



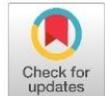
## Tanggung Jawab Pengangkut Terkait Ketersediaan Fasilitas Penumpang Di Atas Kapal

Novela Pattipawaej<sup>1</sup>, Merry Tjoanda<sup>2</sup>, Agustina Balik<sup>3</sup>

<sup>1,2,3</sup> Fakultas Hukum Universitas Pattimura, Ambon, Indonesia.

@ : novelapattipawaej141100@gmail.com

doi : xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx



### Info Artikel

#### Keywords:

Liability; Carrier; Passenger.

#### Kata Kunci:

Tanggung Jawab; Pengangkut; Penumpang.

### Abstract

**Introduction:** Ship passengers as sea carriers, are entitled to legal protection from the transportation company.

**Purposes of the Research:** This writing aims to examine and discuss the responsibilities of the carrier related to the availability of passenger facilities on board the ship and to examine and discuss the role of the Syahbanddar in carrying out the supervisory function at the port.

**Methods of the Research:** The method used is a normative juridical research method using a case approach, a statutory approach and a conceptual approach.

**Results of the Research:** The results obtained from the research, currently the responsibility of the carrier has not been maximized in providing passenger facilities on the ship because the tickets provided exceed the number of seats on the ship so that some passengers do not get comfortable and safe facilities such as seats which are their rights in accordance with the provisions in Law Number 17 of 2008 concerning Shipping Article 40 paragraph (1). Therefore, the carrier must provide a ticket only based on the number of seats on the ship. This is also inseparable from the role of Syahbanddar as a supervisory body because it is deemed not optimal in carrying out its authority so that there are still stowaway passengers and brokers who trigger more cargo than the tickets provided by the carrier. For this reason, Syahbanddar must be proactive in terms of monitoring the sale of passenger tickets so that there is no overload on the ship.

### Abstrak

**Latar Belakang:** Penumpang kapal sebagai pengangkutan laut, berhak mendapatkan perlindungan hukum dari perusahaan pengangkutan.

**Tujuan Penelitian:** Penulisan ini bertujuan untuk Untuk mengkaji dan membahas tanggung jawab pengangkut terkait dengan ketersediaan fasilitas penumpang diatas kapal dan untuk mengkaji dan membahas Peran Syahbanddar Dalam Melaksanakan Fungsi Pengawasan di Pelabuhan.

**Metode Penelitian:** Metode yang digunakan adalah metode penelitian yuridis normatif dengan menggunakan pendekatan kasus, pendekatan perundang-undangan serta pendekatan konseptual.

**Hasil Penelitian:** Hasil yang diperoleh hasil penelitian, saat ini tanggung jawab pengangkut belum maksimal dalam menyediakan fasilitas penumpang diatas kapal dikarenakan karcis yang disediakan melebihi jumlah kursi yang ada diatas kapal sehingga sebagian penumpang tidak mendapatkan fasilitas yang nyaman dan aman seperti tempat duduk yang merupakan haknya sesuai dengan ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 40 ayat (1). Dengan demikian pihak pengangkut harus menyediakan karcis hanya

berdasarkan jumlah tempat duduk di dalam kapal. Hal ini juga tidak terlepas dari peran Syahbandar selaku badan pengawasan karena dirasa belum maksimal dalam menjalankan kewenangannya sehingga masih terdapat penumpang gelap dan calo yang memicu lebihnya muatan daripada karcis yang disediakan oleh pengangkut. Untuk itu Syahbandar harus bersifat proaktif dalam hal pengawasan penjualan karcis penumpang sehingga tidak terjadi kelebihan muatan diatas kapal.

