



**TANGGUNG JAWAB PELAYANAN JASA TRANSPORTASI
LAUT OLEH PT.PELNI TERHADAP PENUMPANG DAN
BARANG**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik ilmu Pelayaran Semarang**

Disusun Oleh :

I MADE RENDRA SEPTIAN
NIT. 51145120 N

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG**

2021



**TANGGUNG JAWAB PELAYANAN JASA TRANSPORTASI
LAUT OLEH PT.PELNI TERHADAP PENUMPANG DAN
BARANG**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik ilmu Pelayaran Semarang**

Disusun Oleh :

I MADE RENDRA SEPTIAN
NIT. 51145120 N

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG**

2021

HALAMAN PERSETUJUAN

**TANGGUNG JAWAB PELAYANAN JASA TRANSPORTASI LAUT
OLEH PT. PELNI TERHADAP PENUMPANG DAN BARANG**

Disusun oleh:

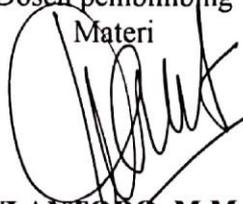
I MADE RENDRA SEPTIAN
NIT. 51145120 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

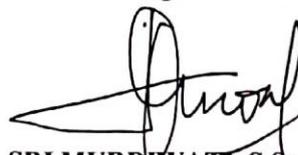
Semarang, 23-02-2021

Dosen pembimbing
Materi



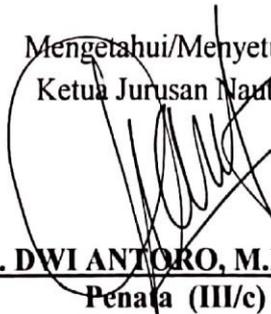
Capt. DWI ANTORO, M.M., M.Mar
Penata (III/c)
NIP. 19740614 199808 1 001

Dosen pembimbing
Metodologi dan Penulisan



SRI MURDIWATI, S.Sos., M.Si.
Pembina, IV/a
NIP. 19531224 198103 2 001

Mengetahui/Menyetujui,
Ketua Jurusan Nautika



Capt. DWI ANTORO, M.M., M.Mar
Penata (III/c)
NIP. 19740614 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

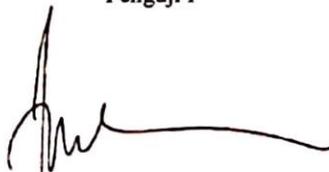
**TANGGUNG JAWAB PELAYANAN JASA TRANSPORTASI LAUT
OLEH PT. PELNI TERHADAP PENUMPANG DAN BARANG**

Disusun oleh:

IMADE RENDRA SEPTIAN
NIT. 51145120 N

Telah diuji dan disahkan oleh Dewan Penguji serta dinyatakan lulus
Dengan nilai..... Pada tanggal... ..,2021

Penguji I



Capt. AKHMAD NDORI, S.ST., M.M., M.Mar
Penata (III/c)
NIP. 19770410 201012 1 002

Penguji II



Capt. DWI ANTORO M.M., M.Mar
Penata Tk 1 (III/d)
NIP. 19740614 199808 1 001

Penguji III



ARYA WIDIATMAJA, S.ST., M.Si
Penata (III/c)
NIP. 19830911 200912 1 003

Dikukuhkan oleh:

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc.
Pembina Tingkat I (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : I MADE RENDRA SEPTIAN

NIT : 51145120 N

Jurusan : NAUTIKA

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan berjudul ” TANGGUNG JAWAB PELAYANAN JASA TRANSPORTASI LAUT OLEH PT.PELNI TERHADAP PENUMPANG DAN BARANG” adalah benar hasil karya saya, bukan jiplakan skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab atas judul dan isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti jiplakan dari orang lain, maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang, Februari 2021

Yang menyatakan,



I MADE RENDRA SEPTIAN
NIT. 51145120 N

Motto dan Persembahan

“Jangan pernah berhenti ketika kamu masih belum ingin menyerah”

Persembahan:

1. Orang tua
2. Almamaterku PIP Semarang
3. Seluruh staff dan Pegawai PT. PELNI



PRAKATA

Puji syukur kami panjatkan kepada IDA SANG HYANG WIDHI WASA karena dengan rahmat serta hidayah-Nya penulis telah mampu menyelesaikan skripsi yang berjudul “TANGGUNG JAWAB PELAYANAN JASA TRANSPORTASI LAUT OLEH PT. PELNI TERHADAP PENUMPANG DAN BARANG”. Skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan meraih gelar Sarjana Ilmu Sains Terapan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis juga banyak mendapat bimbingan dan arahan dari berbagai pihak yang sangat membantu dan bermamfaat, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Capt. Dwi Antoro, M.M., M.Mar. selaku ketua jurusan nautika
3. Capt. Dwi Antoro, M.M., M.Mar. selaku dosen pembimbing materi skripsi.
4. Ibu Sri Murdiwati S.Sos., M.Si. selaku dosen pembimbing metode penulisan skripsi.
5. Semua Dosen di PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermamfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.
6. Ayah dan Ibu tercinta yang selalu memberikan dukungan, motivasi dan doa.

7. Rekan-rekan taruna PIP Semarang Angkatan 51 yang telah berjuang bersama-sama.
8. Semua pihak yang telah membantu penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Penulis tidak dapat membalas budi baik mereka semua dan tidak ada yang dapat penulis persembahkan selain do'a dan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya, semoga amal dan kebbaikannya dibalas oleh Tuhan Yang Maha Esa. Penulisan skripsi ini dibuat berdasarkan pengalaman nyata penulis sewaktu melaksanakan praktek laut. Pengetahuan lain yang penulis dapatkan adalah dengan mendatangi perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Harapan penulis semoga skripsi ini dapat diterima dengan baik oleh pembaca serta mudah-mudahan dapat mempunyai nilai manfaat yang berarti bagi semuanya.

Semarang, Februari 2021

Penulis

I MADE RENDRA

SEPTIAN

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR LAMPIRAN	xi
ABSTRAKSI	xii
ABSTRACT	xiii
BAB I PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Perumusan Masalah	6
1.3. Tujuan Penelitian	6
1.4. Manfaat Penelitian	6
BAB II LANDASAN TEORI	
2.1. Definisi Tanggung Jawab Transportasi Laut	8
2.2. Definisi Pelayanan Jasa Transportasi Laut	14
2.3. Defini Pengangkutan	16
2.4. Definisi Perjanjian Pengangkutan	17
2.5. Klasifikasi Pengangkutan	18
2.6. Pengangkutan dan Peraturannya	24

2.7.	Asas Hukum Pengangkutan	24
2.8.	Subjek Hukum dalam Pengangkutan	25
2.9.	Objek Hukum dalam Pengangkutan	26
2.10.	Tahap Penyelenggara Pengangkutan	27
2.11.	Dokumen Angkutan	29
2.12.	Hubungan Hukum dalam Perjanjian Pengangkutan laut ...	30
BAB III METODE PENELITIAN		
3.1.	Lokasi Penelitian	34
3.2.	Populasi dan Sampel Penelitian	34
3.3.	Jenis dan Sumber Data	35
3.4.	Metode Pengumpulan Data	36
3.5.	Analisa Data	37
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN		
4.1.	Gambaran Umum Objek Penelitian	40
4.2.	Analisis hasil Penelitian	42
4.3.	Pembahasan Masalah	70
BAB V PENUTUP		
5.1.	Simpulan	87
5.2.	Saran	88
DAFTAR PUSTAKA		
LAMPIRAN		
DAFTAR RIWAYAT HIDUP		

ABSTRAKSI

I Made Rendra Septian, 2021, NIT: 51145120 N, “Tanggung Jawab Pelayan Jasa Transportasi Laut Oleh PT. PELNI Terhadap Penumpang dan Barang”, Skripsi Program Studi Nautika, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. DWI ANTORO MM., M. Mar dan Pembimbing II: SRI MURDIWATI, S.Sos, M.Si

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tanggung jawab pengangkut dengan adanya laik layar dan untuk mengetahui pelaksanaan hubungan tanggung jawab pengangkut dengan penumpang yang tidak membayar tiket dan kesiapan barang yang akan dikirim.

Penelitian ini bersifat empiris dengan teknik pengumpulan data dilakukan melalui wawancara terhadap pihak – pihak yang terkait dengan topik penelitian. Selain itu, penulis juga melakukan penelitian kepustakaan melalui data – data dan buku – buku yang berkaitan dengan topik penelitian. Selanjutnya, data yang diperoleh dianalisis secara kualitatif yang kemudian dipaparkan secara deskriptif.

