kapal dan peralatannya tetap dalam kondisi yang baik dan dapat digunakan dengan aman.⁴³

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (selanjutnya disebut dengan KSOP) merupakan Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Tugas yang diemban adalah melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan serta pengaturan pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.⁴⁴

Dalam melaksanakan tugas dan fungsinya KSOP menyelenggarakan fungsi:

- a. Melaksanakan pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal
- b. Sertifikasi keselamatan kapal
- c. Pencegahan pencemaran dari kapal dan penetapan status hukum kapal

⁴³ *Ibid*, Hlm. 63.

⁴⁴ Elly Kristiani Purwendah, *Peran Syahbandar Dalam Penegakan Hukum Pencemaran Minyak Di Laut Oleh Kapal Tanker*, Volume Xx No. 1 Tahun 2015 Edisi Januari, Hlm. 33. Diakses Pada Tanggal 26 November 2022, Pada Pukul 20.39 Wib

- d. Melaksanakan pemeriksaan manajemen keselamatan kapal
- e. Melaksanakan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran terkait dengan kegiatan bongkar muat barang berbahaya dan beracun (selanjutnya disebut b3)
- f. Pengisian bahan bakar
- g. Ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang
- h. Pembangunan fasilitas pelabuhan
- i. Tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran

Pemanduan dan penundaan kapal serta penerbitan surat persetujuan berlayar.

BAB III

PERLINDUNGAN HUKUM KEPADA MASYARAKAT YANG MENGALAMI KERUSAKAN KENDERAAN SELAMA BERLAYAR DENGAN ANGKUTAN LAUT KMP ACEH HEBAT 2

A. Perlindungan Hukum Atas Kerusakan Kendaraan Penumpang Kapal Akibat Cuaca Buruk Dalam Pelayaran KMP Aceh Hebat 2

Indonesia dengan wilayah perairan yang luas dibandingkan dengan daratan maka sudah merupakan hal yang wajar apabila pembangunan dan pengaturan transportasi laut perlu mendapat perhatian besar. Dengan meningkatnya aktivitas pembangunan di segala bidang khususnya di bidang infrastruktur. Pelabuhan malahayati Banda Aceh atau yang disebut oleh masyarakat dengan sebutan pelabuhan Ulelhe Banda Aceh merupakan penunjang sarana transportasi laut yang bernaung dibawah ASDP dan Perhubungan darat Banda Aceh sebagai penunjang infrastrukturnya.

Berdasarkan wawancara terhadap Direktur Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah I Provinsi Aceh, menyebutkan bahwa:

1. Perlindungan hukum kepada masyarakat pada proses pelayaran sudah dilakukan sebelum ataupun sesudah kapal itu lepas dari tali pengaitnya di dermaga.
2. Tugas Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah I Provinsi Aceh memastikan pelabuhan Ulee Lheue itu aman dari segala ancaman yang dapat merugikan masyarakat.

3. Tugas Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah I Provinsi Aceh juga memberikan izin kapal Aceh Hebat 2 untuk berlayar. Izin berlayar tersebut salah satunya di berikan karena faktor cuaca, faktor kapal, muatan kapal.
4. Selain itu, terhadap penumpang yang masuk dan keluar dari kapal juga diberikan pengawasan agar tidak terjadi hal-hal yang tidak diinginkan.
5. Sebelum membahas tentang kerusakan kendaraan, harus melihat apa faktor-faktornya.
 - a. Pertama, untuk kendaraan terjadi karena hal tersebut disebabkan oleh nakalnya pengemudi. Seperti contoh, mobil L300 yang terbalik ke belakang akibat beban angkut yang berat namun belum melanggar aturan.
 - b. Kedua, terhadap konsumen itu sendiri lebih condong tidak merawat kendaraannya, sering terjadi dimana body motornya telah patah dan di tambah dengan senggolan di dalam kapal menyebabkan kerusakan yang lebih parah.
 - c. Ketiga, karena perubahan arus yang terjadi disaat perjalanan.
 - d. Cuaca yang tidak jelas.
6. Seorang penumpang jika mengalami kerugian akibat kecelakaan (*accident*) maka penumpang harus menerima ganti rugi dari pihak asuransi
7. Memang ditentukan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pemberian ganti rugi dalam pengangkutan laut tidak diatur secara khusus. Namun di arahkan seperti yang terdapat pada Pasal 41 ayat (3), dimana pengangkut wajib mengasuransikan tanggung jawabnya.