## 1. Pendahuluan

Sebagai negara kepulauan, Indonesia memiliki 17.504 pulau dan memiliki garis pantai sepanjang 99.093 kilometer. Wilayah perairan Indonesia mencapai 6,32 juta km<sup>2</sup> atau sekitar 70% dari luas wilayah Indonesia (Kelautan dan Perikanan Dalam Angka 2014). Geologi Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagai kepulauan dan perairan menunjukkan kebutuhan akan sarana perhubungan dan surat menyurat, membuat surat menyurat untuk menata dan membina kerjasama daerah setempat di berbagai bidang. Untuk membangun organisasi dan koneksi ini, pekerjaan transportasi laut (pengiriman individu) menjadi signifikan. Selain itu, kelancaran lalu lintas transportasi laut yang lebih produktif juga penting untuk membantu perekonomian masyarakat, sehingga tanpa kantor perhubungan yang memadai akan sulit untuk menghubungkan semua kabupaten di nusantara ini. Kebutuhan transportasi adalah permintaan yang disimpulkan karena keuangan, social.

Pada sistem ekonomi makro, transportasi merupakan tumpuan ekonomi masyarakat, lokal dan sekitarnya, baik di wilayah metropolitan maupun pedesaan.<sup>1</sup> Pengangkutan di perairan dengan angkutan diatur dalam Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 yang tertuang dalam Lembaran Negara Tahun 1992 Nomor 98. Pada saat peraturan ini ditetapkan, segala peraturan dan pedoman yang berlaku yang berhubungan dengan pengangkutan di perairan terjadi di Zaman Kolonial Belanda tidak digunakan lagi. Undang-undang ini diberlakukan pada tanggal 17 September 1992. Namun dalam perkembangannya undang-undang ini diperbaharui karena sudah tidak sesuai dengan kebutuhan dan diganti dengan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 yang mengatur tentang pelayaran dan mulai diberlakukan sejak tanggal 7 Mei 2008 dalam lembaran Negara Tahun 2008 Nomor 64.<sup>2</sup>

Sistem kenyamanan dan kelancaran pelayaran pengangkutan laut, peran Syahbandar sangat dibutuhkan. Syahbandar selaku penanggung jawab utama dan umum. Dalam hal ini Syahbandar menjalankan dua fungsi antara lain fungsi pemerintahan dan fungsi perusahaan di pelabuhan. Hal ini tertuang dalam Keputusan Presiden Nomor 44 Tahun 1985 tentang Pelaksanaan Tugas Pemerintahan di Ruang Kerja Pelabuhan Yang Sebenarnya sebagaimana tercantum dalam Pasal 1 dan Pasal 2.

Pasal 1320 dan 1339 KUHPerdara, perjanjian diharuskan untuk memperhatikan asas itikad baik dan asas kepatutan karena kedua asas ini harus dipatuhi oleh para pihak yaitu

<sup>1</sup> <http://repository.unmuhjember.ac.id/7562/3/C.%20BAB%20I.pdf>

<sup>2</sup> Ahmad Suyudi, "Tanggung Jawab Pelayanan Jasa Transportasi Laut Oleh PT. Peln Terhadap Penumpang" (Universitas Hasanuddin, Makassar, 2017)h, 3..

pengusaha kapal, awak kapal dan pejabat yang berwenang yaitu syahbandar dan penumpang untuk mencapai rasa keadilan di dalam kapal.<sup>3</sup>

Hal ini ditegaskan dalam Pasal 40 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyatakan bahwa: *"Transportation companies in the waters are responsible for the safety and security of passengers and/or goods transported"* (Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya)

Berdasarkan uraian tersebut, dalam pengangkutan laut hak dari penumpang wajib untuk dilindungi atau dengan kata lain penumpang wajib mendapat perlindungan dari perusahaan pengangkutan. Karena jika dilihat transportasi angkutan di laut menjadi alternatif bagi masyarakat disamping transportasi yang ada seperti di darat dan transportasi di udara. Karena penggunaan kapal laut sangat efektif membantu untuk mengantarkan penumpang dari tempat satu ke tempat yang lainnya.

## 2. Metode Penelitian

Metode penelitian dalam penulisan ini menggunakan tipe penelitian yuridis normatif, yang dilakukan berdasarkan bahan hukum utama dengan cara menelaah teori-teori, konsep-konsep, asas-asas hukum serta peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan penelitian ini.. Pendekatan penelitian yang digunakan adalah pendekatan perundang-undangan dan pendekatan konseptual. Prosedur pengumpulan bahan hukum menggunakan penelitian kepustakaan, perpustakaan sebagai sarana untuk memperoleh bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder kemudian bahan hukum tersebut dikumpulkan dan dianalisis. Teknik analisis bahan hukum dalam penelitian ini menggunakan teknik analisis kualitatif.

