

**IMPLIKASI HUKUM TERHADAP PENUMPANG YANG TIDAK MEMILIKI  
KARCIS DALAM KEGIATAN  
PENGANGKUTAN LAUT  
(Studi di PT.PELNI Kantor Cabang Tanjungpinang)**

EDY GUNAWAN, MARNIA RANI, LIA NURAINI  
[edygunawan1112@gmail.com](mailto:edygunawan1112@gmail.com)

Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik  
Universitas Maritim Raja Ali Haji

**ABSTRACT**

*In the activities of transporting water and / or sea there are still a number of passengers who do not have a passenger ticket as evidence of a transportation agreement as regulated in the provisions of Article 38 Paragraph (1) and Paragraph (2) of Law Number 17 Year 2008 About Shipping. The purpose of this study is to determine the arrangements regarding passenger ticket ownership and to determine the legal consequences for passengers who do not have passenger tickets. The type of research used is normative law, using the approach of the law and the nature of the research including prescriptive research and data collection techniques used, namely the literature study that is equipped with interviews and observations to relevant parties. The following results of the research conducted, namely the Ticket Ownership Arrangement in PT. PELNI (Persero) consists of 20 points governing the obligation of passengers to have a ticket. In its activities there are still obstacles due to internal company PT. PELNI (Persero) as well as external parties, for example the person in charge of transporting is still transporting passengers who do not have a passenger ticket. The carrier is fully responsible for the existence of passengers who do not have a ticket. Furthermore, the legal consequences for Passengers who do not have a passenger ticket that is unloaded at the port, confiscated luggage, hired until the destination and finally put in the cell of the ship for fear of committing a crime that harms other passengers. The passenger also does not get the right to claim insurance and the company is possible to be free from its responsibilities.*

Keywords : *Sea Transportation, Passenger Ticket, Transportation Activities.*

**I. Pendahuluan**

Indonesia merupakan negara maritim yang seluruh wilayahnya dikelilingi oleh laut, sehingga untuk menghubungkan satu pulau dengan pulau-pulau lain dilakukan melalui pelayaran. Pelayaran dengan menggunakan jalur laut menjadi salah satu kegiatan yang penting bagi Indonesia, dengan berlayar bangsa ini menjadi saling terkait satu sama lain sehingga Indonesia dapat memenuhi kebutuhan dalam sumber daya alam yang lebih

merata.<sup>1</sup> Disamping itu, pengangkutan juga berperan sebagai penunjang, pendorong, serta penggerak bagi pertumbuhan daerah yang memiliki potensi namun belum berkembang dengan hanya dapat dijangkau melalui jalur laut. Sebagaimana sejalan dengan tujuan negara untuk memajukan kesejahteraan umum yang tertera didalam pembukaan Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Menurut Soegijatna Tjakranegara, Pengangkutan merupakan kegiatan dari transportasi memindahkan barang (*commodity of good*) dan penumpang (*passanger*), dari suatu tempat (*origin* atau *port of call*) ke tempat lain (*part of destination*)<sup>2</sup>. Sebagai negara hukum, Indonesia sudah membuat regulasi melalui peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang kegiatan pelayaran yang menggunakan jalur angkutan perairan yaitu diatur didalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Berdasarkan Pasal 1 Angka 1 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menjelaskan bahwa “*Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim*”. Sedangkan pengertian angkutan perairan menurut Pasal 1 Angka 3 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah “*Angkutan di Perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal.*”

Kebutuhan masyarakat yang menggunakan alat transportasi laut dan/atau angkutan laut terutama bagi kapal yang mengangkut penumpang (*passanger ship*), menuntut agar perusahaan yang menyediakan pelayanan transportasi laut tersebut untuk dapat memberikan pelayanan yang optimal sehingga para penumpang merasa nyaman dan aman dalam menempuh perjalanannya baik dari segi keamanan dan kenyamanan yang disediakan. Agar tanggungjawab dari pihak pengangkut tersebut berjalan dengan optimal maka semestinya disertai juga dengan terpenuhinya kewajiban serta syarat-syarat bagi pengguna jasa angkutan laut itu sendiri.