Adapun hasil penelitian ini yaitu: 1) kapal yang disediakan oleh pengangkut harus memenuhi syarat keselamatan (laik layar). Syarat keselamatan kapal ditentukan melalui klasifikasi kapal untuk dapat menentukan peruntukan dan trayek kapal tertentu, jumlah penumpang harus sesuai dengan kapasitas muatan kapal, kesiapan barang yang akan dikirim dan awak kapal yang sudah memenuhi persyaratan yang di atur dalam Undang – undang, serta kelengkapan kapal yang sudah sesuai dengan Undang – undang dan standart operasional prosedur yang berlaku. 2) berdasarkan peraturan internal PT. Pelayaran Indonesia (PELNI) ada beberapa tindakan yang dapat dilakukan bagi penumpang yang tidak memiliki tiket atau penumpang ilegal seperti, diturunkan pada pelabuhan terdekat, disuruh membayar atau disita barang bawaannya, dipekerjakan sampai pelabuhan tujuan, dan dimasukkan ke dalam sel kapal.

Kata Kunci : Tanggung jawab, Laik Layar, Pengangkut, Penumpang.

ABSTRACT

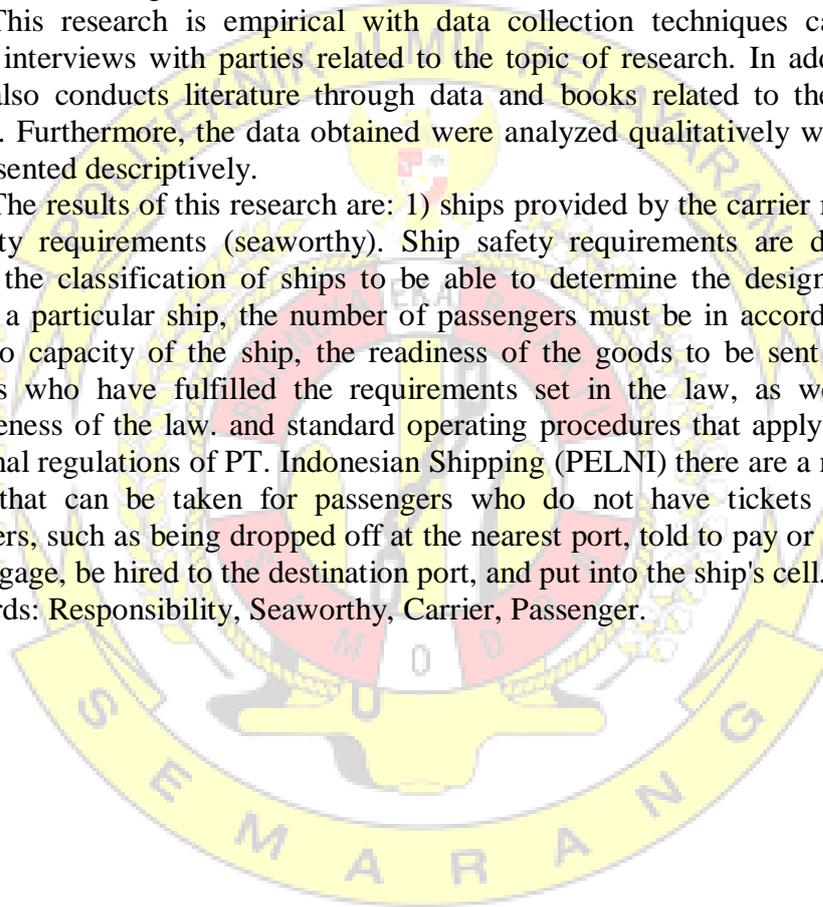
I Made Rendra Septian, 2021, NIT: 51145120 N, "Responsibilities of Waiters for Sea Transportation Services by PT. PELNI Against Passengers ", Thesis Nautical Study Program, Diploma IV Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic, Advisor I: Capt. DWI ANTORO MM., M. Mar and Advisor II: SRI MURDIWATI, S.Sos, M.Sc.

This study aims to determine the responsibility of transportation in the presence of seaworthy and to know the implementation of the relationship of responsibility of transportation with passengers who do not pay for the ticket and the readiness of the goods to be sent.

This research is empirical with data collection techniques carried out through interviews with parties related to the topic of research. In addition, the author also conducts literature through data and books related to the topic of research. Furthermore, the data obtained were analyzed qualitatively which were then presented descriptively.

The results of this research are: 1) ships provided by the carrier must meet the safety requirements (seaworthy). Ship safety requirements are determined through the classification of ships to be able to determine the designation and route of a particular ship, the number of passengers must be in accordance with the cargo capacity of the ship, the readiness of the goods to be sent and crew members who have fulfilled the requirements set in the law, as well as the completeness of the law, and standard operating procedures that apply. 2) based on internal regulations of PT. Indonesian Shipping (PELNI) there are a number of actions that can be taken for passengers who do not have tickets or illegal passengers, such as being dropped off at the nearest port, told to pay or confiscate their luggage, be hired to the destination port, and put into the ship's cell.

Key words: Responsibility, Seaworthy, Carrier, Passenger.



BAB I

PENDAHULUAN

1.1. LATAR BELAKANG

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

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

sebagai media diplomasi. Konsep pemikiran tersebut sangat diperlukan bangsa Indonesia agar tidak menjadikan dan menganggap laut sebagai rintangan, kendala atau hambatan sebagaimana dihembuskan oleh pihak – pihak asing yang tidak menginginkan kemajuan bagi bangsa dan Negara Indonesia.

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

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

2008 tentang Pelayaran. Undang – undang Pelayaran ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan, yaitu tanggal 7 Mei 2008 dalam lembaran Negara Tahun 2008 Nomor 64.

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

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

Dokumen pengangkutan dan tiket penumpang pengangkutan di perairan merupakan tanda bukti telah terjadi perjanjian pengangkutan di perairan antara perusahaan pengangkutan perairan dan pemilik barang dan penumpang, dengan biaya yang telah disepakati. Karena dokumen

pengangkutan atau tiket penumpang merupakan tanda bukti bahwa telah terjadi suatu perjanjian dan tiket tersebut memuat hak dan tanggung jawab masing – masing pihak selama perjanjian tersebut tidak melawan hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdota.

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

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

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

Seperti pada arus mudik lebaran melalui jalur laut ke wilayah barat dan timur Indonesia dari Pelabuhan Soekarno – Hatta Makasar mulai mengalami lonjakan penumpang yang membuat sebagian penumpang harus saling berdesakan dari pelabuhan hingga naik ke atas kapal. Calon penumpang harus dari berbagai kota tujuan pemberangkatan terpaksa harus tidur melantai akibat padatnya penumpang yang menggunakan rute dengan menggunakan kapal laut untuk mudik.

Berdasarkan latar belakang diatas, maka penulis mengambil judul skripsi tentang ***“Tanggung Jawab Pelayanan Jasa Transportasi Laut Oleh PT. PELNI terhadap Penumpang dan barang”***

1.2. RUMUSAN MASALAH

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

- 1.2.1. Bagaimana tanggung jawab pelayanan jasa transportasi PT. PELNI terhadap penumpang dan barang?
- 1.2.2. Apa saja hambatan yang dihadapi dalam pelayanan jasa transportasi laut dengan adanya kelaik berlayar terhadap penumpang dan barang?
- 1.2.3. Bagaimana upaya PT. PELNI dalam memberi pelayanan transportasi laut terhadap penumpang dan barang agar lebih baik?

1.3. TUJUAN PENELITIAN

- 1.3.1. Untuk mengetahui tanggung jawab pelayanan jasa transportasi laut terhadap penumpang dan barang.
- 1.3.2. Untuk mengetahui hambatan yang dihadapi dalam pelayanan jasa transportasi laut terhadap penumpang dan barang.
- 1.3.3. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan dalam memberi pelayanan jasa transportasi laut terhadap penumpang dan barang.

1.4. MANFAAT PENELITIAN

- 1.4.1. Memberikan masukan bagi ilmu pengetahuan pada umumnya dan pengetahuan hukum tentang tanggung jawab pelayanan jasa transportasi laut oleh PT. PELNI terhadap penumpang pada khususnya.

- 14.2. Memberikan pelajaran umum kepada penumpang mengenai hak dan kewajibanya dalam jasa transportasi laut.
- 1.4.3. Memberikan informasi hukum pengangkutan kepada kalangan akademis dalam melakukan penelitian dan pengkajian yang lebih mendalam.
- 1.4.4. Memberikan bahan masukan atau rujukan terhadap perusahaan pengangkut dalam rangka memberi pelayanan kepada masyarakat pengguna jasa transportasi laut.