## 3. Hasil Dan Pembahasan

### 3.1 Tanggung Jawab Pengangkut Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Perairan

Tanggung Jawab dalam bahasa Inggris yang diterjemahkan dari kata *"responsibility"* atau *"iability"*, sedangkan dalam bahasa Belanda adalah *"verientwoodelijk"* atau *"aansparrkelijheid"*, dalam kamus besar bahasa Indonesia, yang dimaksud dengan tanggung jawab adalah syarat wajib segala sesuatu, jika terjadi sesuatu pasti terjadi, dipersalahkan dan dituntut. Jadi yang dimaksud dengan tanggung jawab adalah wajib, wajib, tanggung jawab wajib, harus memenuhi segala akibat yang timbul dari perbuatan tersebut, bersedia melayani dan rela berkorban untuk kepentingan orang lain.

Penyelenggaraan angkutan laut di Indonesia sebagian besar diatur dalam Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran ("UU Pelayaran") dan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan Di Perairan dan perubahannya, yang menyatakan bahwa Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab atas keselamatan

---

<sup>3</sup> Arista Setyorini, "Akibat Hukum Perjanjian Pembiayaan Konsumen Dengan Pembebanan Jaminan Fidusia Yang Tidak Didaftarkan" (Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya, 2017).

dan keamanan penumpang dan/ atau barang yang diangkut sesuai dengan jenis dan jumlah yang tercantum dalam dokumen muatan dan/ atau kontrak atau perjanjian pengangkutan yang disepakati.

Pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan angkutan barang dan atau penumpang yang berbentuk badan usaha dalam hal ini perusahaan pelayaran maupun orang pribadi atau nahkoda. Jadi tanggung jawab pengangkut adalah kewajiban perusahaan yang menyelenggarakan angkutan barang dan atau penumpang untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang. Kelancaran dan keselamatan kapal sangat penting untuk diperhatikan, dalam UU Pelayaran dijelaskan bahwa nahkoda adalah seorang pimpinan yang berada di atas kapal dalam hal ini mewakili aparat penegak hukum dan bertanggung jawab atas keselamatan, keamanan dan penanganan kapal, pelayaran, dan kargo. Seorang nahkoda juga wajib memenuhi persyaratan dalam proses pelatihan, pendidikan dan dinyatakan sehat. Nahkoda juga berhak mengambil tindakan-tindakan yang diperlukan untuk melakukan penyelamatan, yaitu dengan menyimpang dari rute yang telah ditentukan dan tindakan-tindakan lain yang diperlukan, tetapi dalam hal tanggung jawab penyediaan fasilitas penumpang diatas kapal perusahaan pelayaran yang memiliki peranan penting karena dalam hal ini perusahaan pelayaran yang menyediakan fasilitas-fasilitas penumpang diatas kapal. Sebagai pengangkut, perusahaan pelayaran bertanggung jawab atas kapal dan barang dagangan yang dibawanya sebagaimana ditentukan dalam Pasal 40 Undang-Undang Pelayaran.

Berdasarkan pengaturan di atas, perusahaan pengangkutan laut untuk kapal pengangkut di perairan harus atau wajib mengangkut penumpang dan barang terutama pengangkutan pos sebagaimana disepakati dalam perjanjian atau kontrak dalam pengangkutan. Perjanjian atau pengangkutan yang dimaksud ditunjukkan dengan tiket kapal dan arsip angkutan. Arsip pengangkutan yang diberikan oleh pengangkut merupakan pembuktian atas ketidakmerataan haknya untuk mendapatkan pembayaran biaya pengangkutan.

Mengenai prinsip-prinsip tanggung jawab dalam hukum pengangkutan ada beberapa prinsip yakni sebagai berikut: prinsip tanggung jawab praduga bersalah, prinsip tanggung jawab atas dasarkesalahan, dan prinsip tanggung jawab mutlak.

