

**PELAKSANAAN TANGGUNG JAWAB PT. NAGA LINE PEKANBARU TERHADAP
KESELAMATAN PENUMPANG DARI PEKANBARU TUJUAN SELATPANJANG DARI TAHUN
2018-2019**

Oleh : Erwin Firmansyah Putra
Pembimbing I : Dr. Maryati Bachtiar, S.H.,M.Kn
Pembimbing II : Dasrol, S.H., M.H
Alamat: Jalan Diponegoro Gang Cempaka Nomor 22, Selatpanjang-Riau
Email : erwinfirmansyah1895@cloud.com / Telepon : 0878-6825-5675

ABSTRACT

Sea, river and lake transportation plays an important role to facilitate the transportation of people and goods. In addition, transportation also plays a role as a supporter for the growth of regions that have large natural resources. The emergence of transportation causes the level of traffic accidents of river and land transportation in Indonesia to date is still quite high. In this case, safety is once again the main thing and should be a concern by companies engaged in shipping as done by PT. Naga Line Pekanbaru.

This type of research used by the author is sociological legal research, which is a study that examines the legal aspects by looking at applicable laws and comparing them with their implementation in the field by means of surveys. This study was conducted in two locations Pekanbaru and Selatpanjang, while the population and sample are all related parties involved, sources used, primary data, secondary data and tertiary data, data collection techniques in this study by observation, interviews and studies literature.

The results of this study are the lack of responsibility carried out by PT. Naga Line Pekanbaru as the transporter in providing security, comfort and safety for passengers. Pursuant to Article 40 Section (1) of Law Number 17 Year 2008 concerning Sailing which essentially asserts that transport companies in the waters are responsible for the safety of passengers and / or the goods they transport.

Keywords: responsibility, transportation, passenger safety

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Tingkat kecelakaan lalu lintas angkutan sungai dan darat di Indonesia saat ini masih cukup tinggi. Hal ini disebabkan karena tingginya tingkat kecelakaan penyeberangan sungai dan darat salah satunya adalah faktor manusia yang seringkali mengabaikan standar keselamatan yang ada. Selain itu sosialisasi dalam kesadaran berkeselamatan dalam transportasi sangat minim adanya yang berakibat kelalaian terhadap pengguna angkutan sungai dan darat. Padahal kerugian akibat kecelakaan tersebut terkadang dirasakan teramat besar khususnya bagi para korban kecelakaan tersebut baik kerugian materi maupun kerugian jiwa.¹ Selain dari itu, perencanaan kebutuhan sarana (kapal-kapal laut) dan prasarana transportasi laut (pelabuhan dan dermaga) belum terlaksana secara efektif, sehingga penyediaan kapasitas sarana dan prasarana transportasi laut untuk memenuhi kebutuhan belum serasi dan seimbang. Bila kapasitas yang tersedia lebih besar dari kebutuhan akan mengakibatkan pemborosan dan sebaiknya bila kapasitas yang tersedia lebih kecil dari kebutuhan akan menimbulkan kepadatan Pelayaran.²

Tanggung jawab merupakan hal yang sangat penting, karena keselamatan jiwa manusia yang diangkut ialah hal pokok yang harus diperhatikan. Dalam pengangkutan penumpang, pihak pengangkut tidak hanya berkewajiban untuk mengangkut penumpang dengan selamat sampai di tempat tujuan. Pengangkut berkewajiban untuk menjaga keamanan penumpang mulai saat masuk kapal sampai saat keluar.³ Peredarannya tak dapat dibiarkan begitu saja tanpa memperhatikan perlindungan kepentingan masyarakat.⁴

Perusahaan kapal di perairan bertanggungjawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan atau barang yang diangkutnya yang ditimbulkan oleh pengoperasian kapalnya berupa kematian atau lukanya penumpang yang diangkut, musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut, keterlambatan pengangkutan penumpang atau barang yang diangkut dan kerugian pihak ketiga.⁵ Menurut Indina menyatakan bahwa standar perawatan yang harus dilakukan oleh perusahaan asuransi dalam menangani klaim harus kehati-hatian.⁶ Hubungan hukum yang terjadi pada jasa transportasi laut sangatlah kompleks, selain hubungan keperdataan juga terdapat hubungan hukum publik, maka mau tidak mau suka tidak suka, pemerintah harus hadir untuk melaksanakan fungsi sebagai pelindung rakyat. Pengangkutan laut di laksanakan dengan menggunakan kapal, baik itu oleh perusahaan swasta atau nasional maupun perorangan. Kapal menurut *convention on condition for registration of ship 1986* menyebutkan “ *ship means any self-propelled sea-going vessel used in international seaborne trade for transport of good, passengers, or both with the exception of vessels of less than 500 gross registered tons*”. Kapal adalah kapal laut dengan tenaga penggerak yang di gunakan untuk perdagangan guna mengangkut barang, penumpang yang memiliki berat lebih dari 500 ton.⁹ Setiap kapal wajib memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal yang di buktikan dengan sertifikat meliputi: keselamatan kapal, pengawakan kapal, manajemen keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran dari kapal, pemuatan, dan status hukum kapal. Alat keselamatan yang wajib untuk kelaiklautan kapal adalah alat yang di gunakan penumpang ketika terjadi *accident* selama pelayaran, dimana alat tersebut dapat menyelamatkan jiwa penumpang sehingga

¹ Jabalnul, *Tanggung Jawab Pengangkut dan Pengawas Pelayaran pada Pelayaran Rakyat*, *Jurnal Ilmu Hukum*, Universitas Halu Oelo, No.2 Vol.2 September 2018, hlm 2.

² Rahardjo Adisasmita, *Analisis Kebutuhan Transportasi*, Penerbit Graha Ilmu, Yogyakarta: 2015, hlm 127

³ Purba, Hasil, *Hukum Pengangkutan di Laut*, Penerbit Pustaka Bangsa Press, Medan :2005, hlm 137

⁴ Judgment of United States District Court, No.C 09-05665 February 16, 2011, "Momarandum And Order", *Jurnal West Law*, California. diakses melalui

<http://fh.unri.ac.id/index.php/perpustakaan>), pada tanggal 4 Oktober 2019 dan diterjemahkan oleh Google Translate.

⁵ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung :2013, hlm 19

⁶ Jurisdiction of District Court to Entertain Class Action by Consumers Pursuant to Provisions of Magnuson-Moss-Federal Warranty Act (15.U.S.C.A 2301 et seq), S4 ALR, Fed 919. *Jurnal West Law*, diakses melalui <http://fh.unri.ac.id/index.php/perpustakaan>), pada tanggal 11 November 2019 dan diterjemahkan oleh Google Translate.

harus memenuhi spesifikasi.⁷ Sebagaimana di atur pada Pasal 70 Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan. Secara umum jenis jenis alat keselamatan :⁸

1. Alat penolong perorangan (pelampung);
2. Sekoci penolong;
3. Rakit penolong kembang;
4. Rakit penolong tegar;
5. Sekoci penyelamat;
6. Alat apung; dan
7. Alat peluncur.

