

# **BAB I PENDAHULUAN**

## **A. LATAR BELAKANG**

Ruang geografis di Indonesia terdiri atas dataran yang membentuk ribuan pulau – pulau dari sabang sampai merauke yang sebagian besar merupakan kelautan. Keadaan geografis ini terbantu dengan semakin meluasnya guna pembangunan yang dilakukan oleh pemerintah yang meliputi bidang transportasi, oleh sebab itu memungkinkan terselenggaranya transportasi di Indonesia melalui lewat jalur darat, laut, dan udara sehingga transportasi menjadi kemajuan pembangunan dan terciptanya sarana dan prasarana untuk transportasi.

Fungsi transportasi adalah “Mengangkut barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain untuk meningkatkan daya guna dan nilainya”. Untuk di wilayah kelautan, transportasi laut dengan kapal laut merupakan salah satu pilihan transportasi yang sering digunakan masyarakat dalam lalu lintas antar pulau. Dilihat dari ongkos tarif harga yang terjangkau dan daya angkut yang cukup besar, kapal merupakan salah satu moda transportasi antar pulau yang diandalkan masyarakat luas.<sup>1</sup>

Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan penumpang/ orang dan atau/ barang dari

---

<sup>1</sup> Elfrida R. Gultom, “*Hukum Pengangkutan Laut*”, Penerbit Mitra Wacana Media, Edisi Pertama, Jakarta, 2020, hlm 9

suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim/ penumpang mengikatkan diri dengan membayar ongkos tarif angkutan. Dalam pengangkutan terbagi dua macam pengangkutan, ialah pengangkutan orang – orang atau penumpang dan pengangkutan barang – barang.<sup>2</sup>

Tujuan dari pengangkutan adalah tujuan pihak – pihak dalam pengangkutan yang diakui sah oleh hukum. Tujuan pihak – pihak yang diakui sah oleh hukum pengangkutan adalah “tiba di tempat akhir pengangkutan dengan selamat” dan “lunas ongkos pembayaran pengangkutan”. Tiba di tempat tujuan pengangkutan artinya sampai di tempat yang ditetapkan oleh pihak yang melakukan perjanjian pengangkutan tersebut. Dengan “selamat” artinya penumpang/ orang dan atau barang yang diangkut tidak mengalami kecelakaan, kerusakan, kehilangan, kekurangan, kemusnahan, tetap semula.<sup>3</sup>

Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang pelayanan penumpang kini sudah berbasis *Boarding Pass*. *Boarding Pass* yaitu dokumen/ klasula baku akses untuk menaiki transportasi kapal yang diberikan oleh pihak pengangkutan kepada calon penumpang yang sudah melakukan proses konfirmasi keberangkatan (*check-in*). Untuk memperoleh boarding pass, setelah kita melakukan proses *check-in* ulang terlebih dahulu disetiap *counter* baik itu secara manual maupun online. Setelahnya akan diperoleh

---

<sup>2</sup> *Ibid.*, hlm. 2

<sup>3</sup> *Ibid.*, hlm 2

cetakan *Boarding Pass* yang biasanya berisi identitas diri, gerbang (*gate*), nomor pelayaran, waktu boarding, nomor kursi, waktu *arrival*, dan *departure* kapal dan sebagainya. Dalam sistem ini penumpang bisa tepat waktu karena pembelian tiket sebelumnya dapat dilakukan secara *online*.<sup>4</sup>

Seorang penumpang yang ingin melakukan perjalanan dengan menggunakan kapal pada saat ini sudah diberlakukan pembelian tiket secara *online* dan sistem pelayanan penumpang berbasis *Boarding Pass* di terminal Tanjung Emas Semarang. Tiket kapal merupakan suatu dokumen yang mana menunjukkan bukti transaksi untuk digunakan mendapatkan *Boarding Pass* di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

Pengangkutan melalui laut dengan menggunakan kapal laut dapat memuat barang dan/atau orang dalam jumlah yang besar dengan biaya murah, hal ini tentu sangat menguntungkan bagi pengguna jasa pengangkutan. Pengertian kapal laut yang terdapat dalam Pasal 310 ayat (1) Kitab Undang – Undang Hukum Dagang (KUHD) adalah semua kapal yang dipakai untuk pelayaran di laut atau yang diperuntukan untuk itu. Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.<sup>5</sup>

Berdasarkan Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 38 bahwa Perusahaan pengangkutan di perairan wajib

---

<sup>4</sup> *Ibid.*, hlm 6

<sup>5</sup> Abdulkadir Muhammad, “*Hukum Pengangkutan Niaga*”, PT. Citra Bakti, Bandung, 2013, hlm 5

mengangkut penumpang dan /atau barang terutama pengangkutan pos yang disepakati dalam perjanjian pengangkutan. Perjanjian pengangkutan sebagaimana maksud dengan dibuktikan berupa karcis penumpang dan dokumen muatan. Dalam hal ini PT. PELNI sebagai topik permasalahan perusahaan dibidang transportasi laut harus memberikan fasilitas dalam ketentuan yang tertera di klausula baku (tiket) sebagai bukti terjadinya perjanjian pengangkutan diperairan antara pihak perusahaan pengangkutan dan penumpang/orang dan/atau pengguna jasa, dengan membayar biaya ongkos pengangkutan. Oleh sebab itu, dokumen pengangkutan atau tiket penumpang merupakan sebuah tanda bukti bahwa telah terjadinya suatu perjanjian dan dalam karcis tersebut memuat hak dan tanggung jawab masing – masing pihak selama perjanjian tersebut tidak melawan hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdota.<sup>6</sup>