8. Asuransi yang dijaminakan kepada pengguna armada penyeberangan berupa asuransi kecelakaan dan asuransi jiwa.
9. Caranyanya agar konsumen mendapatkan perlindungan hukum dengan membeli tiket kapal.¹

Wawancara terhadap General Maneger ASDP Cabang Banda Aceh, menyebutkan bahwa:

1. ASDP sebagai bagian dari Struktuk dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia mempunyai tugas memastikan pelayanan dan keamanan masyarakat yang melakukan penyeberangan melalui kapal ro-ro di Pelabuhan Ulelheu.
2. Bentuk keamanan yang diberikan oleh ASDP dengan meminimalisir dan memastikan bahwa setiap penumpang yang akan melakukan penyeberangan memiliki tike yang sah, menghindari terjadinya tindakan rusuh yang diakibatkan oleh penumpang disaat akan memasuki kapal.
3. ASDP terus bekerjasama dengan pemerintah daerah untuk memaksimalkan pelayanan publik di kawasan Pelabuhan Ulheleu guna untuk memastikan dan mempermudah masyarakat untuk melakukan penyeberangan.
4. Untuk kondisi kapal yang di operasikan dibawah operasional ASDP, pihak ASDP tentu berkomunikasi dengan kapten kapal selaku pimpinan yang bertanggungjawab atas kapal tersebut untuk memberikan informasi dari keadaan layak dari sebuah kapal.

¹ Abdurrani, Pegawai Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah I Provinsi Aceh, *Wawancara* Pada tanggal 12 Januari 2023 pukul 14.00 Wib.

5. ASDP juga mengikuti prosedur pembaharuan alat dan perlengkapan keamanan disetiap tahunnya untuk menjamin keamanan dan keselamatan penumpang didalam kapal.
6. Dalam proses pelayaran terjadinya kerusakan kendaraan penumpang, pihak ASDP sudah bekerja sama dengan pihak asuransi jasaraha raharja.
7. Kerusakan kendaraan yang dialami oleh penumpang akan dilakukan penggantian atau perbaikan oleh pihak asuransi tersebut dengan syarat-syarat tertentu.
8. Namun, beliau menegaskan bahwa syarat utama adalah tiket masuk kapal, pengunjung yang memiliki tiket tentu terdata nama dan alamat domisilinya.
9. Intinya menurut beliau bahwa suber utama adanya kedudukan hukum bagi penumpang dengan membeli tiket perjalan yang sah.²

Berdasarkan wawancara terhadap kepala Asuransi Jasa Raharja Banda Aceh beliau menjelaskan bahwa:

1. Asuransi merupakan salah satu bentuk perlindungan hukum oleh perusahaan kepada karyawannya maupun pengguna layanan. Dalam artian ini Asdp selaku operator pelaksana jalannya kapal tersebut harus memilih asuransi bagi penumpangnya, penumpang yang memiliki asuransi dapat diperoleh dengan cara membeli tiket.
2. Untuk kerusakan sekecil apapun apabila diajukan klaim pihak asuransi tentu akan memproses itu segera. Namun perlu di ingat, tidak serta pihak

² Roso Wijokongko, General Maneger ASDP Cabang Banda Aceh, *Wawancara Pada tanggal 21 Agustus 2023 Pukul 08.30 Wib*

asuransi akan mengganti biaya dengan sepenuhnya, pihak asuransi bisa mengalihkan agar konsumen pergi untuk melakukan perbaikan kendaraannya ke bengkel yang telah bekerja sama dengan pihak asuransi.