Pelayaran merupakan bagian dari urat nadi dan jalur utama untuk angkutan daerah, khususnya pedalaman dan kepulauan. PT. Naga Line Pekanbaru dalam menjalankan usahanya di bidang angkutan laut dan darat, baik angkutan berupa orang dan berupa barang, maka perlu diperhatikan oleh pengusaha kapal dan instansi terkait yang mempunyai kewenangan dalam penyelenggaraan pelayaran untuk memberikan jaminan keselamatan bagi penumpang. Namun hingga saat ini otoritas Perhubungan laut belum maksimal dalam menjalankan kewenangannya dalam memeriksa kelaiklautan kapal. Pihak penyelenggara pelayaran di beberapa Pelabuhan masih belum melakukan penilaian dan pertimbangan secara profesional terhadap kelaikan kapal sehingga *accidental damage* atau kerusakan secara tak terduga dan atau kecelakaan yang sering dialami kapal pada saat berlayar. Selama ini pihak penyelenggara pelayaran tidak cukup berani melakukan *detention order* atau perintah penahanan terhadap kapal yang tidak laik, dan pemeriksaan yang dilakukan lebih terkesan kurang profesional.⁹

Apa yang dilakukan oleh pihak PT. Naga Line Pekanbaru merupakan pemberian Pelayanan kepada masyarakat sebagai pengguna jasa angkutan yang juga harus dilindungi terhadap kegiatan Pelayanan

tersebut dibidang keselamatan dan fasilitas pendukung dari armada yang tersedia oleh pihak PT. Naga Line Pekanbaru. Keselamatan dan Fasilitas yang dimaksud disini harus mengacu kepada aturan hukum dan hak-hak pengguna jasa angkutan secara langsung seperti keselamatan dan fasilitas yang dijelaskan oleh Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.Pasal 117 ayat (1) s/d ayat (3).¹⁰

Berbicara pada keselamatan penumpang yang merupakan kewajiban angkutan Pelayanan salah satunya pada perusahaan PT. Naga Line Pekanbaru yang melayani jalur perairan dan daratan yang dikenal dengan Angkutan Multimoda antara Pekanbaru ke Selatpanjang dengan jam Pelayanan satu hari antara keberangkatan pagi dari Pekanbaru dan siang harinya dari Selatpanjang. Pihak PT. Naga Line Pekanbaru telah berpendapat memenuhi standar keselamatan Pelayanan bagi para penumpang pelayaran dan daratan. Akan tetapi berdasarkan pengamatan penulis, keselamatan dan tangguang jawab yang diberikan oleh pihak Perusahaan masih jauh dari yang di diharapkan. Seperti beberapa fasilitas yang mana tidak sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku.

Sesuai Pasal 42 ayat (1) dan ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran antara lain:¹¹

1. Perusahaan angkutan di perairan wajib memberikan fasilitas khusus dan kemudahan bagi penyandang cacat, wanita hamil, anak di bawah usia 5 (lima) tahun, orang sakit, dan orang lanjut usia.
2. Pemberian fasilitas khusus dan kemudahan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak dipungut biaya tambahan.

Akan tetapi kenyataan dilapangan masih banyak ditemui ketidaklengkapannya fasilitas khusus dan keselamatan bagi penumpang sesuai aturan hukum Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, terutama ketentuan fasilitas khusus Pasal 42 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Berdasarkan kajian dilapangan sebanyak 4 (empat) armada PT. Naga Line yang berada di Kota Pekanbaru-

⁷ Utomo, Hari, “*siapa yang bertanggung jawab menurut hukum dalam kecelakaan kapal*” ,diakses dari <http://ditjenpp.kemenkumham.go.id/jurnal/indek.php/jli/artic le/download/23/6> ,pada Tanggal 20 November 2019 pada Pukul 20.05 wib

⁸ Pasal 70 Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan

⁹Jabal Nur “ *tanggung jawab pengangkut dan pengawas pelayaran pada pelayaran rakyat*”, diakses dari <http://media.neliti.com/media/publications/276892-tanggung-jawab-pengangkut-dan-pengawas-p-2c74c825.pdf>, pada Tanggal 20 November 2019 Pukul 20.15 wib

¹⁰ Pasal 117 ayat (1) s/d (3) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

¹¹ Pasal 42 ayat (1) dan (2) Undang-undang nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Selatpanjang tidak menyediakan fasilitas khusus bagi para penumpang yang mengalami kekurangan dan dalam kondisi lemah. Didalam ketentuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 293 menjelaskan adanya ketentuan sanksi bagi para pelaku untuk disidang Pelayaran yang tidak memenuhi antara Pasal 42 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran:¹² Berdasarkan latar belakang di atas merupakan landasan bagi penulis untuk melakukan penelitian tentang keamanan dan keselamatan barang dalam pengangkutan multimoda. Atas dasar tersebut penulis mengajukan judul skripsi dengan judul **"Pelaksanaan Tanggung Jawab PT. Naga Line Pekanbaru Terhadap Keselamatan Penumpang dari Pekanbaru tujuan Selatpanjang dari Tahun 2018-2019"**.

B. Rumusan Permasalahan

1. Bagaimana pelaksanaan tanggung jawab PT. Naga Line Pekanbaru terhadap keselamatan penumpang dari Pekanbaru tujuan Selatpanjang dari tahun 2018-2019?
2. Bagaimana upaya yang dilakukan penumpang pengguna jasa angkutan terhadap kerugian yang di alami dalam pengangkutan dari Pekanbaru tujuan Selatpanjang?

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan penelitian

- a. Mengetahui Pelaksanaan Tanggung Jawab PT. Naga Line Pekanbaru Terhadap Keselamatan Penumpang dari Pekanbaru ke Selatpanjang dari tahun 2018-2019.
- b. Mengetahui upaya yang dilakukan penumpang pengguna jasa angkutan terhadap kerugian yang dialami dalam pengangkutan dari pekanbaru tujuan selatpanjang

2. Kegunaan Penelitian

- a. Penelitian ini berguna bagi penulis sebagai syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum.
- b. Diharapkan penelitian ini dapat memperluas dan meningkatkan pengetahuan penulis dalam hal yang berkaitan dengan karya

ilmiah, serta merupakan suatu sarana untuk memantapkan ilmu pengetahuan yang telah penulis dapatkan dalam perkuliahan.

- c. Hasil dari penelitian penulisan hukum ini diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi perkembangan ilmu pengetahuan pada umumnya dan ilmu hukum pada khususnya.
- d. Penelitian ilmiah ini diharapkan nantinya dapat bermanfaat bagi masyarakat dan juga para akademisi serta semua pihak yang terlibat terkhusus instansi yang terkait sebagai masukan dan bahan rujukan serta perbandingan terhadap problematika yang sama sehingga dapat menghasilkan penelitian yang lebih bermanfaat lagi.