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. Dengan ini pula menjelaskan bahwa segala bentuk kesepakatan yang termuat dalam dokumen muatan /atau karcis menjadi tanggung jawab perusahaan pengangkut untuk

---

<sup>6</sup> *Ibid.*, hlm. 9

memenuhinya, menjadi hak bagi penumpang untuk menuntut haknya sesuai perjanjian yang termuat di dokumen muatan.

Ada banyaknya permasalahan terkait pertanggungjawaban dalam klausula baku terdapat di karcis yang salah satunya ialah permasalahan jadwal keberangkatan angkutan penumpang yang tidak sesuai di dokumen muatan atau karcis yang sudah tertera, hal ini menjadi kerugian bagi penumpang. PT. PELNI telah mencatat sebanyak delapan jadwal perjalanan dari tujuh kapal PELNI yang mengalami keterlambatan keberangkatan, yang diakibatkan kondisi cuaca buruk selama periode Natal dan Tahun Baru terhitung tanggal 08 – 28 Desember 2022. Data tersebut dimiliki PELNI memberitahukan karna cuaca buruk membuat kapal rata – rata mengalami keterlambatan keberangkatan berlayar.<sup>7</sup>

Kapal dan wilayah yang tercatat antara lain KM Sinabung di Surabaya yang mengalami keterlambatan 8 jam pada tanggal 24 Desember 2022. Data keterlambatan kapal PELNI lainnya yaitu KM Leuser di Pelabuhan Ambon (6 jam pada 26 Desember); KM Tidar di Makassar (8 jam pada 24 Desember); KM Wilis di Makassar (72 jam pada 24 Desember); KM Egon di Pelabuhan Pare – Pare (14 jam pada 24 Desember) dan Pelabuhan Batulicin (48 jam pada 26 Desember); KM Dobonsolo di Pelabuhan Bau – Bau (7 jam pada 26 Desember); serta KM Bukit Raya di Pontianak (9 jam pada 27 Desember). Keterlambatan keberangkatan tersebut karna terhambat

---

<sup>7</sup> Press Release PT. PELNI (Persero), “Cuaca buruk jadi Tantangan, Pelni selalu perhatikan Himbauan Otoritas Pelabuhan”, No. : 01.03/01/PR/I/2023

gelombang tinggi saat melakukan pelayaran, khususnya kapal penumpang tipe 1000 dan 2000 yang memiliki panjang antara 99 hingga 146 m, tinggi haluan 9 hingga 100 m dan bobot kapal mencapai 1.450 hingga 3.175 ton. Dengan ukuran tersebut masih dapat diizinkan belayar menembus ombak mencapai 04 hingga 06 meter. “namun kami selalu memperhatikan dan mentaati maklumat pelayaran yang dikeluarkan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan setempat, jika otoritas pelabuhan menyatakan gelombang terlalu tinggi, maka kami akan menunda pelayaran, kami mohon maaf kepada penumpang yang perjalanannya terganggu akibat cuaca buruk” tambah Opik.<sup>8</sup>

Keberangkatan kapal yang sering terlambat bisa disebabkan karena kapal tidak memiliki Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Kapal dianggap tidak laik laut karena terbukti tidak memenuhi persyaratan ketentuan yang ditetapkan peraturan tentang keselamatan kapal seperti sertifikat kapal ada yang mati, alat keselamatan kurang memadai, muatan berlebih/ *over draft*, muatan tidak sesuai dengan dokumen muatan, dan buku pelaut mati.<sup>9</sup> Oleh karena itu sebelum kapal berangkat syahbandar harus melakukan pengawasan terhadap kapal yang ingin meninggalkan pelabuhan untuk memastikan bahwa kapal, awak kapal dan muatannya secara teknis-

---

<sup>8</sup> *Loc. Cit.*

<sup>9</sup> Festy, “*Wawancara Pribadi*”, Kepala Bagian Pelayanan, Pra Penelitian, 03 Februari 2023; 11:15 WIB, Kantor PT. PELNI Cabang Semarang

*administratif* telah memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim.<sup>10</sup>