BAB II

LANDASAN TEORI

2.1. Definisi Tanggung Jawab Transportasi Laut

2.1.1. Pengertian Tanggung Jawab Transportasi Laut

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

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

Tanggung jawab perusahaan pengangkutan dalam angkutan laut terhadap penumpang dimulai sejak diangkutnya penumpang sampai ditenpat tujuan yang telah disepakati. Demikian juga halnya dengan tanggung jawab terhadap pemilik barang (pengirim) dimulai sejak barang diterima untuk diangkut sampai diserahkan kepada penerima. Yang dimana tanggung jawab tersebut dikarenakan telah terjadi kecelakaan. Kecelakaan adalah suatu kejadian yang tidak dikehendaki dan tidak diduga semula yang dapat menimbulkan korban manusia atau harta benda.

2.1.2. Prinsip – Prinsip Tanggung Jawab Transportasi Laut

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

2.1.2.1. Tanggung jawab praduga bersalah (*Presumption Of Liability*)

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

Beban pembuktian ini diberikan kepada pihak yang dirugikan dan bukan pada pengangkut.

Hal ini diatur dalam pasal 135 KUHPerdata tentang perbuatan melawan hukum (*illegal act*) sebagai aturan umum dan aturan khusus diatur dalam Undang – undang tentang masing – masing pengangkutan.

Dalam perjanjian pengangkutan, perusahaan angkutan dan pengirim boleh menjanjikan prinsip tanggung jawab praduga biasanya dirumuskan dengan, kecuali jika perusahaan angkutan dapat membuktikan bahwa kerugian itu dapat karena kesalahannya.

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

Dengan demikian jelas bahwa hukum pengangkutan di Indonesia, prinsip tanggung jawab karena kesalahan dan karena praduga bersalah keduanya dianut. Tetapi prinsip tanggung jawab

kerena kesalahan adalah asas, sedangkan prinsip tanggung jawab karena praduga adalah pengecualian, artinya pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam penyelenggaraan pengangkutan, tetapi jika berhasil membuktikan bahwa dia tidak bersalah atau lalai, maka dia dibebaskan dari tanggung jawab.

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

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

2.1.2.3. tanggung jawab pengangkut mutlak (*Absolut Liability*)

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

Dalam peraturan perundang – undangan mengenai pengangkutan, ternyata prinsip tanggung jawab mutlak tidak diatur, mungkin karena alasan bahwa pengangkut yang berusaha dibidang jasa angkutan tidak perlu dibebani dengan resiko yang terlalu berat. Akan tetapi tidak bahwa pihak – pihak tidak boleh menggunakan prinsip ini dalam perjanjian pengangkutan. Para pihak boleh saja menjanjikan penggunaan prinsip ini untuk kepentingan praktis

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

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

Bila jumlah ganti rugi sebagaimana yang ditentukan oleh pasal 468 KUHD itu tidak dibatasi, maka ada kemungkinan pengangkut akan mendapat kerugian. Menghindari hal ini, maka undang – undang memberikan batasan tentang ganti rugi. Jadi, pembatasan ganti rugi dapat dilakukan oleh pengangkut sendiri dengan cara mengadakan klausula dalam perjanjian pengangkutan, konosemen atau *chater party*, dan oleh pembentuk undang-undang.

2.1.2.5. *Presumption Of Non Liability*

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

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

2.2. Definisi Pelayanan Jasa Transportasi Laut

Standar pelayanan penumpang atau barang oleh alat pengangkut merupakan pedoman bagi penyelenggara alat angkutan dalam memberikan pelayanan jasa kepada seluruh penumpang atau barang. Standar pelayanan alat pengangkut wajib disediakan dan dilaksanakan oleh penyelenggara alat pengangkut berdasarkan Peraturan menteri Perhubungan Nomor PM 37 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan laut, yang meliputi:

2.2.1. Pelayanan Keselamatan diatas Kapal

2.2.1.1. Informasi dan fasilitas keamanan.

2.2.1.2. Informasi dan fasilitas kesehatan.

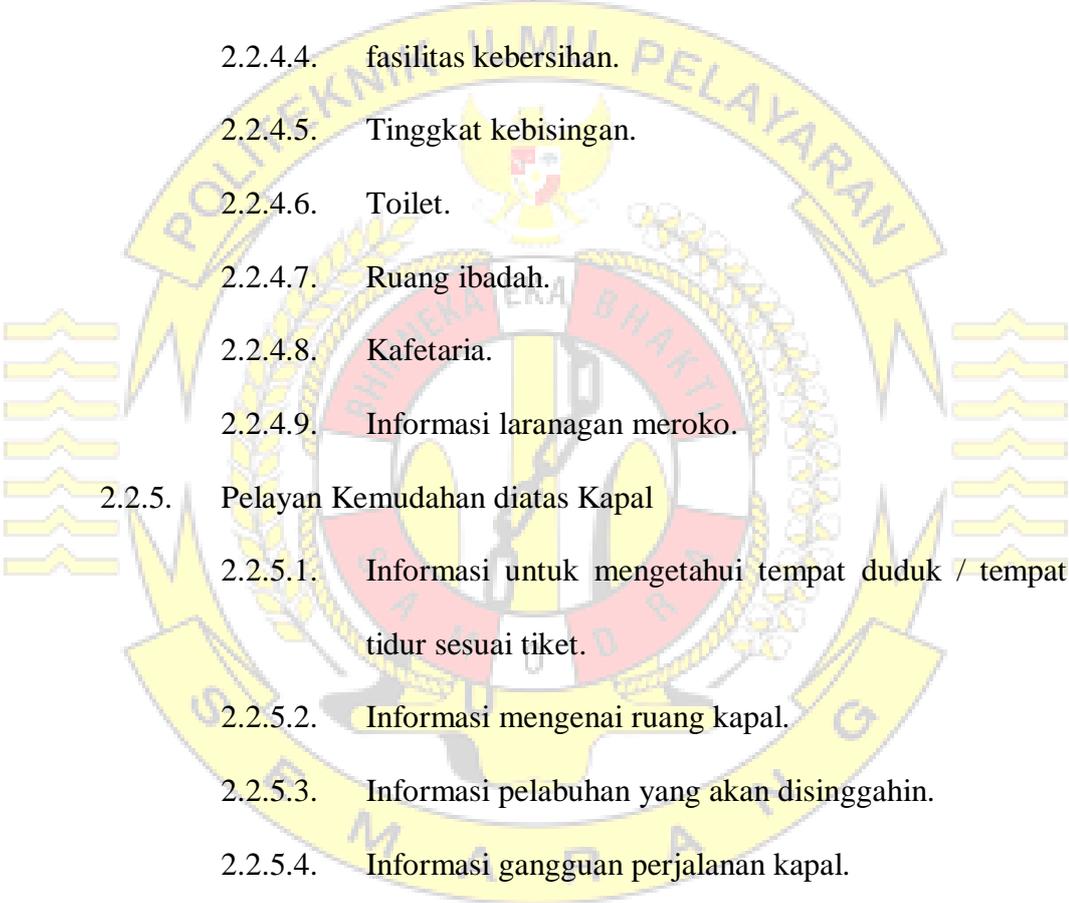
2.2.2. Pelayanan Keamanan dan Ketertiban

2.2.2.1. fasilitas keamanan.

2.2.2.2. Petugas keamanan.

2.2.2.3. Informasi gangguan keamanan.

2.2.3. Pelayanan Keandalan

- 
- 2.2.3.1. Ketepatan jadwal keberangkatan kapal
 - 2.2.3.2. Ketepatan jadwal kedatangan kapal.
 - 2.2.4. Pelayanan Kenyamanan
 - 2.2.4.1. Kapasitas angkutan.
 - 2.2.4.2. Lampu penerangan.
 - 2.2.4.3. Fasilitas pengatur suhu.
 - 2.2.4.4. fasilitas kebersihan.
 - 2.2.4.5. Tingkat kebisingan.
 - 2.2.4.6. Toilet.
 - 2.2.4.7. Ruang ibadah.
 - 2.2.4.8. Kafetaria.
 - 2.2.4.9. Informasi larangan meroko.
 - 2.2.5. Pelayan Kemudahan diatas Kapal
 - 2.2.5.1. Informasi untuk mengetahui tempat duduk / tempat tidur sesuai tiket.
 - 2.2.5.2. Informasi mengenai ruang kapal.
 - 2.2.5.3. Informasi pelabuhan yang akan disinggahin.
 - 2.2.5.4. Informasi gangguan perjalanan kapal.
 - 2.2.6. Pelayanan Kesetaraan diatas Kapal
 - 2.2.6.1. Tempat tidur prioritas untuk difable.
 - 2.2.6.2. kursi roda

2.3. Definisi Pengangkutan

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

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

2.3.1. Menurut Lestari Ningrum (2004/Hlm 134), pengangkutan adalah rangkaian kegiatan (peristiwa) pemindahan penumpang dan/atau barang dari satu tempat pemuatan (*embargo*) ke tempat tujuan (*disembarkasi*) sebagai tempat penurunan penumpang atau pembongkaran barang muatan. Rangkaian peristiwa pemindahan tersebut meliputi kegiatan.