D. Kerangka Teori

1. Teori Tanggung Jawab

Tanggung jawab dalam bahasa Inggris diterjemahkan dari kata *"responsibility"* atau *"liability"*, sedangkan dalam bahasa Belanda, yaitu *"vereentwoodelijk"* atau *"aansparrkelijkeid"*. Dilihat dari sejarahnya dalam pembahasan forum ada yang berpandangan bahwa penggunaan dua terminologi tersebut merupakan konsepsi atau konstruksi hukum.¹³ Narmun banyak ketentuan nasional-negara terkait tanggung jawab tidak mempermasalahkan hal tersebut dan bahkan terdapat aturan negara-negara yang menggunakan kedua istilah tersebut secara bergantian tanpa membedakan maknanya. Dalam konteks Bahasa Indonesia kedua istilah tersebut di artikan "tanggung jawab", sedangkan dalam rumusan pengaturan hukum nasional, Indonesia menggunakan istilah "tanggung jawab" dan "ganti rugi". Sebagaimana di temukan dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, Pasal 140-186, istilah tanggung jawab dan ganti

¹² Pasal 293 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

¹³ Frans G, Von Der Dunk, 1991 *Liability Versus Responsibility in Space Law: Misconception or Misconstruction?*, Law, College of Space and Telecommunications Law Program Faculty Publication, University of Nebraska – Lincoln Year. <http://puskkpa.lapan.go.id>

rugi,¹⁴ dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 1992 ditemukan istilah tanggung jawab dalam Pasal 32-33,¹⁵ dan dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1983, Pasal 9-12 ditemukan istilah ganti rugi.¹⁶

2. Konsep Perjanjian

Perjanjian diatur dalam buku ketiga KUHPer data tentang perikatan, karena perjanjian merupakan salah satu sumber perikatan disamping undang-undang. Suatu perjanjian dapat dibuat secara bebas tidak terikat pada suatu bentuk tertentu. Perjanjian dapat dibuat secara lisan maupun tertulis, namun untuk pengamanan dan kepastian hukum, perjanjian lebih sering dilakukan secara tertulis baik dengan kata otentik maupun akta dibawah tangan.

Pasal 1233 KUH Perdata mengatakan, bahwa tiap-tiap perikatan dilahirkan, baik karena persetujuan, baik karena undang-undang, disini pembuat undang-undang membuat pembedaan perikatan berdasarkan asal atau sumbernya. Dari ketentuan tersebut kita tahu, bahwa sumber perikatan adalah perjanjian dan undang-undang.¹⁷ Menurut Subekti, perjanjian adalah suatu peristiwa dimana seseorang berjanji kepada orang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji melaksanakan sesuatu hal.¹⁸ Suatu perjanjian adalah suatu peristiwa dimana seseorang berjanji kepada seseorang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan suatu hal. Dari peristiwa tersebut, timbullah suatu

hubungan antara dua orang tersebut yang dinamakan perikata. Perjanjian itu menerbitkan suatu perikatan antara dua orang yang membuatnya.

E. Kerangka Konseptual

1. Tanggung jawab adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatu yang boleh dituntut, dipersalahkan, dan pikerkarakan.¹⁹
2. Penumpang adalah Setiap orang yang diangkut ataupun yang harus diangkut atas dasar persetujuan dari perusahaan ataupun badan yang menyelenggarakan angkutan tersebut.²⁰
3. Pengguna Jasa adalah setiap orang dan/ atau badan hukum yang menggunakan jasa perusahaan angkutan.²¹
4. Keselamatan dan kemandirian pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhan dan lingkungan maritim.
5. Pengangkutan adalah kegiatan pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain baik melalui angkutan darat, angkutan perairan, maupun angkutan udara dengan menggunakan alat angkutan.²²
6. Trayek adalah rute atau lintasan pelayaran angkutan dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya.
7. Agen adalah perusahaan angkutan laut nasional atau perusahaan nasional yang khusus didirikan untuk melakukan usaha keagenan kapal, yang di tunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing untuk mengurus kepentingan kapalnya selama berada di indonesia
8. Angkutan Multimoda adalah angkutan barang dengan menggunakan paling sedikit 2 (dua) moda angkutan yang berbeda atas dasar 1 (satu) kontrak yang menggunakan dokumen Angkutan Multimoda dari satu tempat diterimanya

¹⁴ Sekretariat Negara RI., 2009, Undang – Undang Negara Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Lembaran Negara Republik Indonesia tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1.

¹⁵ Sekretarian negara ri.,1992,Undang – Undang Negara Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 98.

¹⁶ Sekretariat Negara RI.,1983,Undang – Undang Negara Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1983 Tentang ZEE, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1983 Nomor 44, Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3260.

¹⁷ Mariati Bachtiar, *Hukum Perikatan*, Buku Ajar, Pusat Pengembangan Pendidikan Universitas Riau, Pekanbaru: 2007, hlm.16

¹⁸ Subekti, *Hukum Perjanjian*, PT. Intermasa, Jakarta, 1990, hlm.1.

¹⁹ Raharjo, Satjipto. *Ilmu Hukum*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung : 2000 hlm 55

²⁰ Pasal 1 ayat (25) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

²¹ Pasal 1 ayat (12) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

²² Purba, Hasim, *Hukum Pengangkutan di Laut*, Pustaka Bangsa Press, Medan: 2005. Hlm.11

tempat yang di tentukan untuk penyerahan barang tersebut.

F. Metode Penelitian

1. Jenis penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penulisan hukum ini adalah penelitian hukum sosiologi yaitu pendekatan masalah yang diteliti dengan sifat hukum yang nyata atau sesuai dengan kenyataan hidup didalam masyarakat. Penelitian ini hendak melihat korelasi antara hukum dengan masyarakat sehingga mengungkap efektivitas berlalunya hukum dalam masyarakat.²³

2. Lokasi penelitian

Lokasi penelitian yang penulis tetapkan penulis berada di 2 daerah yaitu Pekanbaru yakni PT. Naga Line Pekanbaru di Pelabuhan Sungai Duku dan Selatpanjang di kantor PT. Naga Line jalan Jendral Achmad Yani.

3. Populasi dan Sempel

a. Populasi

Populasi dapat berupa himpunan orang, benda (hidup atau mati), kejadian, kasus-kasus, waktu atau tempat dengan sifat atau ciri-ciri yang sama.²⁴ Adapun yang menjadi populasi dalam penelitian hukum sosiologis ini antara lain Pengguna Jasa Angkutan PT. Naga Line.

b. Sempel

sempel merupakan bagian dari keseluruhan populasi yang akan dijadikan obyek penelitian yang dianggap dapat mewakili keseluruhan populasi, dan metode yang dipakai adalah *metode purposive*.

4. Sumber data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder:

a. Data Primer

Data Primer adalah data penulis dapatkan atau diperoleh secara langsung melalui responden (lapangan) yang sesuai dengan permasalahan.

b. Data Sekunder

Data sekunder dibedakan menjadi 3 (tiga), yaitu bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier²⁵

1) Bahan Hukum primer

Bahan-bahan hukum primer terdiri dari perundang-undangan, catatan-catatan resmi atau risalah dalam pembuatan perundang-undangan.

2) Bahan Hukum Sekunder

meliputi buku-buku teks, kamus-kamus hukum, dan jurnal-jurnal hukum.²⁶

3) Bahan Hukum Tersier

merupakan bahan hukum penunjang yang pada dasarnya mencakup bahan-bahan yang memberikan petunjuk terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Misalnya, kamus hukum dan ensiklopedia hukum.²⁷

5. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data yang penulis lakukan dalam penelitian ini adalah:

- Wawancara yaitu teknik pengumpulan data yang penulis lakukan dalam bentuk tanya jawab langsung kepada responden di lapangan.
- Studi Kepustakaan yaitu untuk memperoleh data sekunder, landasan ini yang mendukung proposal skripsi ini, penulis mempelajari buku-buku, literature, catatan kuliah yang ada hubungannya dengan proposal skripsi ini.²⁸

6. Analisis Data

Setelah diperoleh data, baik primer maupun sekunder, penulis menganalisis data secara kualitatif, dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan, kemudian membandingkan data yang penulis teliti. Tahapan analisis penulis mulai dari data yang diperoleh dalam wawancara disajikan dalam bentuk pembahasan dengan uraian kalimat dan pengumpulan data dari bahan hukum primer.