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No.37 Tahun 2015 Tentang Standart Pelayanan Penumpang Angkutan Laut, dalam Pasal 7 (a). 8 jam sampai dengan 24 jam diberikan kompensasi berupa makanan berat dan minuman; dan (b). Lebih dari 24 jam wajib diberikan hak pengembalian tiket 100% bagi penumpang yang membatalkan perjalanan dan biaya penginapan. Oleh sebab itu sesuai dengan Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dimana di Pasal 41 (a) Memuat Tanggung Jawab Pengangkut terhadap penumpang atas keterlambatan angkutan penumpang. Dengan ini ketidaksesuaian jadwal keberangkatan angkutan kapal penumpang yang telah unsur kesepakatan dalam perjanjian tertera di klasula baku dan /atau dokumen muatan dan/atau karcis menjadi tanggungjawab penuh bagi pihak PT.PELNI untuk melayani penumpang di pelabuhan sampai jadwal keberangkatan tiba. Meninjau latar belakang di atas maka penulis perlu meneliti dan mengkaji lebih lanjut tentang **“TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT TERHADAP PENUMPANG KAPAL LAUT ATAS KETERLAMBATAN DAN KEGAGALAN BERLAYAR KAPAL LAUT (STUDI KASUS DI PT PELAYARAN NASIONAL INDONESIA)”**.

---

<sup>10</sup> Taufik MR, Nina Mutmainah, Adrian kristanto Tamara. “Pengaruh Jadwal Sandar Dan Keberangkatan Kapal Terhadap Kualitas Pelayanan Kapal”, Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi dan Logistik (JMBTL) Vol. 5 No. 3 Mei 2019, Institut Transportasi dan Logistik, Trisakti. hlm.404

## **B. PERUMUSAN PERMASALAHAN**

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

1. Apa yang menyebabkan terjadinya keterlambatan dan kegagalan berlayar kapal laut?
2. Bagaimana tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang kapal laut atas keterlambatan dan kegagalan berlayar kapal laut?

## **C. TUJUAN PENELITIAN**

Berdasarkan perumusan masalah tersebut diatas, maka tujuan penelitian yang dapat dicapai adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui penyebab terjadinya keterlambatan dan kegagalan berlayar kapal laut
2. Untuk mengetahui tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang kapal laut atas keterlambatan dan kegagalan berlayar kapal laut

## **D. KEGUNAAN PENELITIAN**

- 1) Kegunaan Teoritis
  - a. Memberikan wawasan bagi ilmu pengetahuan pada umumnya dan khususnya pada ilmu hukum mengenai tanggungjawab pengangkut terhadap penumpang atas penyebab keterlambatan dan kegagalan berlayar kapal laut di PT. PELNI.



- b. Memberikan pelajaran umum kepada penumpang mengenai hak dan kewajibannya, dan pengangkut mengenai hak dan tanggungjawabnya terhadap pelayanan pengangkutan laut.
  - c. Memberikan informasi hukum pengangkutan laut kepada kalangan akademisi dalam melakukan penelitian yang lebih mendalam.
- 2) Kegunaan Praktis
- Bahwa hasil dari penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai masukan bagi perusahaan untuk bahan evaluasi kedepannya terhadap pelayanan penumpang pengangkutan laut dalam keterlambatan dan kegagalan berlayar kapal laut.

#### **E. SISTEMATIKA PENULISAN**

Skripsi ini dengan judul ‘TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT TERHADAP PENUMPANG KAPAL LAUT ATAS KETERLAMBATAN DAN KEGAGALAN BERLAYAR KAPAL LAUT (STUDI KASUS DI PT PELAYARAN NASIONAL INDONESIA)’, dalam hal ini tersusun menjadi 5 (lima) bab, dimana masing – masing tiap bab saling berkaitan. Gambaran sistematika yang lebih jelas yaitu sebagai berikut:

##### **BAB I PENDAHULUAN**

Dalam bab ini penulis membahas tentang Latar Belakang Masalah, Rumusan Masalah, Tujuan Penelitian dan Kegunaan Penulisan, dan Sistematika Penulisan.

##### **BAB II TINJAUAN PUSAKA**

Dalam bab ini penulis tersusun dari kajian teoritis dan lapangan yang berguna sebagai acuan melakukan pembahasan mengenai pokok – pokok permasalahan, terdiri dari sub – sub antara lain: 1. Tinjauan umum tentang pengangkutan, 2. Tinjauan umum tentang pengangkutan, 3. Tinjauan umum tentang perjanjian pengangkutan, 4. Tinjauan tentang tanggung jawab pengangkutan laut, dan 5. Tinjauan umum tentang PT. Pelayaran Nasional Indonesia

### **BAB III METODE PENELITIAN**

Dalam bab ini penulis membahas terdiri dari antara lain: metode pendekatan, metode penentuan sample, metode pengumpulan data, dan metode pengolahan dan penyajian data,

### **BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

Dalam bab ini penulis memuat tentang inti dari skripsi yang meliputi penyebab terjadinya keterlambatan dan kegagalan berlayar kapal laut dan tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang kapal laut atas keterlambatan dan kegagalan berlayar kapal laut.

### **BAB V PENUTUP**

Dalam bab ini berisi tentang kesimpulan dan saran dari hasil penelitian dan pembahasan. Berdasarkan kesimpulan tersebut, penulis akan memberikan saran masukan sehingga diharapkan akan bermanfaat untuk pihak – pihak terkait.