2.3.1.1. Dalam arti luas

2.3.1.1.1. Memuat penumpang dan/atau barang ke dalam alat pengangkut

2.3.1.1.2. Membawa penumpang dan/atau barang ke tempat tujuan.

2.3.1.1.3. Menurunkan penumpang atau membongkar barang di tempat tujuan.

2.3.1.2. Dalam arti sempit

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

2.3.2. Menurut Abdulkadir Muhammad (1991/Hlm 19), pengangkutan adalah proses kegiatan membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan.

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

2.4. Definisi Perjanjian Pengangkutan

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

2.5. Klasifikasi Pengangkutan

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

Kemudian, Prof. Soekardono dalam buku Hukum Maritim halaman 3, membagi Hukum Laut menjadi 2 (dua) yaitu Hukum Laut Keperdataan dan Hukum Laut Publik. Hukum laut bersifat keperdataan atau privat, karena hukum laut mengatur hubungan antara orang – perorangan. Dengan kata lain orang adalah subjek hukum.

Berdasarkan Pasal 6 UU No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, angkutan di perairan terdiri atas: angkutan laut, angkutan sungai dan danau, dan angkutan penyebrangan.

2.5.1. Angkutan Laut adalah kegiatan angkutan yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan laut.

2.5.2. Angkutan Sungai dan Danau Penyebrangan merupakan istilah yang terdiri dari dua aspek yaitu Angkutan Sungai Dan Danau (ASD). Istilah ASD ini merujuk pada sebuah jenis moda atau jenis angkutan dimana suatu system transportasi terdiri dari 5 macam yaitu moda angkutan darat (jalan raya), moda angkutan udara, moda angkutan kereta api, moda angkutan pipa (yang mungkin belum dikenal luas).

Moda angkutan laut dan moda ASD dan Penyebrangan. Angkutan perairan daratan atau angkutan perairan pedalaman merupakan istilah lain dari Angkutan Sungai Dan Danau (ASD). Jenis angkutan ini telah lama dikenal oleh manusia bahkan terbilang tradisional.

Sebelum menggunakan angkutan jalan dengan mengendarai hewan seperti kuda dan sapi, manusia telah memanfaatkan sugai untuk menempuh perjalanan jarak jauh. Demikian juga di Indonesia, sungai merupakan wilayah favorit sehingga banyak sekali pula pemukiman, ekonomi, budaya maupun kota – kota besar yang berada di tepian sungai seperti Palembang.

Angkutan perairan daratan merupakan sebuah istilah yang di serap dari bahasa Inggris yaitu *Inland Waterways* atau juga dalam bahasa Prancis yaitu *Navigation d'Intereure* atau juga *voies nagable* yang memiliki makna yang sama yaitu pelayaran atau aktivitas angkutan yang berlangsung di perairan yang berbeda di kawasan seperti sungai, danau, dan kanal.

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

angkutan perairan daratan merupakan bagian dari sub system perhubungan darat dalam system transportasi nasional.

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

2.5.3. Angkutan Penyebrangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan bergerak yang menghubungkan jaringan jalan dan/atau danau jaringan kereta api yang terputus karena adanya perairan. Dalam bahasa Inggris, moda ini dikenal dengan istilah *ferry transport*. Lintas penyebrangan Gilimanuk – Ketapang dan Merak – Bakauheni adalah beberapa contoh yang sudah dikenal masyarakat.

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

2.5.3.1. Angkutan Laut Dalam Negeri

Merupakan kegiatan angkutan laut yang dilakukan di wilayah perairan Indonesia yang

diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut nasional atau dalam arti dilakukan dengan menggunakan batas – batas kedaulatan dalam Negara.

Pelayaran dalam negeri yang meliputi:

2.5.3.1.1. Pelayaran nusantara, yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antar pelabuhan Indonesia tanpa memandang jurusan yang di tempuh satu dan lain sesuai dengan ketentuan yang berlaku, Radius pelayarannya > 200 mil laut.

2.5.3.1.2. 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 kebawah atau sama dengan 175 BRT ke bawah. Radius pelayarannya < 200 mil laut atau sama dengan 200 mil laut.

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

2.5.3.2. Angkutan Laut Luar Negeri

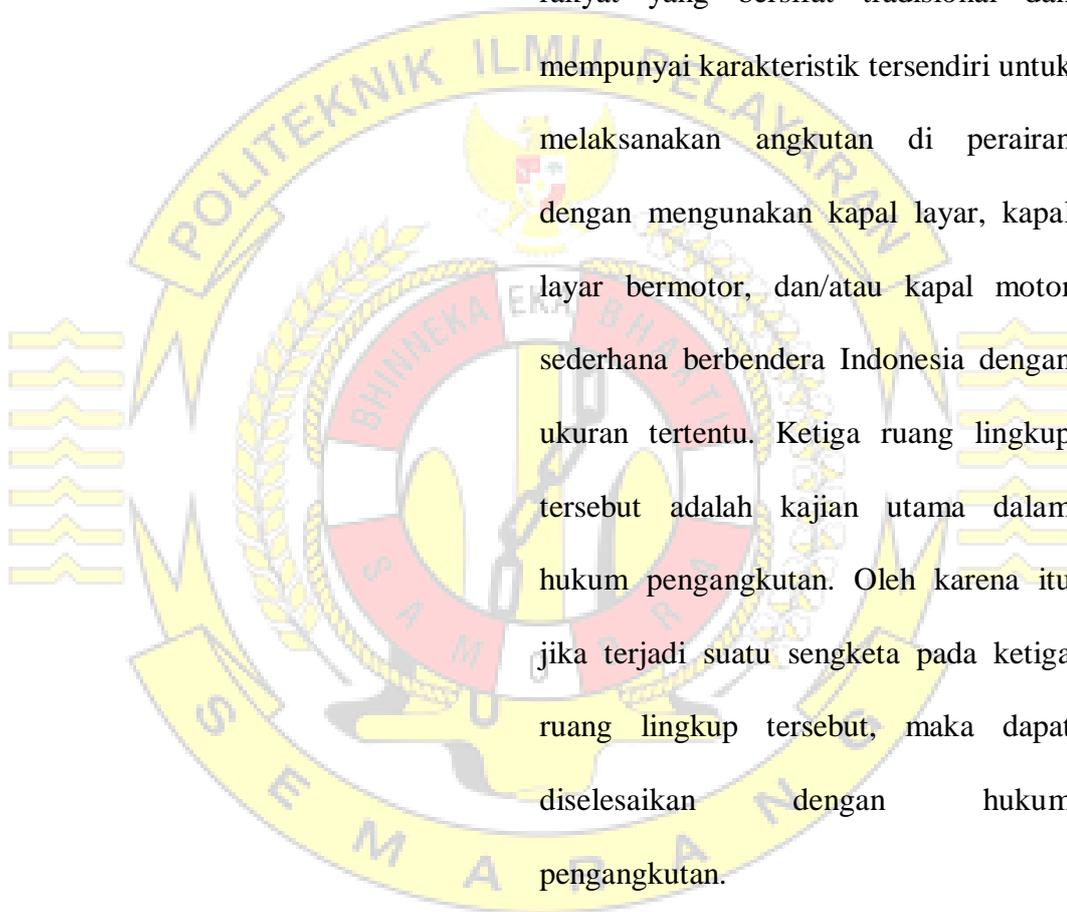
Merupakan kegiatan angkutan laut dari pelabuhan atau terminal khusus yang terbuka bagi perdagangan luar negeri kepelabuhan luar negeri atau dari pelabuhan luar negeri ke pelabuhan atau terminal khusus Indonesia yang terbuka bagi perdagangan luar negeri yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan di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

2.5.3.2.1 Pelayaran samudera dekat, yaitu pelayaran ke pelabuhan – pelabuhan Negara tetangga yang yang tidak melebihi jarak 3.000 mil laut dari pelabuhan terluar Indonesia, tanpa memandang jurusan.