²⁵ Amirudin dan Zainal Askin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2004, hlm.30

²⁶ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Jakarta: Prenada Media, 2005, hlm.141

²⁷ Soerjono Soekanto dan Sri Mamadji, *Penelitian Hukum Normatif*: Jakarta: Rajawali Pers, 2011, hlm. 33

²⁸ *Ibid*, hlm. 33

²³ Amiruddin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, PT. Raja Grafindo, Jakarta, 2012, hlm. 162.

²⁴ Bambang Sunggono, *Metode Penelitian Hukum*, PT Rajawali Pers, Jakarta, 2006, hlm, 118.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

- A. Tinjauan Umum Tentang Tanggung Jawab
- B. Tinjauan Umum Tentang Pengangkutan

BAB III

GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

A. Gambaran Umum Kota Pekanbaru

1. Keadaan Geografis

Kota Pekanbaru secara geografis terletak antara 101° 14'-101° 34' Bujur Timur dan 0° 25'-0° 45' Lintang Utara. Dengan ketinggian dari permukaan laut berkisar 5-50 meter. Permukaan wilayah bagian utara landai dan bergelombang dengan ketinggian berkisar antara 5-11 meter. Kota Pekanbaru dibelah oleh aliran Sungai Siak, yang mengalir dari barat hingga timur, serta memiliki anak sungai seperti Sungai Umban Sari, Sail, Air Hitam, Sibam, Setukul, Kelulut, Pengambang, Ukai, Sago, Senapelan, Limau dan Tampan.

Nama Payung Sekaki tidak begitu dikenal pada masanya melainkan Senapelan. Perkembangan Senapelan berhubungan erat dengan perkembangan Kerajaan Siak Sri Indrapura. Semenjak Sultan Abdul Jalil Amaludin Syah menetap di Senapelan, beliau membangun istananya di Kampung Bukit berdekatan dengan perkampungan Senapelan. Diperkirakan istana tersebut terletak di sekitar Masjid Raya sekarang. Sultan Abdul Jalil Amaludin Syah mempunyai inisiatif untuk membuat Pekan di Senapelan tetapi tidak berkembang, Usaha yang telah dirintis tersebut kemudian dilanjutkan oleh putranya Raja Muda Muhammad Ali di tempat baru yaitu disekitar pelabuhan sekarang.

Selanjutnya pada hari Selasa tanggal 21 Rajah 1204 H atau tanggal 23 Juni 1784 M berdasarkan musyawarah datuk-datuk empat suku (Pesisir, Lima Puluh, Tanah Datar dan Kampar), negeri Senapelan diganti namanya menjadi "Pekan Baharu" selanjutnya diperingati sebagai hari lahir Kota Pekanbaru. Mulai saat itu sebutan Senapelan sudah ditinggalkan dan mulai populer sebutan

"PEKAN BAHARU". Yang dalam bahasa sehari-hari disebut PEKANBARU.

2. Kependudukan

Jumlah penduduk Kota Pekanbaru, seiring dengan pertumbuhan penduduk Indonesia secara keseluruhan, mengalami pertumbuhan yang pesat dari tahun ketahun. Pertumbuhan tersebut mencakup penambahan penduduk karena kelahiran dan penambahan karena urbanisasi atau migrasi. Kota Pekanbaru sebagai ibukota Provinsi Riau serta salah satu kota besar di Indonesia, juga memiliki angka pertumbuhan penduduk yang tinggi. Di sepanjang tahun 1980-an, pertumbuhan penduduk mencapai 6% per tahun, yakni dua kali lipat dari rata-rata pertumbuhan penduduk nasional. Di tahun 1990, Kota Pekanbaru memiliki penduduk sebanyak 341.000 jiwa, ketika tahun 1961 hanya sekitar 71.000 jiwa saja. Sedangkan tahun 1997, jumlah penduduk Kota Pekanbaru mencapai 481.781 jiwa.

B. Gambaran Umum PT. Naga Line

1. Sejarah

PT. Naga Line Pekanbaru adalah perseroan yang bergerak di bidang jasa dan konsultasi pelayaran. Merupakan anak perusahaan dari PT. Trans Riau Jaya Ekspres. berkedudukan di jalan Yos Sudarso no 28a (simpang Jalan Harmonis) Pekanbaru-Riau. PT. Naga Line Pekanbaru sebagai salah satu penyedia jasa transportasi pelayaran yang mulai beroperasi sejak 12 Agustus 2012 dengan semboyan "**kami peduli kenyamanan anda**". Ivan Ivantan selaku Direktur Naga Line memaparkan bahwa sejak tanggal 12 Agustus 2012 Naga Line akan melayani penumpang dari Riau yang akan melakukan perjalanan dengan rute Pekanbaru-Selatpanjang.²⁹

Ada dua jenis armada yang telah di persiapkan untuk melayani penumpang, yakni armada bus dan *speedboat*. Untuk tujuan Pekanbaru -Selatpanjang. Adapun fasilitas yang tersedia antarlain full Ac, toilet, Tv dan fasilitas penunjang lainnya. Jumlah bus yang tersedia adalah 12 unit terdiri dari 2 tipe bus yakni bus *reguler standard* dengan total *seat*

²⁹ <http://m.facebook.com/pages/category/local-business/NAGA-LINE-332311223525154/> , diakses pada Rabu, 29 April 2020 pukul 14.55 wib

24 dan bus VIP dengan total seat 16 yang terbagi atas 12 seat VIP dan 4 seat VVIP. Armada bus sendiri merupakan kerjasama kepada 2 karoseri ternama di Pulau Jawa, yaitu Rahayu Santosa dan Trijaya Union.

Sementara untuk armada angkutan sungai dan laut menggunakan speedboat dengan kapasitas tempat duduk berjumlah 101 (seratus satu) penumpang yang mana penempatan tempat duduk berdasarkan nomor yang tertera pada tiket penumpang.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Pelaksanaan Tanggung Jawab PT. Naga Line Pekanbaru terhadap Keselamatan Penumpang dari Pekanbaru tujuan Selatpanjang dari Tahun 2018-2019

1. Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Keselamatan Penumpang

Pengangkutan diselenggarakan dengan tujuan untuk membantu memindahkan penumpang dan/ atau barang dari satu tempat ke tempat lain secara efektif dan efisien. Dikatakan efektif dan efisien karena perpindahan barang atau orang tersebut dapat dilakukan sekaligus atau dalam jumlah banyak, sedangkan dikatakan efisien karena dengan menggunakan pengangkutan perpindahan jadi relatif lebih singkat atau cepat dalam ukuran jarak dan waktu tempuh dari tempat awal ke tempat tujuan.³⁰Jaminan keselamatan penumpang pada transportasi publik ialah syarat mutlak, tidak ada toleransi soal itu. Negara harus memastikan keselamatan hanya memiliki standar tunggal agar tak tercipta ruang-ruang negosiasi atau bahkan tawar menawar terkait dengan keselamatan.³¹ Transportasi laut, sungai dan danau memegang peranan penting untuk memudahkan pengangkutan orang dan barang. Disamping itu, transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang memiliki sumber daya alam yang

besar. Dalam hal ini keselamatan sekali lagi merupakan hal yang utama dan harus menjadi perhatian oleh perusahaan yang bergerak di bidang pelayaran seperti yang dilakukan oleh PT. Naga Line Pekanbaru. Hal ini di tegaskan dalam Pasal 40 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang intinya menegaskan bahwa perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan penumpang dan/ atau barang yang diangkutnya. Terkadang pengangkutan dengan menggunakan kapal laut seringkali menimbulkan suatu permasalahan bagi pelayaran penumpang. Salah satunya adalah tidak terpenuhinya persyaratan teknis kelaiklautan dan persyaratan minimal angkutan penyebrangan. Sehingga tidak sedikit penumpang mengalami kerugian baik materil maupun non materil.³²