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

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

kerugian yang timbul dalam penyelenggaraan pengangkutan, tetapi jika pengangkut berhasil membuktikan bahwa dia tidak bersalah atau lalai, maka dia dibebaskan dari tanggung jawab.<sup>4</sup>

b. Tanggung Jawab Atas Dasar Kesalahan (*Liability Based On Fault Principle*)

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 KUHPerdara tentang perbuatan melawan hukum (*illegal act*) sebagai aturan umum dan aturan khususnya diatur dalam undang-undang tentang masing-masing pengangkutan. Dalam KUHD, prinsip ini juga dianut pada pasal 468 ayat (2).<sup>5</sup>

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

Dalam prinsip ini, penekanannya adalah pada penyebabnya, bukan kesalahannya. Menurut asas ini pengangkut harus bertanggung jawab atas segala kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang dilakukan tanpa perlu dibuktikan ada atau tidaknya kesalahan pada pengangkut. Asas ini tidak mengenal beban pembuktian, unsur kesalahan tidak perlu dipertanyakan. Pengangkut tidak dapat bebas dari tanggung jawab atas alasan apapun yang menyebabkan kerugian. Asas ini dapat dirumuskan dengan kalimat: pengangkut bertanggung jawab atas segala kerugian yang timbul dari setiap peristiwa dalam penyelenggaraan angkutan ini, dalam peraturan perundang-undangan tentang pengangkutan ternyata tidak diatur asas tanggung jawab mutlak, mungkin dengan alasan pengangkut yang bergerak di bidang jasa angkutan tidak perlu dibebani dengan resiko yang terlalu berat. Namun, bukan berarti para pihak tidak boleh menggunakan prinsip ini dalam perjanjian pengangkutan. Para pihak dapat berjanji untuk menggunakan prinsip ini untuk tujuan praktis penyelesaian tanggung jawab, berdasarkan prinsip kebebasan berkontrak. Jika prinsip ini digunakan maka perjanjian pengangkutan harus dinyatakan dengan jelas, misalnya dalam dokumen pengangkutan.<sup>6</sup>

Dari beberapa uraian tentang prinsip di atas, prinsip yang diterapkan sesuai dengan tanggung jawab pengangkut terkait dengan fasilitas penumpang, menggunakan prinsip tanggung jawab pengangkut mutlak. Dalam hal ini pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakan tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Untuk itu pengangkut mutlak bertanggung jawab karena penangkut dalam hal ini perusahaan pengangkutan yang bertanggung jawab dalam menyediakan fasilitas penumpang diatas kapal.

### 3.2 Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Penumpang Yang Tidak Mendapatkan Fasilitas Diats Kapal

Berdasarkan aturan yang ada dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 40 angka (1), menyatakan bahwa: "*Transportation companies in the waters are responsible for the safety and security of passengers and/or goods transported*", ("Perusahaan

---

<sup>4</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga* (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2013), h. 48.

<sup>5</sup> *Ibid*, h. 43.

<sup>6</sup> *Ibid*, h.. 49

angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya”.)