2.5.3.2.2 Pelayaran samudera, yaitu pelayaran ke dan dari luar negeri yang bukan merupakan pelayaran samudera dekat.

2.5.3.2.3. Angkutan laut khusus merupakan kegiatan angkut untuk melayani kepentingan usaha sendiri dalam menunjang usaha pokoknya.

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



2.6. Pengangkutan dan Pengaturannya

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

2.6.1. KUHD, dalam buku II Bab V tentang perjanjian Charter Kapal, buku II Bab VA tentang pengangkutan barang – barang, pada buku II Bab VB tentang pengangkutan orang.

2.6.2. Peraturan perundang – undangan , yakni Undang – Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran)

2.7. Asas Hukum Pengangkutan

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

Didalam hukum pengangkutan juga terdapat asas keselamatan penumpang. Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan penumpang harus disertai dengan asuransi kecelakaan dan/atau asuransi kerugian lainnya. Asuransi kecelakaan termasuk dalam

lingkup asuransi sosial yang bersifat wajib. Keselamatan penumpang tidak hanya disertakan pada perlindungan asuransi, tetapi juga penyelenggara dan memelihara alat pengangkut yang memenuhi standart keselamatan sesuai dengan ketentuan undang – undang dan konvensi internasional.

2.8. Subjek Hukum dalam Pengangkutan

Subjek hukum pengangkutan dapat berstatus badan hukum, persekutuan bukan badan hukum, dan perseorangan. Subjek hukum pengangkutan adalah pendukung hak dan kewajiban dalam hubungan hukum pengangkutan, yaitu pihak – pihak dalam perjanjian pengangkutan, antara lain:

2.8.1. Pengangkut

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

2.8.1.1. Perusahaan penyelenggara angkutan.

2.8.1.2. Menggunakan alat pengangkut mekanik.

2.8.1.3. Penerbit dokumen angkut.

2.8.2. Penumpang

Penumpang adalah orang yang mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan atas dirinya yang diangkut atau semua

orang/badan hukum pengguna jasa angkutan. Ciri dan karakteristik penumpang, antara lain:

2.8.2.1. Orang yang berstatus pihak dalam perjanjian.

2.8.2.2. Membayar biaya angkut.

2.8.2.3. Pemegang dokumen angkut

2.9. Objek Hukum dalam Pengangkutan

Objek adalah segala sasaran yang digunakan untuk mencapai tujuan hukum pengangkutan, yaitu terpenuhinya hak dan kewajiban pihak – pihak secara benar, adil, dan bermanfaat. Objek hukum pengangkutan terdiri atas:

2.9.1. Barang Muatan (*Cargo*)

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

2.9.2. Alat Pengangkut

Sebagai pengusaha yang menjalankan perusahaan angkutan, pengangkut memiliki alat pengangkut sendiri atau

menggunakan alat pengangkut milik orang lain dengan perjanjian sewa.

2.10. Tahap Penyelenggaraan Pengangkutan

Apabila dirinci, proses penyelenggaraan pengangkutan selalu meliputi empat tahap kegiatan, antara lain:

2.10.1. Tahap Persiapan

Pada tahap ini, penumpang atau pengirim mengurus penyelesaian biaya pengangkutan dan dokumen pengangkutan serta dokumen – dokumen lainnya yang di perlukan bagi pengangkutan barang, misalnya, dokumen perpajakan dan dokumen perizinan. Pengangkut menyediakan alat pengangkut pada hari, tanggal, dan waktu yang telah disepakati berdasarkan dokumen pengangkutan yang telah disepakati berdasarkan dokumen pengangkutan yang telah diterbitkan. Pengurusan biaya pengangkutan dan dokumen pengangkutan serta dokumen – dokumen lainnya oleh penumpang atau pengirim dapat diwakilkan oleh pihak lain, seperti agen perjalanan ataupun perusahaan ekspedisi muatan.

2.10.2. Tahap Pemuatan

Pada tahap ini penumpang yang sudah memiliki karcis/tiket penumpang dapat naik dan masuk alat pengangkutan yang telah disediakan oleh oleh pengangkut di pelabuhan berdasarkan peraturan dan tata tertib yang berlaku.

Pada pengangkutan barang, pengirim atau ekspediter yang mewakilinya menyerahkan barang kepada pengangkut untuk di muat dalam alat pengangkut. Atau pengirim menyerahkan barang kepada perusahaan jasa di bidang bongkar muat untuk dimuat.

2.10.3. Tahap Penurunan/Pembongkaran

Pada tahap ini, penumpang diturunkan dari alat pengangkut karena angkutan sudah berakhir di tempat tujuan, sedangkan pada pengangkutan barang kegiatannya adalah pembongkaran barang dari alat pengangkut. Pada tahap ini pengangkut menyerahkan pembongkaran barangnya kepada perusahaan jasa dibidang usaha muat bongkar dan meletakkannya di tempat yang telah disepakati. Penerima menyerahkan pengurusan selanjutnya kepada ekspediter, baik mengenai barang maupun dokumen.

2.10.4. Tahap Penyelesaian

Pada tahap ini, pihak – pihak menyelesaikan persoalan yang terjadi selama atau sebagai akibat pengangkutan. Penumpang yang mengalami kecelakaan, luka, atau meninggal dunia diselesaikan sesuai dengan ketentuan yang berlaku dan kesepakatan. Pada pengangkutan barang, pengangkut menerima biaya angkutan dan biaya –

biaya lainnya dari penerima jika belum di bayar oleh pengirim. Pengangkut menyelesaikan semua klaim ganti rugi yang menjadi tanggung jawabnya jika itu timbul akibat penyelenggaraan pengangkutan.

2.11. Dokumen Angkutan

Dalam pengadaan perjanjian pengangkutan tidak ada peraturan perundangan yang mensyaratkan adanya suatu bentuk tertentu, sehingga perjanjian pengangkutan dapat dibuat dalam bentuk tertulis atau lisan, asal diantara para pihak terdapat persetujuan kehendak. Sekalioun demikiandalam praktik perjanjian pengangkutan selalu dibuat dalam bentuk tertulis, yaitu dokumen angkutan, atau juga biasa disebut surat angkutan.

Ketentuan pengaturan mengenai dokumen angkutan pada umumnya tidak tecantum didalam KUHD. Hanya aturan mengenai dokumen angkutan untuk pengangkutan laut yang tercantum, seperti pada pasal 454 KUHD tentang perjanjian *charter* kapal, Pasal 504 dan 506 KUHD tentang konosemen, serta pasal 90 KUHD tentang dokumen dalam perjanjian pengangkutan darat yang disebut surat muatan.

Dalam Pasal KUHD di tentukan bahwa dokumen/surat angkutan merupakan perjanjian antara pengirim atau ekspediter dan pengangkut atau nakhoda. Sebetulnya tanpa dokumen/surat angkutan hanya merupakan surat bukti belaka mengenai perjanjian angkutan. Dokumen/surat angkutan tersebut telah ditandatangani pengirim atau

ekspediter, melainkan juga ketika pengangkut/nakhoda telah menerima barang angkutan beserta dokumen/surat angkutan.

Di dalam Kamus Umum Bahasa Indonesia, terdapat pengertian mengenai dokumen, yaitu bahwa dokumen adalah sesuatu yang tertulis atau tercetak, yang dapat dipakai sebagai bukti atau keterangan. Berdasarkan pengertian tersebut yang tertulis atau tercetak yang dapat dipakai sebagai bukti adanya perjanjian pengangkutan antara pihak pemakai jasa angkutan dengan pengangkut/ dalam hal ini meliputi pengangkutan orang dan pengangkutan barang.

Dalam praktik, dokumen angkutan yang biasa ada secara umum baik dalam pengangkutan laut ada tiga macam, antara lain:

- 2.11.1. Tiket penumpang, untuk mengangkut orang.
- 2.11.2. Tiket bagasi, untuk pengangkutan bagasi.
- 2.11.3.. Surat muatan, untuk pengangkutan barang.

2.12. Hubungan Hukum dalam Perjanjian Pengangkutan Laut

Hubungan hukum adalah hubungan yang diatur oleh hukum dilakukan oleh subjek hukum yang dapat melahirkan akibat hukum yaitu hak dan kewajiban bagi para subjek hukum. Dalam hal pengangkutan baik barang dan atau orang hubungan hukum terjadi antara pengangkut dengan pemakai jasa pengangkutan ini telah diatur dan dijamin kepastian hukumnya di dalam peraturan perundang – undangan pelaksanaannya dilakukan melalui perjanjian.