Tanggung jawab yang tertuang dalam Pasal 40 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran,tersebut kembali diperjelas kedalam Pasal 41 Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menentukan sebagai berikut:³³

a. Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa:

- 1) Kematian atau lukanya penumpang yang di angkut;
- 2) Musnah, hilang, atau rusaknya barang yang di angkut;
- 3) Keterlambatan angkutan penumpang dan/ atau barang yang di angkut; atau
- 4) Kerugian pihak ketiga.

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

b. Perusahaan angkutan perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya

³²

<https://moraref.kemenag.go.id/documents/article/98465960431726154> diakses pada tanggal 19 april 2020 pukul 20.40

³³ Pasal 40-41 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

³⁰ Lois, Adi Putra, Loc. Cit

³¹ <https://www.victorynews.id/editorial-prioritas-keselamatan-penumpang/> diakses pada Tanggal 19 April 2020 Pukul 20.25

sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Ketentuan Pasal 41 ayat (3) dapat diperoleh bahwa atas tanggung jawabnya sebagaimana di maksud pada Pasal 41 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yaitu akibat dari pengoperasian kapal, pengangkut juga wajib untuk mengasuransikan tanggung jawab tersebut. apabila pengangkut tidak melaksanakan ketentuan Pasal 41 ayat (3) diatas, dapat di jatuhkan sanksi yang ditentukan sesuai Pasal 292 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Sesuai dengan Pasal 40 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pada dasarnya pengangkut (penyedia jasa) bertanggung jawab atas musnah, hilang, atau rusaknya barang yang di angkut sejak barang tersebut di terima oleh pengangkut dari pihak ada beberapa prinsip tanggung jawab dalam pengangkutan:³⁴

- a. Prinsip tanggung jawab berdasarkan adanya unsur kesalahan (*Fault Liability*)
- b. Prinsip praduga untuk selalu bertanggung jawab (*Presumption of Liability*)
- c. Prinsip praduga untuk selalu tidak bertanggung jawab (*Presumption of Non Liability*)
- d. Prinsip tanggung jawab mutlak (*Absolute Liability*)
- e. Prinsip pembatasan tanggung jawab (*Limitation of Liability*)

Berdasarkan kenyataan mengenai tanggung jawab terhadap pengguna jasa pengangkutan, pelaku usaha memiliki prinsip praduga untuk selalu bertanggung jawab (*Presumption of Liability*), karena prinsip ini tertuang dalam Pasal 41 ayat (2) yang menyatakan:

“Jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c dan huruf d bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan perairan dapat

dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya”

Tanggung jawab perusahaan pengangkutan bukan hanya soal memindahkan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain dengan selamat, akan tetapi banyak aspek yang harus di perhatikan seperti beberapa fasilitas alat-alat penyelamat dan beberapa fasilitas khusus. Pasal 42 ayat (1) dan ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengatakan bahwa:³⁵

- a. Perusahaan angkutan di perairan wajib memberikan fasilitas khusus dan kemudahan bagi penyandang cacat, wanita hamil, anak di bawah usia 5 (lima) tahun, orang sakit dan orang lanjut usia.
- b. Pemberian fasilitas khusus dan kemudahan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak di pungut biaya tambahan.

Keselamatan pelayaran tidak terlepas dari peran Syahbandar karena persoalan terbesar terjadinya kecelakaan pelayaran diawali dari diabaikannya prosedur atau dengan kata lain Syahbandar tidak melaksanakan tugas dengan sebagaimana mestinya. Keberadaan syahbandar merupakan manifestasi dari bentuk kehadiran pemerintah dalam lalu lintas laut.³⁶

Hasil wawancara dengan Bapak Efendi sebagai Nahkoda, merupakan karyawan tetap yang telah bekerja di perusahaan selama lebih kurang 7 (tujuh) tahun lamanya, bila ada kecelakaan ataupun keadaan darurat, saya sebagai nahkoda atau kapten kapal akan memberitahukan kepada otoritas pelabuhan pihak kapal untuk segera menghubungi bantuan, walaupun terkadang kita menunggu sampai ke dermaga pelabuhan.³⁷ Dan dari temuan penulis dilapangan, menyimpulkan bahwa beberapa dermaga keberangkatan yang masuk kedalam rute pengangkutan dari PT. Naga Line Pekanbaru mengalami beberapa kondisi

³⁵ Pasal 42 ayat (1) dan ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

³⁶ Pasal 208 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

³⁷ Wawancara Bapak Efendi Nahkoda atau Kapten Kapal Naga Line di Pelabuhan Tanjung Buton

yang memprihatinkan. Dimana untuk dermaga dari pihak PT. Naga Line Pekanbaru sendiri terlihat kurangnya fasilitas keselamatan bagi penumpang seperti tidak adanya pagar pembatas dan tidak adanya tangga untuk menumpang naik dan turun dari kapal. Pihak pengangkut sama sekali tidak memenuhi tanggung jawab terhadap keamanan dan keselamatan penumpang. Fasilitas yang tidak ada seperti *life jacket* yang kurang banyak dan sudah rusak, sekoci, alat pemadam yang masih minim, informasi pedoman keselamatan lalu lintas. Lihat pada Gambar IV.7 tidak adanya tempat atau fasilitas khusus yang disediakan, terlebih lagi ada beberapa penumpang yang tidak kebagian tempat duduk, serta anak di bawah umur yang duduk di dalam ruangan merokok.

Kerugian yang di alami oleh pengguna jasa terkait dengan kurangnya fasilitas baik di dermaga pelabuhan ataupun dari peyedia jasa pengangkutan, yang mana seharusnya pihak pengangkut menyediakan fasilitas yang telah diatur dalam peraturan perundang-undangan. Dalam kasus di atas, perusahaan pengangkutan seharusnya tidak mengabaikan aspek keamanan, kenyamanan dan keselamatan penumpang yang telah di atur dalam Undang-Undang Pasal 40, Pasal 41 dan Pasal 42 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Serta Pasal 23 ayat (1) dan ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda.

B. Upaya yang Dilakukan Penumpang Pengguna Jasa Angkutan terhadap Kerugian dalam Pengangkutan dari Pekanbaru tujuan Selatpanjang.