1. Jasa raharja itu merupakan salah satu lembaga asuransi sosial kecelakaan penumpang dan asuransi sosial kecelakaan lalu lintas baik itu didarat, udara maupun dilaut,
2. Tanggung jawab Jasa Raharja sebagai pelaksana tugas dari dana pertanggungan wajib kecelakaan penumpang, mempunyai tanggung jawab terhadap penumpang umum, dalam hal terjadinya kerugian terhadap penumpang yang menjadi korban kecelakaan yang mengakibatkan kerugian non materil. Kerugian materil yang dimaksud yakni kematian, luka-luka dan/atau cacat tetap.
3. Tanggung jawab Jasa raharja terhadap kerusakan yang dialami oleh masyarakat dengan memproses pengajuan klaim ganti rugi yang di ajukan oleh masyarakat kepada pihak asuransi.
4. Yang dapat mengajukan klaim asuransi adalah setiap penumpang yang menjadi korban kecelakaan
5. Untuk proses pengajuan klaim asuransi agar mendapatkan pemberian ganti rugi dapat dilakukan dengan cara:
 - a. Mengisi formulir.
 - b. Melampirkan keterangan dari pihak ASDP bahwa benar terjadi kerusakan
 - c. KTP dan Stnk

6. Musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut tanggung jawab tersebut sesuai dengan perjanjian pengangkutan yang ada di tiket kapal
7. Namun, proses pengajuan klaim asuransi tidak dapat dilakukan dengan sebab kelalaian atau perbuatan melanggar hukum.
8. Untuk kerugian terhadap kendaraan tergantung dengan golongannya, untuk golongan 1 maksimal penggantian 1 juta rupiah, golongan 2 maksimal 20 juta rupiah dan golongan 3 sebesar 250 juta rupiah.
9. Untuk asuransi kematian ahli waris dari penumpang yang meninggal dunia berhak memperoleh santunan sebesar 50 juta rupiah dan untuk yang luka luka di berikan biaya perawatan dan pengobatan dokter paling banyak itu 20 juta rupiah.³

Berdasarkan data wawancara yang dilakukan terhadap penumpang yang sering melakukan perjalanan ke Sabang juga merupakan warga Kota Sabang dengan menggunakan Kapal Roro KMP. Aceh Hebat 2, beliau menjelaskan bahwa:

1. Disaat cuaca buruk seperti saat ini, bisa saja terjadi kerusakan kendaraan karena terbentur dengan kendaraan lain. Perbenturan itu karena kapal menghantam ombak.
2. Apabila kondisi kapal dengan keadaan penuh dengan kendaraan yang biasanya terjadi di saat hari libur nasional yang kenyataannya puncak wisatawan meningkat, disaat itulah banyak sekali masyarakat yang dirugikan.

³Sukmawati, Staf Asuransi Jasa Hararja Banda Aceh, *Wawancara*, Pada tanggal 24 Januari 2023 pukul 15.00 Wib

3. Kerugian tersebut berupa lecetnya kendaraan penumpang.
4. Pada tahun 2022 yang lalu beliau menjelaskan ada 2 kejadian yang viral, seperti jatuhnya sepeda motor di dalam kapal dan terbaliknya mobil pengangkut barang di *randoor* kapal (pintu masuk kendaraan).⁴

Pasal 477 KUHD menjelaskan pengangkut bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan oleh penyerahan barang yang terlambat, kecuali bila ia membuktikan, bahwa keterlambatan itu adalah akibat suatu kejadian yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarinya.

Pasal 40 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menerangkan bahwa perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya. Ayat (2) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.

Pasal 41 ayat (1) bahwa tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa:

- a. Kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
- b. Musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut
- c. Keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut
- d. Kerugian pihak ketiga.

⁴ Andriansyah, Penumpang Kmp Aceh Hebat 2, Wawancara Pada Tanggal 2 Februari 2023 Pukul 10.00 Wib

Ayat (2) Jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c, dan huruf d bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya.