Menurut Siti Utari (1994) dalam buku pengangkutan laut halaman 9, pengertian umum tentang perjanjian pengangkutan adalah sebagai sebuah perjanjian timbal balik, dimana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya (pengirim – penerima, pengirim atau penerima, penumpang) berkeharusan untuk menunaikan pembayaran biaya tertentu. Berdasarkan pengertian tersebut perjanjian pengangkutan laut pada umumnya dalam hubungan hukum antara pengangkut dengan pemakai jasa pengangkutan berkedudukan sama tinggi atau koordinasi (*gesubordineerd*).

Menurut system hukum Indonesia, perjanjian pengangkutan tidak disyaratkan harus tertulis, cukup dengan lisan, asal ada persesuaian kehendak (konsensus). Dari pengertian diatas dapat diartikan bahwa untuk adanya suatu perjanjian pengangkutan cukup dengan adanya kesepakatan (konsensus) diantara para pihak, hal ini sebagaimana yang telah diatur dalam ketentuan Pasal 90 KUHD yang menyatakan.

Surat angkutan merupakan persetujuan antara si pengirim atau ekspediter pada pihak satu dan pengangkut atau juragan perahu pada pihak lain dan surat itu memuat selain apa yang kiranya telah disetujui oleh kedua belah pihak, seperti misalnya mengenai waktu dalam mana pengangkutan telah harus selesai di kerjakan dan mengenai penggantian rugi dalam hal kelambatan, memuat juga:

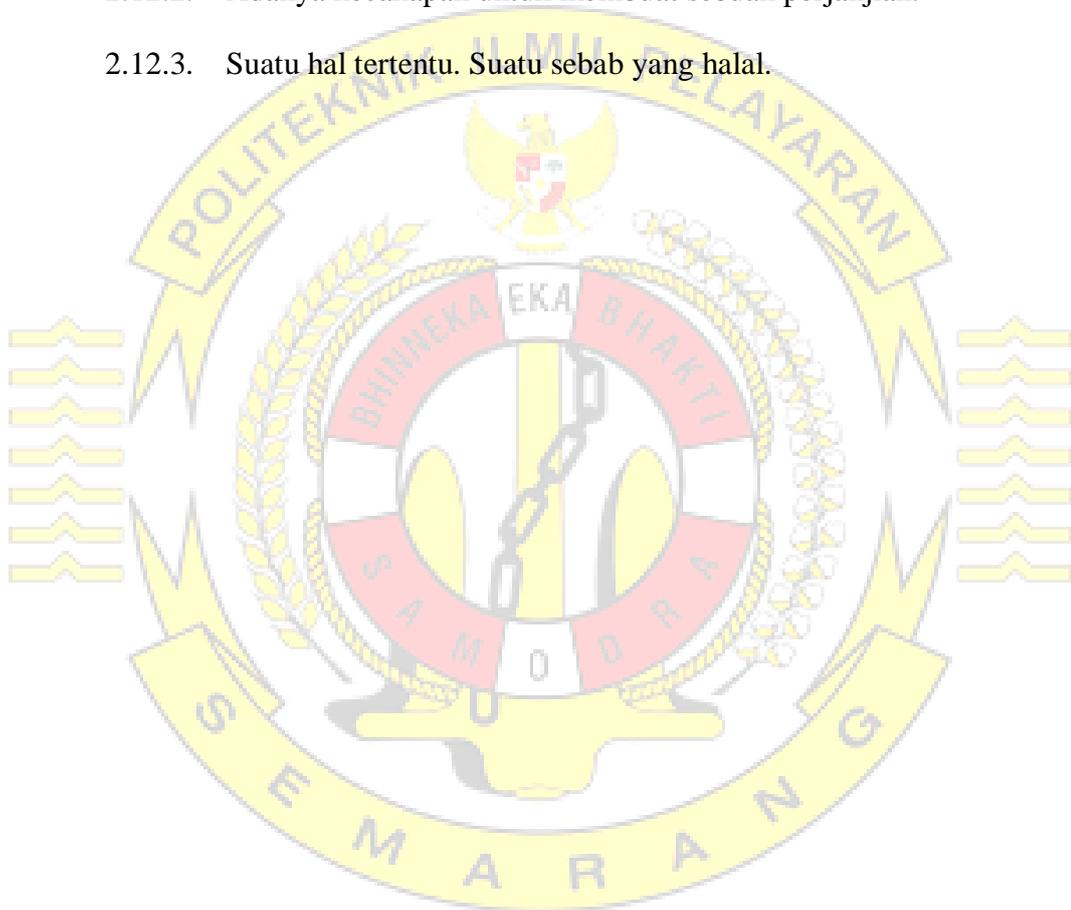
- 2.12.1. Nama dan berat atau ukuran barang – barang ang diangkut, begitupun merek – merek dan bilangannya.
- 2.12.2. Nama orang kepada siapa barang – barang dikirimkannya.
- 2.12.3. Nama dan tempat si pengangkut atau juragan kapal.
- 2.12.4. Jumlah upah pengangkut.
- 2.12.5. Tanggal
- 2.12.6. Tanda tangan si pengirim atau ekspediter.

Mengenai sifat hukum perjanjian pengangkutan terdapat beberapa pendapat, yaitu:

- 2.12.1. Pelayanan berkala artinya hubungan kerja antara pengirim dan pengangkut tidak bersifat tetap, hanya kadang kala saja ila pengirim membutuhkan pengangkutan (tidak terus menerus), berdasarkan atas ketentuan Pasal 1601 KUHPerdata.
- 2.12.2. Pemborongan sifat hujum perjanjian pengangkutan buka pelayanan berkala tetapi pemborongan sebagaimanadimaksud pasal 1601 b KUHPerdata. Pendapat ini didasarkan atas ketentuan pasal 1617 KUHPerdata (Pasal penutup dari bab VII A tentang pekerjaan pemborong).
- 2.12.3. Campuran perjanjian pengangkutan merupakan perjanjian campuran yakni perjanjian melakukan pekerjaan (pelayanan berkala) dan perjanjian penyimpanan (*bewaargeving*). Unsur pelayanan berkala (pasal 1601 b KUHPerdata) dan unsur penyimpanan (Pasal 468 (1) KUHD).

Selain itu syarat sahnya perjanjian pengangkutan pada pengangkutan barang maupun orang antara pengangkut dengan pemakai jasa pengangkutan sama halnya dengan syarat sahnya perjanjian sebagaimana yang telah diatur dalam ketentuan Pasal 1320 KUHPerdara, yaitu:

- 2.12.1. Adanya kesepakatan antara para pihak.
- 2.12.2. Adanya kecakapan untuk membuat sebuah perjanjian.
- 2.12.3. Suatu hal tertentu. Suatu sebab yang halal.



BAB V

PENUTUP

5.1. KESIMPULAN

Dari pembahasan pada bab sebelumnya mengenai tanggung jawab dan upaya PT. PELNI terhadap kondisi kapal sebagai alat pengangkut serta dalam memberi layanan bagi pengguna jasa angkut dan penumpang, maka ditarik kesimpulan sebagai berikut:

- 5.1.1. Kondisi alat transportasi laut yang disediakan oleh pengangkut harus memenuhi syarat keselamatan (laik layar). Syarat keselamatan transportasi laut ditentukan melalui klasifikasi kapal diberikan oleh syahbandar pelabuhan Makassar untuk menentukan trayek kapal tertentu dan jumlah penumpang harus sesuai dengan kapasitas muatan kapal, serta awak kapal yang sudah memenuhi persyaratan yang diatur dalam Undang – undang No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan di pertegas dalam pasal 135, yaitu setiap kapal wajib diawaki oleh awak kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional, serta kelengkapan kapal yang sudah sesuai dengan standar operasional prosedur yang berlaku.
- 5.1.2. Berdasarkan hasil observasi penyebab terjadinya hambatan pada alat pengangkut transportasi laut dikarenakan ada beberapa pihak

dan kendala yang membuat alat transportasi keterlambatan waktu yang sudah ditetapkan.

- 5.1.3. Berdasarkan peraturan internal PT. Pelayaran Indonesia (PELNI) ada beberapa tindakan yang dapat dilakukan bagi penumpang yang melanggar ketertiban, keamanan dan tidak memenuhi persyaratan sebagai penumpang, misalnya penumpang yang tidak memiliki tiket maka nakhoda mengambil langkah lain seperti, diturunkan pada pelabuhan terdekat, diminta membayar atau disita barang bawaannya, bagi yang tidak memiliki biaya untuk membayar tiket akan dipekerjakan sampai pelabuhan tujuan, dan dimasukan kedalam sel kapal bagi yang melanggar ketertiban, keamanan dan kenyamanan penumpang.