1. Kerugian yang Dialami Penumpang dalam pengangkutan dari Pekanbaru tujuan Selatpanjang.

PT. Naga Line Pekanbaru merupakan perusahaan yang melakukan Pengangkutan Multimoda , yaitu angkutan yang menggunakan paling sedikit 2 (dua) moda angkutan yang berbeda atas dasar 1 (satu) kontrak dengan dokumen angkutan multimoda dari satu tempat diterimanya barang oleh badan usaha angkutan multimoda ke suatu

tempat yang ditentukan kepada penerima angkutan multimoda. Setiap penumpang atau pengguna jasa pengangkutan melakukan upaya apabila haknya sebagai pengguna jasa tidak di perolehnya. Sebelum itu pengguna harus mengetahui kewajiban yang dimilikinya. Berdasarkan Pasal 16 Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda. Hak dan kewajiban penumpang pada Pengangkutan Multimoda, yaitu :³⁸

- a. Setiap penumpang wajib memiliki tiket. Dalam pasal ini setiap penumpang dituntut wajib untuk memiliki tiket. Biasanya satu tiket digunakan oleh penumpang yang namanya tertera di dalam tiket.
- b. Membayar ongkos angkut sesuai dengan perjanjian yang tertuang dalam dokumen angkutan multimoda. Dalam pasal ini pengguna jasa wajib membayar biaya perjalanan yang mana telah di sepakati besaran biayanya melalui sistem tiket.
- c. Memberikan informasi yang benar dan akurat mengenai jenis, keadaan, jumlah, berat dan volume barang, penandaan, waktu, dan tempat barang diterima oleh badan usaha angkutan multimoda dari pengguna jasa serta waktu dan tempat barang diserahkan kepada penerima barang yang dituangkan dalam dokumen angkutan multimoda; dan dalam pasal ini ketentuan mengenai pengiriman barang atau bagasi harus jelas, terutama hal hal yang boleh atau tidaknya di bawa oleh penumpang atau pengguna jasa.
- d. Memberitahukan dan memberi tanda atau label sebagai barang khusus atau barang berbahaya dalam hal barang yang dikirim berupa barang khusus atau barang berbahaya sesuai dengan konvensi internasional dan ketentuan peraturan perundang-undangan. Dalam pasal ini, pihak pengangkutan menekankan bahwa untuk barang bawaan penumpang harus memiliki informasi barang bawaan apakah barang yang di bawa termasuk barang

³⁸ Pasal 16 Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda

pecah belah atau barang yang bersifat cair dan lain sebagainya.

Dalam hal ini, penumpang atau pengguna jasa telah melakukan kewajiban secara patut dengan itikad baik, membayar sesuai dengan yang di tetapkan dengan harapan mendapat jaminan keamanan, keselamatan, dan kenyamanan dari pihak pengangkut. Penumpang atau pengguna jasa telah melakukan kewajibannya, maka dari itu pengguna jasa berhak menuntut haknya sesuai dengan Pasal 17 Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda yaitu:

- a. Penumpang mendapatkan pelayanan sesuai ketentuan dalam dokumen angkutan multimoda;
- b. Mengajukan klaim untuk memperoleh ganti rugi dalam hal badan usaha angkutan multimoda tidak memenuhi kewajibannya sesuai dokumen angkutan multimoda;
- c. Memperoleh informasi mengenai keberadaan barang.

Memperhatikan hak-hak di atas, maka secara keseluruhan pada dasarnya ada beberapa hak pengguna jasa atau penumpang yaitu hak atas keamanan dan keselamatan, hak untuk memperoleh informasi, hak untuk memilih, hak untuk di dengar, hak untuk dilayani dengan benar, hak untuk memperoleh ganti kerugian, hak untuk memperoleh pendidikan, hak untuk mendapatkan sesuatu sesuai dengan nilai tukar yang diberikan dan hak untuk mendapatkan perlindungan dan penyelesaian hukum yang patut. Selanjutnya masing-masing hak tersebut dapat di uraikan sebagai berikut:³⁹

- a. Hak atas keamanan dan keselamatan.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Saudari Tika Nisari selaku pengguna jasa pengangkutan, tika mengatakan bahwa pelabuhan sungai duku sudah memiliki beberapa fasilitas yang cukup mendukung. Akan tetapi ada beberapa larangan yang terkesan di abaikan seperti larangan Dilarang Merokok di dalam ruangan, yang mana

³⁹ Manurung, Yuli. "tanggung jawab pelaku usaha terhadap kerugian konsumen pengguna krim pemutih berbahaya di kota pekanbaru", S-1 kearsipan fakultas hukum, UNRI, 2020

masi banyak orang merokok di tempat tersebut. 40 Ketua DPRD Kab. Kep. Meranti, Ardiansyah yang juga selaku pengguna jasa pengangkutan tersebut mengatakan bahwa kondisi pelabuhan dan jembatan sudah tidak layak dan berbahaya, sementara aktifitas di pelabuhan sangat tinggi. Kemudian juga penumpang diwajibkan membayar biaya untuk melewati pelabuhan sebesar Rp. 5000 per orang dan untuk barang sebesar Rp. 10.000 per barang.⁴¹

Penulis juga mewawancarai pengguna jasa Saudara Fazli, Yudha dan Randi yang kebetulan dihari yang sama menaiki armada pengangkutan. Berdasarkan keterangan dari hasil wawancara mereka mengatakan kurang puas dengan layanan dan fasilitas yang diberikan pihak pengangkut. Seperti tidak teraturnya tempat duduk, jarak tempat duduk antara satu penumpang dengan penumpang lainnya yang terlalu dekat dan beberapa fasilitas yang kurang lengkap.⁴² Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Ibu Suwarni yang melakukan perjalanan dengan keluarganya, mereka terpaksa mengambil ruangan depan yang biasanya ruangan ini digunakan khusus untuk ruangan merokok, padahal Ibu Suwarni membawa anak yang masih di bawah umur.⁴³

- b. Hak untuk memperoleh informasi
- c. Hak untuk memilih
- d. Hak untuk di dengar
- e. Hak untuk dilayani dengan benar
- f. Hak untuk memperoleh ganti rugi
- g. Hal untuk memperoleh pendidikan
- h. Hak untuk mendapatkan barang sesuai dengan nilai tukar

⁴⁰ Wawancara Tika Nisari pada Minggu, 15 Februari 2020 pada Pukul 18.47 di @momosushi_pku

⁴¹ <https://m.goriau.com/berita/baca/pengelola-pelabuhan-tanjung-buton-diminta-pakai-hati.html> diakses pada 10 mei 2020 pukul 19.07

⁴² Wawancara Fazli, Yudha dan Randi pada 10 Desember 2019 Pukul 9.40 di Pelabuhan Sugai Duku

⁴³ Wawancara Ibuk Suwarni pada 10 Desember 2019 Pukul 10.46 di Pelabuhan Sugai Duku

i. Hak untuk mendapatkan upaya penyelesaian hukum yang patut

2. Upaya Yang Dilakukan Penumpang Pengguna Jasa Angkutan Terhadap Kerugia yang Mereka alami.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Saudari Hafizah sepanjang beroperasinya pelayaran kapal Naga Line Pekanbaru, jika terjadi suatu permasalahan dalam kaitannya dengan penumpang atau pengguna jasa maka akan dilakukan penyelesaian terlebih dahulu dengan cara kekeluargaan dengan penyelesaian di luar pengadilan dengan tujuan mendapatkan kata damai dari kedua belah pihak, namun apabila tidak selesai pihak perusahaan menyerahkan kepada pihak yang berwajib untuk di selesaikan melalui jalur pengadilan.⁴⁴

Dalam upaya penyelesaian ganti kerugian yang dialami penumpang untuk menuntut haknya, penumpang yang melakukan upaya harus memenuhi kewajibannya yakni mengikuti upaya penyelesaian sengketa secara patut. Pasal 24 Undang-Undang Dasar Tahun 1945, Bahwa kekuasaan kehakiman dilakukan oleh sebuah Mahkamah Agung dan Badan Peradilan yang berada di bawahnya. Badan peradilan adalah pemegang kekuasaan kehakiman yang mewujudkan hukum dan keadilan. Meskipun demikian sistem hukum Indonesia juga membuka peluang menyelesaikan sengketa di luar pengadilan (nonlitigasi).⁴⁵

Litigasi adalah penyelesaian sengketa atau perkara melalui jalur pengadilan dan sebaliknya nonlitigasi adalah penyelesaian perkara diluar pengadilan dengan cara penyelesaian sengketa alternatif. Sengketa hukum yang akan diselesaikan melalui upaya hukum (*rech midellen*) proses litigasi di pengadilan dalam rangka mempertahankan suatu hak disebut perkara.