Ayat (3) Perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Melihat isi dari pasal 477 KUHD dan pasal 40-41 undang-undang pelayaran sudah menerangkan bahwa pihak pengangkut diwajibkan untuk memberikan asuransi dan bertanggung jawab atas kerugian yang dialami oleh penumpang kapal.

Berdasarkan hasil penelitian diatas bahwa perlindungan hukum atas kerusakan kendaraan penumpang kapal akibat cuaca buruk dalam pelayaran KMP Aceh Hebat 2 dilaksanakan oleh pihak ASDP selaku operator KMP Aceh Hebat 2 dengan menyediakan sarana dan prasarana penjualan tiket sebagai syarat utama bagi penumpang agar memiliki kedudukan hukum yang sah apabila terjadinya hal yang tidak diinginkan.

B. Hambatan Dalam Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Kapal Atas Kerusakan Kendaraan yang Terjadi Akibat Cuaca Buruk

Berdasarkan ketentuan Pasal 40 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, menyatakan perusahaan angkutan diperairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau

barang yang diangkut. Akan tetapi tetap saja proses perlindungan kepada penumpang yang mengalami kerusakan disaat proses kapal berlayar memiliki kendalanya dalam mendapatkan ganti rugi. Kendala tersebut bisa disebabkan karena kelalaian pengangkut dalam menempatkan dan mengawasi proses pengangkutan barang di Kapal. Peran anak buah kapal dalam proses pengangkutan barang ke kapal seperti Mobil dan sepeda motor menjadi penting untuk diperhatikan.

Pengangkut tidak sepenuhnya bertanggung jawab atas kerusakan barang penumpang, walaupun dapat dibuktikan oleh si penumpang. Hal tersebut dikarenakan beberapa kerusakan yang dianggap oleh pengangkut tidak terlalu besar mengalami kerugian karena hanya sebatas goresan. Maka atas dasar tersebut dan juga amanat dari pasal 477 KUHD dan undang-undang pelayaran yang menjelaskan bahwa pengangkut harus bertanggung jawab atas kerugian dialami oleh penumpang dan hal tersebut tidak dipenuhi oleh pengangkut tentunya hal ini jelas terlihat amanat hukum tidak dilaksanakan oleh pihak pengangkut

Berdasarkan wawancara terhadap Direktur Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah I Provinsi Aceh, menyebutkan bahwa:

1. Kendala penting yang tidak dapat diatasi oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah I Provinsi Aceh selaku operator yang memberikan izin kepada pihak ASDP selaku pemilik kapal adalah faktor cuaca, cuaca ini tidak menentu.

2. Kendala lain dengan mempertimbangan pangan masyarakat di pulau sehingga tetap berlayar.
3. Kurangnya kesadaran masyarakat pengguna layanan kapal ro-ro ini tidak membeli tiket kapal. Hal ini karena menganggap mereka adalah orang-orang yang memiliki power, sering bolak-balik dan kenal dengan petugas pemeriksaan.
4. Sulitnya terpenuhi perlindungan hukum juga dengan adanya calo di sekitar pelabuhan, baik itu dari anggota sendiri maupun orang lain. Maksudnya calo itu tidak memberikan tiket sedangkan penumpang memberikan uang kepadanya untuk menitip tiket, karena calo tersebut kenal dengan petugas maka dibiarkanlah masuk. Skemanya sudah seperti itu dari tahun ketahun dan untuk setiap generasi seperti itu.⁵

Wawancara terhadap General Manajer ASDP Cabang Banda Aceh, menyebutkan bahwa:

1. Kendala Besar yang ASDP alami lebih kepada kurangnya kesadaran penumpang untuk membeli tiket.
2. Selebihnya tidak ada kendala apapun untuk memenuhi kewajiban dalam memberikan keamanan dan kenyamanan bagi penumpang KMP. Aceh Hebat 2.

⁵ Abdurrani, Pegawai Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah I Provinsi Aceh, *Wawancara* Pada tanggal 12 Januari 2023 pukul 14.00 Wib.