5.2. SARAN

- 5.2.1. Agar terciptanya pelayaran yang aman, nyaman dan tertib termasuk bagi penumpang dan barang, maka peneliti memberikan saran, yaitu:

5.2.1.1. Sikap disiplin dalam menjalankan aturan baik itu pengangkut, penumpang, pengirim barang dan pemerintah agar dapat terciptanya pelayaran yang aman, nyaman, dan tertib.

5.2.1.2. Pengangkut harus disiplin dalam menjalankan aturan dan memiliki standar pelayanan mutu kepada penumpang serta mengarahkan penumpang untuk

mengetahui apa yang menjadi hak dan kewajibannya dan penempatan barang yang diatur sesuai dengan pelabuhan tujuan.

5.2.1.3. Pemerintah melakukan pengawasan dalam tujuan meningkatkan budaya disiplin dibidang jasa pelayanan terhadap penumpang dan barang.

5.2.2. Untuk meningkatkan mutu pelayaran yang mengedepankan kenyamanan, keamanan, dan ketertiban peneliti menyarankan PT. PELNI terkait dapat meningkatkan standar kualitas dan kedisiplinan yang meliputi: dimulai dari pelabuhan keberangkatan, misal: kesiapan peralatan dan kelengkapan kapal serta penumpang dan kesiapan barang yang akan dikirim, kualitas standar keamanan, kenyamanan, dan ketertiban baik di pelabuhan yang dikomersialkan maupun tidak, sebaiknya ada standarisasi kepelabuhanan. Hal ini pula mengharuskan semua instansi terkait seperti syahbandar dan otoritas pelabuhan dapat bekerja secara optimal dan mentaati segala ketentuan peraturan yang berkaitan dengan pelayaran. Dari standar pelabuhan yang jelas akan terciptanya situasi keamanan, kenyamanan dan ketertiban bagi *stake holder*.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdulkadir Muhammad, 2013. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung.
- Amiruddin dan Zaenal Asikin, 2014. *Pengantar Metode Penelitian Hukum Cet. Ke-8*. Jakarta.
- Anonim, 2016. *Indonesia Sebagai Negara Kepulauan*.
<http://www.goldenheart.id/Kemaritiman/indonesia-sebagainegara-kepulauan.html>.
- Anonim, 2011. *Klasifikasi Pengangkutan*.
<http://digilib.unila.ac.id/10557/15/BAB%20II.pdf>.
- Ebta Setiawan. 2012. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*.
<http://kbbi.web.id/angkut>.
- Djafar Al Bram. 2011. *Pengantar Hukum Pengangkutan Laut (BUKU II) Tanggung jawab Pengangkutan, Asuransi, dan Incoterm*. Jakarta
- H.M.N. Purwosutjipto, 2003. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*. Jakarta.
- H.K. Martono dan Budi Tjahjono, 2011. *Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2018*. Jakarta.
- Imam Musjab, 2010. *Prinsip Tanggung Jawab Dalam Pengangkutan*.
<http://ahliasuransi.com/prinsip-tanggung-jawab-dalampengangkutan/>.
- Khairunnisa. 2008. *Kedudukan, peran, dan Tanggung jawab Hukum Direksi*. Medan
- Lestari Ningrum. 2004. *Usaha Perjalanan Wisata dalam Perspektif Hukum Bisnis*. Bandung
- Peter Mahmud Marzuki. 2009. *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta
- Sendy Anantyo, dkk. 2012. *Diponogoro Law Review Volume 1 Nomor 4 Tahun 2012 (pengangkutan Melalui Laut)*. Semarang

Setiawan Widagdo. 2012. *Kamus Hukum*. Jakarta

Siti Utari. 1994. *Pengangkutan Laut*. Jakarta

Sudikno Mertokusumo. 2003. *Mengenal Hukum (Suatu Pengantar)*. Yogyakarta

Sution Usman Adji, dkk, 1991. *Hukum Pengangkutan di Indonesia*. Jakarta.

Tenda Bima Bayuputra, 2015. *Tinjau Yuridis Mengenai Peran Syahbandar dalam Kegiatan Pelayaran Angkutan Laut di Indonesia*. Manado.

Tjakra Negara Soegijatna. 1995. *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*. Jakarta



Hasil Wawancara

Wawancara dari pihak syahbandar, Otoritas Pelabuhan, Pihak pengangkut dan beberapa dari penumpang

1. Klasifikasi kapal

Pertanyaan : Kenapa dari pihak pengangkut sering ditemukan keterlambatan kapal datang maupun berangkat?

Bp. Syarifuddin : Untuk angkutan dalam negeri yang memiliki trayek tetap dan teratur maka harus pula memiliki jadwal yang pasti. Untuk penentuan jadwal kapal akan sandar dan berangkat pada pelabuhan tertentu khususnya Makassar, pihak Otoritas Pelabuhan akan berkoordinasi dengan beberapa pihak, dan salah satunya adalah pihak pengangkut, dalam hal ini PT. PELNI. Disini saya mengakui kadang kala tidak sesuai dengan apa yang semestinya dijadwalkan. Hal tersebut disebabkan oleh faktor ketidak tepatannya waktu calon penumpang datang ke pelabuhan dan kurang siapnya barang yang akan dikirim.

Bp. Samto : Saya juga setuju apa yang dijelaskan dari pihak syahbandar, untuk keberangkatan kapal terlambat, pihak pengangkut sangat memungkinkan untuk berangkat tepat waktu apabila tidak terjadinya keterlambatan calon penumpang dan kesiapan barang yang akan dikirim. Namun untuk kedatangan kapal sangat sulit tepat waktu

karena disebabkan oleh beberapa faktor, yang mana salah satu faktor tersebut ialah faktor cuaca.

Ibu Nurbaya : Iya, faktor cuaca sangat mempengaruhi jadwal keberangkatan dan kedatangan kapal. Cuaca yang baik dan ketepatan waktu berlayar akan memperlancar perjalanan kapal dari pelabuhan keberangkatan ke pelabuhan tujuan.

Pertanyaan : Bagaimana dengan sebaliknya, dengan adanya cuaca buruk?

Ibu Nurbaya : Dengan situasi cuaca buruk nakhoda harus berhati – hati dalam mengoperasikan kapal.

Bp. Selamat Y : Faktor yang mempengaruhi kedatangan dan keberangkatan yaitu faktor teknis dan non- teknis.

Pertanyaan : Apa saja faktor – faktor itu?

Bp. Selamat Y : Faktor teknis misalnya, peralatan kapal tiba-tiba mengalami gangguan pada saat kapal sedang berlayar. Walaupun pada saat dipelabuhan keberangkatan pengecekan kondisi peralatan kapal aman. Dan faktor non-teknis seperti kondisi cuaca buruk. Kondisi cuaca buruk akan sangat mempengaruhi lajur dan pengoperasian kapal.

Pertanyaan : Masih sering kita jumpai kapal yang belum laik laut tapi tetap diberi izin untuk berlayar. Hal apa yang akan terjadi dan apa tindakan dari pihak pengangkut?

Bp. Selamat y : Kapal yang dinyatakan belum laik laut akan mengalami gangguan teknis dan non teknis, misalnya ada kerusakan peralatan kapal yang berpengaruh waktu kapal sedang berlayar. Tindakan untuk keadaan kapal yang mengalami tidak laik layar dalam perjalanan, pada umumnya nakhoda akan secepatnya berkoordinasi melalui pemancar radio dengan pihak syahbandar terdekat untuk dapat segera dilakukan pertolongan terhadap kapal tersebut. Selain itu nakhoda akan mengambil sikap yang dianggap perlu untuk dapat melakukan tindakan lain yang membuat kapal dapat berjalan normal kembali sembari menunggu pertolongan yang dilakukan oleh pihak Syahbandar.

2. Jumlah penumpang

Pertanyaan : Apakah dari pihak pengangkut sudah memenuhi syarat laik laut yang tertera didalam aturan?

Bp. Samto : Segala syarat dalam laik berlayar kapal sebagaimana yang tertera dalam Undang – undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran sudah terpenuhi dan dijalankan oleh PT. PELNI.

Pertanyaan : Kenapa masih terjadi meludaknya penumpang diatas kapal yang seharusnya sesuai dengan kapasitas penumpang. Dan apa tindakan dari pihaak pengangkut?

Bp. Samto : Karena dalam penjualan tiket masih banyak munculnya calo, untuk menghindari gangguan keamanan dan ketertiban pada penjualan tiket penumpang yang dikuasi oleh calo serta untuk mengatur kelebihan muatan kapasitas penumpang di atas kapal, perusahaan pengangkutan menggunakan system *Elektronik Ticketing (E-Ticket)*.