Gatot. P. Soemartono dalam bukunya terdapat macam macam alat penyelesaian sengketa yakni.⁴⁶

a. Negosiasi

Cara penyelesaian masalah dengan melalui diskusi (musyawarah) secara langsung antara pihak-pihak yang bersengketa yang hasilnya diterima oleh kedua belah pihak. Dari pengertian tersebut, negosiasi seperti suatu seni untuk mencapai kesepakatan dari ilmu pengetahuan yang di pelajari. Dalam praktiknya, negosiasi dilakukan karena 2 alasan, yaitu :

- 1) Untuk mencari suatu yang baru yang tidak dapat dilakukan sendiri,
- 2) Untuk memecahkan perselisihan sengketa yang timbul diantara para pihak.

b. Mediasi

Cara penyelesaian masalah dengan melibatkan pihak ketiga yang netral, yang tidak memiliki kewenangan mengambil keputusan, yang membantu pihak pihak yang bersengketa mencapai penyelesaian (solusi) yang diterima oleh kedua belah pihak.

c. Konsiliasi

penyelesaian sengketa mereka. Konsiliator pada umumnya dapat menawarkan alternatif-alternatif penyelesaian yang digunakan sebagai bahan pertimbangan oleh para pihak untuk memutuskan. Jadi, hasil konsolidasi meskipun merupakan kesepakatan para pihak itu merupakan hasil dari intervensi konsilidator sendiri. Dalam kaitan itu, konsiliasi dalam banyak hal mirip dengan mediasi otoritatif dimana mediator juga lebih banyak mengerahkan para pihak.

d. Arbitrase

Cara penyelesaian suatu sengketa peradata di luar peradilan umum yang didasari pada perjanjian arbitrase yang

⁴⁴ Wawancara Hafizah Operator Lapangan pada 10 Desember 2019 Pukul 13.40 Dermaga Tanjung Buton

⁴⁵ <http://www.suduthukum.com/2017/01/litigasi-dan-non-litigasi.html> diakses pada tanggal 6 april 2020

⁴⁶ <https://dspace.uui.ac.id/bitstream/handle/123456789/7133/TANGGUNG%20JAWAB%20PENGAN>

GKUT%20ANGKUTAN%20UMUM%20TERHADAP%20PENUMPANG%20YANG%20MENGALAMI%20KERUGIAN%20AKIBAT%20KECELAK.pdf?sequence=1&isAllowed=y diakses pada 31 mei 2020 pukul 20.56

dibuat secara tertulis oleh para pihak yang bersengketa.

BAB V PENUTUP

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan maka dapat ditarik kesimpulan dan sama sebagai berikut:

A. Kesimpulan

1. Pelaksanaan Tanggung Jawab PT. Naga Line Pekanbaru terhadap keselamatan penumpang dari Pekanbaru ke Selatpanjang masih banyak kekurangan. Berdasarkan Pasal 40 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang intinya menegaskan bahwa perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan penumpang dan/ atau barang yang diangkutnya. Pada kenyataannya pihak PT. Naga Line Pekanbaru belum melaksanakan tanggung jawabnya sebagai Pengangkut. Hasil dari temuan penulis dilapangan, menyimpulkan bahwa beberapa dermaga keberangkatan yang masuk kedalam rute pengangkutan dari PT. Naga Line Pekanbaru mengalami beberapa kondisi yang memprihatinkan. Dimana untuk dermaga dari pihak PT. Naga Line Pekanbaru sendiri terlihat kurangnya fasilitas keselamatan bagi penumpang seperti tidak adanya pagar pembatas dan tidak adanya tangga untuk menumpang naik dan turun dari kapal. Pihak pengangkut sama sekali tidak memenuhi tanggung jawab terhadap keamanan dan keselamatan penumpang. Tidak adanya tempat atau fasilitas khusus yang disediakan, terlebih lagi ada beberapa penumpang yang tidak kebagian tempat duduk, serta anak di bawah umur yang duduk di dalam ruangan merokok.
2. Upaya yang dilakukan penumpang pengguna jasa angkutan yang mengalami kerugian dilakukan dengan cara musyawarah dengan pihak pengangkut, walaupun hal itu terkadang hanya formalitas dan tidak membuahkan hasil. Pasal 23 Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda tentang batas tanggung jawab badan usaha atau angkutan atas rusak atau hilangnya barang diberikan dalam bentuk ganti rugi, dan dalam Pasal 298 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran setiap orang yang tidak memberikan jaminan atas

pelaksanaan ganti rugi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 100 ayat (3). Namun pada kenyataannya penumpang yang merasa dirugikan atas pelayanan dari pihak pengangkut memilih untuk melakukan upaya di luar pengadilan dari pada berurusan dengan pihak pengangkut melalui pengadilan dikarenakan tidak mau berbelit-belit dalam penyelesaian masalah. PT. Naga Line Pekanbaru dalam klausulnya pada tiket penumpang menjelaskan dalam *point* ke-8 (delapan) bahwa pihak pengangkut tidak bertanggung jawab atas rusak atau hilangnya barang-barang yang dibagaskan. Hal ini membuat sebagian pengguna jasa mengalami kesulitan meminta ganti kerugian jika ada barang yang rusak atau hilang kepada pihak pengangkut.