Namun berdasarkan penelitian yang terjadi di lapangan berbanding terbalik dengan peraturan yang telah ditetapkan berdasarkan tanggung jawab dari pengangkut.. Berdasarkan penelitian, Narasumber selaku penangkut menjelaskan bahwa segala syarat dalam laik berlayar kapal sebagaimana yang terdapat dalam Undang-undang Pelayaran sudah terpenuhi dan dijalankan oleh PT. Dharma Indah. Dalam prakteknya menurut sumbe, PT. Dharma Indah telah dengan jelas mengetahui dan menerapkan ketentuan ini dalam setiap Perjanjian Pengangkutan Kapal, dimana pengirim atau pengangkut bertanggung jawab atas barang dan penumpang di kapal tidak melebihi batas kapasitas kapal dan memenuhi persyaratan sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Beberapa hal yang ditambahkan dan hasil analisis adalah sebagai berikut: Seperti yang terlihat dari penjelasan sumber, tidak jelas bagaimana tanggung jawab perusahaan dan kondisi jika terjadi overloading. Pihaknya hanya memberikan penjelasan pertanggung jawaban perusahaan pengangkut sesuai wawancara di PT Dharma Indah, pihak perusahaan angkutan tersebut mengatakan bahwa untuk penumpang yang tidak mendapat tempat duduk pada saat penjualan tiket sudah diberitahu sebelumnya bahwa tidak ada tempat duduk yang tersedia lagi. Dan disediakan tempat duduk di ruangan tersendiri. Jika penumpang bersedia maka dapat dikatakan bahwa penumpang tersebut bersedia untuk menerima kemungkinan berdiri, mengingat kursi yang disediakan terbatas (kembali kepada penumpang). Beliau mengatakan bahwasannya yang menjadi penyebab utama kelebihan kapasitas muatan kapal terjadi dikarenakan terdapat penumpang gelap. Hal tersebut pula dibenarkan oleh seorang perwakilan Otoritas Pelabuhan Utama Amahai. Ia menjelaskan, salah satu penyebab masih adanya penumpang gelap adalah karena pemerataan tingkat keamanan yang masih berbeda di setiap pelabuhan di Indonesia, sehingga kelebihan muatan di atas kapal masih sering terjadi. Memang bagi beberapa penumpang hal tersebut merupakan hal yang tidak harus dipermasalahkan namun bagi beberapa orang hal tersebut dapat mengancam keselamatan dan kenyamanan mereka di dalam kapal.

Bagi sebagian orang kelebihan muatan di dalam kapal menjadi hal yang wajar-wajar saja. Namun juga bagi sebagian orang kejadian tersebut tidak diindahkan. Karena tidak adanya kenyamanan dan keamanan dalam kapal. Untuk itu hal ini bertentangan dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan Karena kapasitas penumpang melebihi kapasitas di dalam kapal.

Kenyataan yang terjadi pihak pengangkut belum sepenuhnya dalam menjalankan tanggung jawabnya dengan baik. Karena masih terdapat penumpang yang berdiri karena tidak mendapat fasilitas yang memadai dalam hal ini tempat duduk. Walaupun bagi beberapa penumpang hal tersebut tidak menjadi persoalan. Pihak pengangkut harus tetap bertanggung jawab. Walaupun hanya membutuhkan 2 jam untuk sampai ke tempat tujuan, ketersediaan fasilitas penumpang harus tetap tersedia, tidak diukur oleh jarak ataupun waktu.

Perlindungan penumpang merupakan kewajiban yang utama bagi pengangkut kewajiban pengangkut adalah mengangkut atau mengeluarkan barang dan dokumen pengangkutan, sebagai ketidakseimbangan haknya untuk membayar biaya pengangkutan dari penumpang.<sup>7</sup> Namun yang dilakukan oleh pengangkut tidaklah bertanggung jawab terhadap kenyamanan penumpang. Pihak pengangkut harus lebih meningkatkan kenyamanan fasilitas penumpang diatas kapal. Yang terutama harus dilakukan seperti membatasi setiap penumpang yang naik ke kapal dalam artian penumpang yang hanya boleh naik adalah penumpang yang membeli tiket secara sah dan mempunyai nomor kursi pada tempat duduk atau fasilitas yang tersedia didalam kapal atau berdasarkan tempat duduk yang tersedia di dalam kapal. Sehingga penumpang merasa aman dan nyaman. Selain itu jika terjadi kerusakan pada kursi pihak pengangkut harus segera menggantinya karena akan berpengaruh terhadap tiket yang dimiliki penumpang jika mendapat nomor kursi pada kursi tersebut. Kemudian bukan hanya tempat duduk pengangkut juga harus lebih memperhatikan kenyamanan penumpang terhadap jumlah AC di dalam kapal. Mengingat kondisi kapal cepat yang tertutup dan kedap udara. Cara lain yang dapat dilakukan adalah setiap petugas wajib 1 jam untuk benar-benar melihat muatan kapal. Sebelum kapal bertolak atau tiba di pelabuhan, pihak perusahaan dapat melihat tiket secara teliti terhadap penumpang kapal yang akan naik ke kapal.