Pertanyaan : Dalam system *Elektronik Ticketing (E-Ticket)* ini apa ada perbedaannya dengan kita membeli langsung di agen penjualan tiket?

Bp. Samto : Untuk perbedaan antara bentuk tiket *Elektronik Ticketing (E-Ticket)* dengan kita membeli langsung tidak ada. Dalam tiket tersebut mencantumkan beberapa item, seperti nama, umur, dan tempat tidur, serta beberapa item lainnya.

Pertanyaan : Apa saja yang di fasilitasi diatas kapal sebagai penumpang yang memiliki tiket?

Bp. Samto : Dalam tiket tersebut pula penumpang mendapat beberapa hak, misalnya tempat tidur, makan dalam satu trayek, dan asuransi.

Pertanyaan : Mengapa masih dibidang fasilitas diatas kapal kurang memadai?

Bp. Selamat Y : karena ketidak aturan penumpang dalam menikmati fasilitas itu sendiri dan karena budaya atau kebiasaan penumpang yang masih rendah.

Pertanyaan : Apa penyebab jika penumpang kurang memahami aturan yang ada diatas kapal?

Bp. Selamat Y : Karena ada kebiasaan masyarakat daerah tertentu yang selama perjalanan mengharuskan untuk duduk atau tidur di luar ruangan kapal atau teras kapal. Selain itu, ada pula penumpang yang tidak merasa betah berada dalam ruangan tertutup ketika dalam pelayaran.

Wawancara dilanjutkan dengan penumpang atas nama Usman, Indra, Harianto

Pertanyaan : Kenapa kebanyakan penumpang untuk berdiam di luar ruangan kapal pada saat pelayaran?

Penumpang : Saya lebih merasa nyaman ketika berada di luar ruangan kapal atau di teras kapal ketika kapal dalam pelayaran.

Wawancara dilanjutkan dengan penumpang atas nama Rahmat dan Wendi

Pertanyaan : Dilihat sebagian besar penumpang berada diluar ruangan kapal, apa seharusnya yang dilakukan oleh pihak pengangkut?

Penumpang : Seharusnya petugas kapal atau awak kapal mengarahkan tempat tidur penumpang sesuai yang tertera dalam tiket.

Rahmat : Saya pernah menanyakan hal tersebut kepada awak kapal, tetapi awak kapal hanya mengarahkan saya untuk mencari tempat tidur yang kosong.

Wawancara dengan penumpang atas nama Ari, Erland, Iqbal, Farid, dan Sahlan menyatakan pendapat yang sama.

Wawancara kembali dilanjutkan dengan pihak pengangkut

Pertanyaan : Dari beberapa penumpang yang saya wawancarai, mereka mengatakan lebih nyaman di luar ruangan kapal dan ketidaknyamanannya kinerja awak kapal yang berkerja dibagian itu. Apa penyebabnya bisa terjadi seperti ini?

Bp. Selamat Y : Karena budaya dan ketidakpahaman penumpang yang masih rendah menyebabkan penumpang tersebut tidak menikmati fasilitas yang sudah disediakan dan dari ketidakpahaman penumpang sebagai contoh pada pelabuhan tertentu dimanfaatkan oleh beberapa calo untuk menawarkan penyewaan fasilitas tempat tidur yang sebenarnya menjadi hak dari penumpang itu sendiri.

Pertanyaan : Apa hal ini juga yang menyebabkan kelebihan kapasitas penumpang diatas kapal?

Bp. Selamat Y : Bisa jadi iya, dalam hal ketertiban diatas kapal masih rendah sehingga menjadi penyebabnya Over kapasitasnya muatan kapal dikarenakan maraknya penumpang gelap.

Bp. Syarifuddin : Iya, salah satu penyebab masih maraknya penumpang gelap dikarenakan kurangnya tingkat keamanan yang masih berada ditiap pelabuhan di Indonesia.

3. Awak kapal

Pertanyaan : Dari pihak pengangkut apakah setiap awak kapal sudah memenuhi persyaratan sebagai pekerja diatas kapal?

Bp. Samto : Dari pihak pengangkut awak kapal yang berkerja diatas kapal sudah sesuai persyaratan dan ketemtuan peraturan perundang – undangan terkait. Selain itu setiap kapal sudah sesuai jumlah awaknya dan saya rasa sudah cukup untuk tiap kapal dalam berlayar.

Bp. Selamat Y : Untuk saat ini sudah cukup dan telah memenuhi segala persyaratan yang berlaku.

Pertanyaan : Apakah dari pihak pengangkut ada rencana untuk penambahan awak kapal?

Bp. Selamat Y : Selama ada penambahan awak kapal baru dirasa bisa dapat membantu dan menunjang kerja – kerja dalam pengoperasian kapal.

Wawancara dilanjutkan kepada sodara Rahmat selaku penumpang

Pertanyaan : bagaimana menurut sodara Rahmat tentang Kinerja awak kapal?

Rahmat : Awak kapal saya rasa belum cukup untuk menunjang kerja operasional kapal, misalnya saja awak kapal dalam memobilisasi penumpang untuk dapat tidur pada tempat tidur yang telah disediakan sesuai dengan yang tertera dalam tiket penumpang.

4. Alat perlengkapan kapal

Pertanyaan : Bagaimana keamanan dan kesiapan dari pihak otoritas pelabuhan Makassar jika ada kapal yang akan sandar atau kapal lepas sandar di pelabuhan Makassar?

Bp. Syarifuddin : Untuk pelabuhan utama Makassar dalam system keamanan dan pelayanannya sudah sangat baik dalam pemeriksaan kelengkapan kapal. Misalnya pihak pengangkut ketika ingin mengurus dokumen untuk melakukan penyandaran dan pelayaran kapal hanya menggunakan system *Inaportnet*, yang mana system ini yaitu system layanan tunggal berbasis internet.

Pertanyaan : Apakah dengan adanya system *Inaportnet*, kapal yang sandar di pelabuhan Makassar mendapat fasilitas dari pelabuhan Makassar?

Bp. Syarifuddin : System *Inaportnet* ini bersifat komprehensif dimulai sejak pengajuan permohonan kedatangan kapal, kapal masuk, kegiatan bongkar muat, hingga kapal meninggalkan pelabuhan termasuk di dalamnya pembayaran Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP). Dan system ini hadir sebagai fasilitas yang mengkomodir kepentingan dalam pelayanan jasa di pelabuhan dan sebagai wadah pertukaran data elektronika bagi pengguna serta penyedia jasa kepelabuhan tanpa mengesampingkan legelitas dan validutas data.

Pertanyaan : Selama kapal sandar di pelabuhan Makasaar, apakah ada pemeriksaan dari pihak otoritas pelabuhan Makassar?

Ibu Nurbaya : Pada saat kapal sandar di pelabuhan selain dokumen perlengkapan kapal, maka petugas dari syahbandar dan otoritas pelabuhan turut pula langsung memastikan kelengkapan kapal dalam mendukung operasional kapal sebelum melakukan pelayaran.

5. Penumpang yang tidak memiliki tiket

Pertanyaan : Apa tindakan pihak pengangkut jika ditemui penumpang yang tidak memiliki tiket atau penumpang gelap?

Pihak kapal : Dari pihak pengangkut memaksa yang bersangkutan untuk membayar biaya pelayaran, jika yang bersangkutan tidak memiliki biaya akan diturunkan di pelabuhan terdekat. Jika dia membangkang atau melawan, pihak pengangkut dapat memasukkannya dalam sel di kapal. Tindakan ini dilakukan untuk keselamatan, keamanan, dan ketertiban di atas kapal.

1. Gambar penumpukan penumpang didermaga Pelabuhan Murhum Bau bau.



2. Gambar penumpang kurang memahami aturan diatas kapal.



DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama : I MADE RENDRA SEPTIAN
2. NIT : 51145120 N
3. Tempat/Tgl Lahir : Gilimanuk, 21 September 1994
4. Agama : Hindu
5. Alamat : Ds. Banjar Tengah Kec. Negara
Kab. Jembrana - BALI



6. Nama Orang Tua :
- a. Ayah : I Wayan Sukadarma
- b. Ibu : Endang Susilawati

7. Riwayat Pendidikan :

- SDN 3 Banjar Tengah 2002-2007
- SMPN 2 Negara 2007-2009
- SMAN 2 Negara 2009-2012
- Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang 2014-Sekarang

8. Pengalaman Prala :

- PT. Pelayaran Indonesia