Berdasarkan wawancara terhadap Staf asuransi Jasa Raharja Banda Aceh beliau menjelaskan bahwa:

1. Ekonomi

Tentu kendalanya adalah ekonomi yang menyebabkan tidak adanya bukti berupa tiket atas nama konsumen sehingga pemenuhan hukum untuk konsumen itu tidak ada.

2. Masyarakat yang tidak memahami prosedur

Maksud disini adalah masyarakat kurang mengerti dalam mengajukan klaim kepihak asuransi. Salah satunya seperti memperbaiki sendiri kendaraan yang rusak, itu tidak dapat meminta lagi asuransi.

3. Untuk kasus kmp gurita ini, Keterbatasan data-data mengenai korban tidak lengkap dan pada saat itu diketahui terlambat dikarenakan harus menunggu hasil *visem et repertum* dari rumah sakit atau dokter sebagai bukti dan lebih disayangkan lagi bahwa tidak adanya ahli waris yang mengajukan klaim.⁶

Berdasarkan data wawancara yang dilakukan terhadap penumpang yang sering melakukan perjalanan ke Sabang juga merupakan warga Kota Sabang dengan menggunakan Kapal Roro KMP. Aceh Hebat 2, beliau menjelaskan bahwa:

1. Tentu hambatannya ada pada kedua belak pihak. Pertama petugas kapal yang menganggap sepele kerusakan kendaraan yang hanya sebatas lecet saja dan ketidakpahaman masyarakat tentang hak-haknya.

⁶ Sukmawati, Staf Asuransi Jasa Hararja Banda Aceh, *wawancara* Pada tanggal 24 Januari 2023 pukul 15.00 Wib

2. Masyarakat yang tidak mempunyai tiket juga tidak bisa meminta asuransi.⁷

Berdasarkan hasil penelitian terhadap hambatan dalam perlindungan hukum bagi penumpang kapal atas kerusakan kendaraan yang terjadi akibat cuaca buruk disebabkan karena kurangnya kesadaran penumpang mengikuti aturan hukum untuk membeli tiket dan bertindak untuk memperbaiki kerusakan kendaraan tanpa melalui prosedur peransuransian yang berlaku.

C. Tanggung Jawab Pengangkut Atas Kerusakan Kendaraan Penumpang Yang Terjadi Akibat Cuaca Buruk

Undang-undang juga telah menerangkan bahwa Apabila terjadi hal-hal yang menyebabkan kerugian bagi masyarakat maka pihak pelaku usaha memiliki kewajiban untuk bertanggung jawab. Apalagi pada proses penyeberangan angkutan laut yang dibawah naungan ASDP selaku dibawah naungan negara. Sehingga tanggungjawab pengangkut sama juga seperti tanggung jawab negara kepada masyarakatnya untuk memberikan keamanan dan kenyamanan bagi masyarakat.

Berdasarkan wawancara terhadap General Maneger ASDP Cabang Banda Aceh, menyebutkan bahwa:

1. Berkaitan dengan tanggung jawab, jika dikaitkan dalam KUHPdata dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, prinsip tanggung jawab dalam pengangkutan laut ialah prinsip praduga selalu bertanggung jawab (*Presumption of Liability*). Dalam prinsip ini

⁷ Andriansyah, Penumpang Kmp Aceh Hebat 2, *Wawancara* Pada Tanggal 2 Februari 2023 Pukul 10.00 Wib

pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya. Tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian yang timbul itu bukan kesalahannya, maka pengangkut dapat dibebaskan dari tanggung jawab membayar sebagian atau seluruh ganti kerugian tersebut.

2. Tanggung jawab pengangkut sudah di atur di dalam undang-undang.
3. Bahwa perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab atas akibat yang ditimbulkan oleh pengoperasian kapalnya seperti kematian atau lukanya penumpang.
4. Hubungan hukum penanggung dengan tertanggung dalam asuransi dapat timbul baik karena suatu perjanjian maupun karena undang-undang
5. Musnah atau hilang itu tidak menjadi tanggung jawab pengangkut karena hal tersebut telah di atur pada tiket kapal. Artinya tanggung jawab pengangkut berada sepenuhnya apabila masyarakat membeli tiket kapal.
6. Pelaksanaan pemenuhan ganti kerugian terhadap penumpang yang mengalami kerugian dapat langsung datang ke PT. Jasa Raharja untuk mengklaim santunan kecelakaan dengan mengisi fomulir pengajuan santunan yang disediakan oleh PT. Jasa Raharja seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya.