### 3.3 Peran Syahbandar Dalam Melaksanakan Fungsi Pengawasan di Pelabuhan

Dari uraian tugas berdasarkan Pasal 3 PM No. 36 Tahun 2012, Syahbandar memegang peranan yang sangat penting dalam melakukan pengawasan terhadap keselamatan kapal bagi penumpang dan barang, terutama dalam pengawasannya terhadap penjualan tiket penumpang, dalam menyelenggarakan pelayaran. Pengawasan keamanan, serta pelaksanaan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran dengan kegiatan bongkar muat barang berbahaya, limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), pengisian bahan bakar, keselamatan embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, kelaikan laut dan kelautan, pengamanan lalu lintas kapal di perairan, pelabuhan dan alur pelayaran, pemanduan dan penundaan kapal, serta penerbitan surat persetujuan kapal.<sup>8</sup>

Sehingga pada saat terjadi kecelakaan kapal, Syahbandar berkoordinasi dengan pihak terkait di pelabuhan terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran. Maka dari itu diharapkan Syahbandar dalam memberikan surat persetujuan harus sangat berhati-hati terlebih dahulu menyelesaikan sistem penilaian sehingga kapal tersebut benar-benar dinyatakan laik laut sebagai kapal, mulai dari transportasi manajemen kapal, keamanan transportasi, peralatan keselamatan kapal, mesin, kondisi kapal, jumlah barang dan penumpang harus cocok antara gros ton dengan kapasitas angkut barang dan orang. Sehingga ketika sepakat bahwa surat pengesahan itu dilindungi.

Sistem keselamatan transportasi laut, peran pengawas transportasi laut sangat dibutuhkan. Dalam hukum pelayaran Indonesia yang mengatur tentang keamanan dan keselamatan penumpang pada Syahbandar sebagai pihak yang mengawasi penjualan tiket.

---

<sup>7</sup>Ibid, h. 176

<sup>8</sup> Sution Usman Adji, *Hukum Pengangkutan Di Indonesia* (Jakarta: Rineka Cipta, 1999), h. 12.

Dalam sistem kenyamanan dan pelayanan transportasi laut, peran Syahbandar sangat dibutuhkan. Berdasarkan hasil penelitian. Narasumber selaku perwakilan pihak Administrator pelabuhan mengatakan bahwa dalam hak penjualan karcis merupakan utusan langsung atau perwakilan dari perusahaan pengangkutan. Namun dalam pengawasannya diawasi oleh pihak Syahbandar sendiri selaku badan pengawas. Dalam hal penjualan karcis yang sesuai dengan jumlah muatan atau manifest.

Pihak yang menjual tiket/karcis menyediakan berdasarkan jumlah tempat duduk yang ada di dalam kapal. Misalnya di kelas ekonomi terdapat beberapa bagian, yaitu ruangan A, B dan C semuanya berjumlah 246, VIP 70 dan VVIP berjumlah 40 maka tiket/karcis yang disediakan adalah 400. Untuk masalah kelebihan kapasitas pihaknya dalam hal ini penjual karcis/tiket telah membeberitahukan sebelumnya bahwa sudah tidak tersedia tempat duduk lagi, untuk itu terpulang dari penumpangnya apakah bersedia untuk membeli namun tidak menutup kemungkinan untuk tidak mendapatkan tepat duduk atau fasilitas dalam kapal. Berdasarkan pernyataan diatas dapat dilihat bahwa pihak yang menjual karcis menyediakan karcis penumpang tidak berdasarkan manifest. Karena masih terjadi kelebihan muatan jika dilihat pada kenyataan yang ada. Untuk itu ada beberapa factor memicu lebihnya muatan Adanya Penumpang Gelap dan Adanya pihak ketiga (calo)