B. Saran

1. Penulis berharap kedepannya dari pihak PT. Naga Line Pekanbaru lebih memperhatikan tanggung jawabnya sebagai pihak pengangkut dalam memberikan layanan kepada pengguna jasa dengan tidak mengabaikan aspek-aspek keamanan, kenyamanan dan keselamatan yang telah di atur dalam perturan perundang-undangan, sehingga penumpang atau pengguna jasa tidak mengalami kerugian.
2. Kedepannya untuk pihak PT. Naga Line Pekanbaru tidak melakukan upaya sebelah pihak dalam menyelesaikan permasalahan ganti rugi yang di derita oleh pengguna jasa atau penumpang dengan mencabut klausul perjanjian yang tertera dalam tiket, sehingga penumpang yang mengalami kerugian akibat dari hilang atau rusaknya barang mendapat ganti rugi yang layak sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Abdulkadir, Muhammad, "Arti Penting dan Strategis Multimoda Pengangkutan Niaga Di Indonesia Dalam Perspektif Hukum Bisnis Indonesia Pada Era Globalisasi Ekonomi", Genta Perss, Jakarta, 2007.
- Abidin, Zainal, *Hukum Dagang*, Penerbit Rajawali Pers, Jakarta : 2013.
- Amirrudin dan Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta: 2010.
- Ashofa, Burhan, *Metode Penelitian Hukum*, Rineka Cipta, Jakarta, 2012.
- Asikin, Zainal, *Hukum Dagang*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta: 2013.
- E. Saefullah Wiradipradja, *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*, Liberty, Yogyakarta: 1989.
- E Suherman, *Aneka Masalah Hukum Kedirgantaraan* (Himpunan Makalah 1961-1995), Mandar Maju, Bandung: 2000.
- Patrik, Purwahid, *Dasar-dasar Hukum Perikatan, Perikatan yang Lahir Dari Perjanjian dan Dari Undang-Undang*, Mandar Maju, Bandung: 1994.
- Prodjodikoro, Wirjono, *Azas-azas Hukum Perjanjian*, Vorkink, Bandung: 1973.
- Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Prenada Media Group, Jakarta: 2011.
- Purba, Hasim, *Hukum Pengangkutan di Laut*, Penerbit Pustaka Bangsa Press, Medan : 2005.
- Rahardjo, Adisasmita, *Analisis Kebutuhan Transportasi*, Penerbit Graha Ilmu, Yogyakarta: 2015.
- Raharjo, Satjipto. *Ilmu Hukum*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung : 2000.
- Ridwan Khairandy, *Pokok-pokok Hukum Dagang Indonesia*, FH UII Press, Yogyakarta: 2014.
- Soekanto, Soerjono, *Pengantar Penelitian Hukum.*, Universitas Indonesia Press (UI Press), Jakarta: 1990.
- Salim H.S, *Pengantar Hukum Perdata Tertulis (BW)*, PT. Sinar Grafika, Jakarta: 2008
- Subekti.R, *Pokok – Pokok Hukum Perdata*, Intermasa, Jakarta: 1984

- Sugon, Bambang, *Metodologi Penelitian Hukum*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta: 2012
- Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, PT. Grasindo, Jakarta: 2000
- Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia*, CV Rajawali, Jakarta: 1981
- Soegijatno Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Rineka Cipta, Jakarta: 2005

B. Jurnal/ Skripsi

- Abidin A. Kurnia Ecla Julianto, 2015, *Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan terhadap Penumpang dan Bagasi Kabin dalam Kecelakaan Pengangkutan Udara di Indonesia* (Skripsi Sarjana Hukum Universitas Muhammadiyah Yogyakarta)
- Anggraini Reni, *Perjanjian Kerjasama Jasa Operator Yang Aman Dan Menjamin Kepastian Hukum Di Bidang Transportasi*, Jurnal "Media Hukum", Volume 22, Nomor 2, Desember 2015, ISSN : 2503-1023
- Anwar, Moh *Perjanjian Pengangkutan Barang Pada PT. Kerta Gaya Pusaka (KGP) Dan Akibat Hukumnya Jika Terjadi Wanprestasi*, Jurnal "Jendela Hukum" Fakultas Hukum Unija, Volume I, Nomor 2, September 2014, ISSN : 2355-9934
- Cheng, Bin., 1998., Article VI of the 1967 Space Treaty Revisited: 'Internasional Responsibility', 'National Activities' and 'The Appropriate State', Journal Space Law 26 (1) <http://puskkpa.lapan.go.id>
- Frans G, Von Der Dunk, 1991 *Liability Versus Responsibility in Space Law: Misconception or Misconstruction?*, Law, College of Space and Telecommunications Law Program Faculty Publication, University of Nebraska-Lincoln Year. <http://puskkpa.lapan.go.id>
- Judgment of United States District Court, No.C 09-05665 February 16, 2011, "Momarandum And Order", Jurnal West Law, California. diakses melalui <http://fh.unri.ac.id/index.php/perpustakaan>), pada Tanggal 4 Oktober 2019 dan diterjemahkan oleh Google Translate.

Jurisdiction of District Court to Entertain Class Action by Consumers Pursuant to Provisions of Magnuson-Moss-Federal Warranty Act (15.U.S.C.A 2301 et seq), S4 ALR, Fed 919. Jurnal West Law, diakses melalui <http://fh.unri.ac.id/index.php/perpustakaan>), pada Tanggal 11 November 2019 dan diterjemahkan oleh Google Translate.

Manurung, Yuli., "Tanggung Jawab Pelaku Usaha terhadap Kerugian Konsumen Pengguna Krim Pemutih Berbahaya di Kota Pekanbaru", S-1 kearsipan Fakultas Hukum, UNRI, 2019

United Nation Conference On Trade And Development " United Nation Convention on Conditions for Registration of Ships", 7 Februari 1986 Hari Utomo, "siapa yang bertanggung jawab menurut hukum dalam kecelakaan kapal", diakses <http://ditjenpp.kemenkumham.go.id/jurnal/indek.php/jli/article/download/23/6> ,pada Tanggal 20 November 2019 pada Pukul 20.05 wib

Wiliam F. Olson, against Jhon Barton Payne, *Secretry of the Interior*, No. 3376 Columbia. October 5, 1920. Decided November 8, 1920, "UNITED STATES ex rel. OLSON", Jurnal West Law, *Court of Appeals of District of Columbia*. diakses melalui <http://fh.unri.ac.id/index.php/perpustakaan>), pada Tanggal 4 Oktober 2019 dan diterjemahkan oleh Google Translate.

C. Peraturan Perundang-undang

Undang-Undang Dasar Republik Indonesia 1945 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Sekretariat Negara RI.,1983,Undang-Undang Negara Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1983 Tentang ZEE, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1983 Nomor 44, Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3260.

Sekretarian negara ri.,1992,Undang-Undang Negara Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 98.

Sekretariat Negara RI., 2009, Undang -Undang Negara Republik Indonesia Nomor 1

Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1.

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan.

Peraturan Pemerintah nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda

D.Website

Jabal Nur " tanggung jawab pengangkut dan pengawas pelayaran pada pelayaran rakyat",diakses dari

<http://media.neliti.com/media/publications/276892-tanggung-jawab-pengangkut-dan-pengawas-p-2c74c825.pdf>, pada tanggal 20 November 2019 Pukul 20.15 wib

<http://pekanbaru.go.id/p/hal/sejarah-pekanbaru>. diakses pada Rabu, 22 April 2020 Pukul 17.28 wib

<http://m.facebook.com/pages/category/local-business/NAGA-LINE-332311223525154/> , diakses pada Rabu, 29 April 2020 pukul 14.55 wib

<https://www.victorynews.id/editorial-prioritas-kesempatan-penumpang/> diakses pada tanggal 19 April 2020 Pukul 20.25

<https://www.gatra.com/detail/news/468773/kesehatan/pelabuhan-sungai-duku-pekanbaru-minim-sosialisasi-corona> diakses pada 26 April 2020 Pukul 19.05

E. Wawancara

Wawancara Supridawati pada minggu 4 Februari 2018 via telpon

Wawancara Tika Nisari, pada Minggu, 15 Februari 2020 pada Pukul 18.47 di @momosushi_pku

Wawancara Fiktori Petugas Syahbandar Pelabuhan Sungai Duku pada 13 April 2020 di Pelabuhan Sungai Duku

Wawancara Wawan (Syahbandar) Pelabuhan Tanjung Buton melalui whatsapp