7. Segala bentuk pemenuhan perlindungan kepada pengguna layanan kapal ro-ro Aceh Hebat 2 dan berlaku untuk semua kapal dibawah naungan negara harus memiliki tiket.⁸

Berdasarkan hasil penelitian terkait tanggung jawab pengangkut atas kerusakan kendaraan penumpang yang terjadi akibat cuaca buruk dengan mendaftarkan asuransi melalui tiket penumpang dan memfasilitasi penumpang yang mengalami kerugian untuk mendapatkan ganti rugi. Dan tanggung jawab pengangkut mengganti rugi atas kerugian kendaraan penumpang diatur Dalam Pasal 41 ayat 3 menjelaskan bahwa perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

⁸ Roso Wijokongko, General Maneger ASDP Cabang Banda Aceh, *Wawancara* Pada tanggal 12 Januari 2023 pukul 10.00 Wib.

BAB IV

PENUTUP

A. KESIMPULAN

1. Perlindungan hukum atas kerusakan kendaraan penumpang kapal akibat cuaca buruk dalam pelayaran KMP Aceh Hebat 2 dilaksanakan oleh pihak ASDP selaku operator KMP Aceh Hebat 2 dengan menyediakan sarana dan prasarana di pelabuhan seperti tempat penjualan tiket sebagai syarat utama bagi penumpang agar memiliki kedudukan hukum yang sah apabila terjadinya hal yang tidak diinginkan.
2. Hambatan dalam perlindungan hukum disebabkan karena kurangnya kesadaran penumpang mengikuti aturan hukum untuk membeli tiket dan bertindak untuk memperbaiki kerusakan kendaraan tanpa melalui prosedur peransuransian yang berlaku.
3. Tanggung jawab pengangkut atas kerusakan kendaraan penumpang yang terjadi akibat cuaca buruk dengan mendaftarkan asuransi melalui tiket penumpang dan memfasilitasi penumpang yang mengalami kerugian untuk mendapatkan ganti rugi. Dan tanggung jawab pengangkut mengganti rugi atas kerugian kendaraan penumpang diatur Dalam Pasal 41 ayat 3 menjelaskan bahwa perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

B. SARAN

1. Disarankan kepada Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah I Provinsi Aceh agar mengawasi pengelolaan dan keamanan pelabuhan Ulee Lheue agar terciptanya lingkungan pelabuhan yang sehat.
2. Disarankan kepada ASDP agar menempatkan petugas pemeriksaan yang memiliki kompetensi dan karakter diri yang kompeten dalam bidangnya mulai dari petugas penjualan tiket hingga masuknya orang dan barang menuju kapal.
3. Disarankan kepada masyarakat agar mematuhi syarat-syarat penyeberangan menggunakan kapal ro-ro agar terciptanya perlindungan hukum apabila terjadi suatu hal yang merugikan penumpang.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku-Buku