Berdasarkan faktor-faktor tersebut peran pengawasan dari pihak Syahbandar sendiri tidak berjalan dengan baik. Dapat dibuktikan bahwa faktor pertama penumpang gelap, biasanya sebelum penumpang menaiki kapal pihak Syahbandar melakukan pengecekan pada karcis yang dimiliki oleh penumpang, tetapi dalam kenyataannya masih terdapat penumpang gelap yang masih bias menaiki kapal tanpa adanya karcis. Factor kedua yaitu calo. Calo yang menjual tiket ini tentunya perlu dipertanyakan, darimana mereka mendapatkan karcis tentunya dari pihak yang bertanggung jawab untuk penjualan tiket dalam hal ini adalah pihak Syahbandar sendiri. Dapat dilihat bahwa pihak Syahbandar yang bertugas dalam pengawasan penjualan tiket terskesan hanya untuk mencari untung dan mengabaikan kenyamanan dan keselamatan penumpang diatas kapal, untuk itu peran Syahbandar selaku pengawas diminta agar melakukan pengawasan yang sebaik-baiknya terhadap pihak yang menjual tiket penumpang angkutan laut dengan melakukan pengecekan terhadap kesesuaian data penumpang (*manifest*) yang tertulis pada tiket dengan tanda pengenal penumpang. Pengawasan juga harus dilakukan terhadap besaran tarif yang dibayarkan oleh penumpang dengan yang tertera di tiket. Besaran tarif pada tiket juga harus sesuai dengan tarif angkutan penumpang yang ditetapkan oleh perusahaan angkutan laut dan ketentuan peraturan perundang-undangan. Hal ini harus dilakukan demi tertib administrasi pelaksanaan penjualan tiket angkutan laut guna meningkatkan efisiensi dan kenyamanan serta keselamatan penumpang di atas kapal. Langkah ini merupakan tindak lanjut dari Peraturan Menteri Perhubungan No. PM. 37 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Laut sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor. PM. 119 tahun 2015.

#### **4. Kesimpulan**

Kenyamanan fasilitas penumpang seperti tempat duduk sering diabaikan oleh pengangkut dalam hal ini perusahaan pelayaran. Hal ini melanggar ketentuan Pasal 40 angka (1), UU Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang

Angkutan di Perairan pada pasal 180 s.d 182. Yang merupakan tanggung jawabnya selaku pengangkut. Tanggung jawab pengangkut adalah bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya; untuk itu pengangkut harus menyediakan fasilitas yang memadai di dalam kapal seperti halnya tempat duduk bagi penumpang yang sudah membeli karcis penumpang karena merupakan haknya, dengan demikian pihak pengangkut membatasi atau menyediakan karcis hanya berdasarkan tempat duduk sehingga tidak terjadi kelebihan muatan yang mengakibatkan sebagai penumpang tidak mendapat kenyamanan di dalam kapal berdasarkan kenyataan yang ada dan jika terjadi kerusakan pada kursi penumpang maka pihak pengangkut harus segera menganggtinya. Syahbandar selaku pihak yang berwenang belum melaksanakan tugasnya dengan baik sehingga masih terdapat pihak calo dan penumpang gelap, untuk itu Syahbandar harus bersifat proaktif dalam hal pengawasan penjualan karcis penumpang sehingga tidak terjadi kelebihan muatan diatas kapal dan hak-hak dari penumpang berupa nyaman dan keamanan diatas kapal dapat terpenuhi dengan baik.

### Daftar Referensi

Adji, Sution Usman. *Hukum Pengangkutan Di Indonesia*. Jakarta: Rineka Cipta, 1999.

<http://repository.unmuhjember.ac.id/7562/3/C.%20BAB%20I.pdf>

Muhammad, Abdulkadir. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: Citra Aditya Bakti, 2013.

Setyorini, Arista. "Akibat Hukum Perjanjian Pembiayaan Konsumen Dengan Pembebanan Jaminan Fidusia Yang Tidak Didaftarkan." Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya, 2017.

Suyudi, Ahmad. "Tanggung Jawab Pelayanan Jasa Transportasi Laut Oleh PT. Pelni Terhadap Penumpang." Universitas Hasanuddin, Makassar, 2017.