- Abdulkadir Muhammad, *Hukum Asuransi Indonesia*, Pt Citra Aditya Bakti, Bandung, 2006.
- Ahmadi Miru & Sutarman Yodo, *Hukum Perlindungan Konsumen*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2014.
- Asri Wijayanti, *Hukum Ketenagakerjaan Pasca Reformasi*, Sinar Grafika, Jakarta, 2009.
- H.M.N Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Djambatan, Jakarta, 2003.
- _____, *Pengertian Hukum Dagang Indonesia 3, Hukum Pengangkutan*, Publisher, Jakarta. 2005
- Janus Sidobalok, *Hukum Perlindungan Konsumen Di Indonesia*, Pt. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2014.
- Khairunnisa, *Kedudukan, Peran, dan Tanggung Jawab Hukum Direksi*, Pasca Sarjana Universitas Sumatra Utara, Medan, 2008.
- Ridwan Khairandy Dkk, *Pengantar Hukum Dagang Indonesia I*, Gama Media, Yogyakarta, 1999.
- _____, *Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Fhuui Press, Yogyakarta, 2017.
- Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2010.
- Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, Grasindo, Jakarta, 2014.
- Sembiring, Sentosa, *Hukum Asuransi*, Nuansa Aulia, Bandung, 2014
- Sulistyawati, N. P. Y, *Perlindungan Hukum Yang Diberikan Terhadap Pemegang Saham Dalam Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007*, Kerta Dyatmika, 2015.
- Tjakranegara Soegijatna, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Renika Cipta, Jakarta, 2005.
- Wahyu Sasongko, *Ketentuan-ketentuan pokok hukum perlindungan konsumen*, Universitas Lampung, Bandar Lampung, 2007.

Wibowo Soedjono, *Hukum Perkapalan dan Pengangkutan Laut*, Bina Aksara, Jakarta, 1982.

B. JURNAL

E-jurnal.peraturan.go.id, Hari Utomo, *Siapa Yang Bertanggung Jawab Menurut Hukum Dalam Kecelakaan Kapal (Legally Responsible Parties in Ship Accident)*, Vol. 14 N0. 01 - Maret 2017: 57 - 76 Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut, Universitas Pertahanan, Jawa Barat.

Jurnal.peraturan.go.id, Hukum Maritim “*Memahami Hukum Maritim Indonesia*”, Syahril Bosse, Agustus 2003.

Ni Made Trevi Radha Rani Devi, 2016, *Tanggung Jawab Perusahaan Angkutan Terhadap Kerusakan Barang Yang Diangkut Dalam Transportasi Laut*, Jurnal Kertha Semaya Fakultas Hukum Universitas Udayana, Volume 4, Nomor 2, Februari 2016, Denpasar, Bali.

Putu Megabalinda Pradnya Wijayani I Wayan Novy Purwanto, *Tanggung Jawab Penyedia Jasa Kapal Cepat Terhadap Konsumen Saat Terjadi Kecelakaan*, Program Kekhususan Hukum Bisnis Fakultas Hukum Universitas Udayana.

Widyasrama, *Majalah Ilmiah Universitas Dwijendra Denpasar*, Issn No. 0852-7768 Agustus 2022, Diakses Pada Tanggal 28 Oktober 2022, Pada Pukul 17.00 Wib.

Widyasrama, *Majalah Ilmiah Universitas Dwijendra Denpasar*, Issn No. 0852-7768 Agustus 2022, Diakses Pada Tanggal 20 Oktober 2022, Pada Pukul 18,00 Wib.

Widyasrama, *Majalah Ilmiah Universitas Dwijendra Denpasar*, Issn No. 0852-7768 Agustus 2022, Diakses Pada Tanggal 28 Oktober 2022, Pada Pukul 17.00 Wib.

Zahry Vandawati Chumaida, *Asuransi Dan Pengangkutan Laut, (Insurance Risk Management Dan Hukum Maritim*, Seminar, Surabaya, 6 Desember 2017, Diakses Pada Tanggal 17 November 2022, Pada Pukul 20.46 Wib.

C. INTERNET

Dishub.Acehprov.Go.Id, *Urgensi Kehadiran Kapal Aceh Hebat 1*, Diakses Pada Tanggal 25 Oktober 2022, Pada Pukul 09.12 Wib.

Hukumonline.Com, *Pengertian Perlindungan Hukum Dan Cara Memperolehnya*, Diakses Pada Tanggal 19 Oktober 2022, Pada Pukul 18.00 Wib.

A. PERATURAN PERUNDANG UNDANGAN

KUH Perdata

Kitab Undang-undang Hukum Dagang

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

LAMPIRAN



Sukmawati, Staf Asuransi Jasa Hararja Banda Aceh



Rosso Wijokongko, Maneger Keuangan Sdm Asdp Banda Aceh