Kewajiban tersebut salah satu diantaranya yaitu dengan mempersiapkan dan memiliki dokumen-dokumen resmi bagi calon pengguna jasa angkutan salah satunya yaitu dengan memiliki karcis penumpang bagi penumpang yang menggunakan jasa angkutan laut sebagai bentuk adanya suatu perjanjian pengangkutan antara pihak pengangkut dan pihak pengguna jasa angkutan. Namun, dewasa ini masih saja seringkali ditemukan keberadaan penumpang yang tidak memiliki izin berlayar atau biasa dikenal dengan penumpang yang tidak memiliki karcis penumpang atau lazimnya disebut dengan penumpang tanpa tiket (*illegal*).

Selanjutnya menurut Abdulkadir Muhammad fungsi karcis penumpang dan dokumen pengangkutan di perairan merupakan tanda bukti telah terjadi perjanjian pengangkutan di perairan antara perusahaan pengangkutan perairan dan penumpang atau pemilik barang, dengan pembayaran biaya pengangkutan.<sup>3</sup> Berdasarkan ketentuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 38 Ayat (1) dan (2) tentang Pelayaran menyebutkan bahwa Ayat (1) “*Perusahaan pengangkutan di perairan wajib mengangkut penumpang dan/atau barang terutama angkutan pos yang disepakati dalam perjanjian pengangkutan*”. Selanjutnya disebutkan di Ayat (2) yaitu “*perjanjian pengangkutan sebagaimana yang disebutkan di ayat (1) dibuktikan dengan karcis penumpang dan dokumen muatan*”. Dipertegas lagi didalam Pasal 40 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyebutkan bahwa “*Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam*

---

<sup>1</sup> A. Djohan Tunggal, 2008, *Hukum Laut*, Jakarta: Havarindo, hlm. 11.

<sup>2</sup> Soegijatna Tjakranegara, 1995, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang* Jakarta: PT. Rineka Cipta, hlm.1.

<sup>3</sup> Abdulkadir Muhammad, 2013, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, hlm.9.

*dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati”.*

Permasalahan yang terjadi adalah dalam kecelakaan tersebut yang mendapat santunan hanya penumpang yang memiliki tiket dan sudah terdaftar di manifes kapal.<sup>4</sup> Sedangkan penumpang yang tidak memiliki karcis tidak mendapatkan santunan atau ganti rugi terkait kecelakaan tersebut. Maka, keberadaan tiket dan/atau karcis tersebut sangat teramat penting sebagai bagian dari terselenggaranya rangkaian bentuk kegiatan dalam hal keselamatan, kenyamanan dan keamanan penumpang saat melakukan pelayaran dengan menggunakan pengangkutan laut. Masalah penumpang yang tidak memiliki karcis dan/atau tiket kapal terindikasi masih terjadi pada salah satu armada transportasi laut dibawah naungan PT.PELNI (persero) yaitu armada kapal KM. Bukit Raya yang melakukan pelayaran dari pulau ke pulau termasuk di daerah perairan dan/atau laut Provinsi Kepulauan Riau dengan kegiatan pengangkutan penumpang dan/atau barang melalui jalur perairan dan/atau jalur laut.

Keberadaan penumpang tanpa karcis penumpang tersebut seringkali terjadi dan dapat ditemukan saat musim libur atau musim mudik, karena pada saat itu intensitas penumpang yang meminati transportasi laut akan melonjak naik secara drastis, sehingga ketersediaan karcis yang di sediakan tidak mampu memenuhi permintaan yang begitu tinggi, oleh sebab itu banyak dari penumpang yang menggunakan angkutan laut tetapi melupakan salah satu komponen terpenting bagi calon penumpang, yaitu dengan memiliki karcis penumpang sebagai bukti bahwa penumpang tersebut memiliki izin untuk melakukan perjalanan melalui jalur angkutan laut. akibat dari perbuatan dan/atau perilaku tersebut sehingga pada saat yang bersamaan terjadi kelebihan kapasitas (*over capacity*) pada saat kegiatan pengangkutan laut berlangsung.

Pada saat kegiatan naik dan turunnya penumpang kapal dalam kegiatannya masih ditemukan celah bagi penumpang yang tidak memiliki karcis penumpang untuk naik diatas kapal karena hal ini tidak diiringi dengan pemeriksaan identitas penumpang dan karcis penumpang terlebih dahulu. dikarenakan terminal pelabuhan tempat turun dan naiknya penumpang dalam kegiatan naik dan turunnya penumpang kapal tidak ada pemeriksaan yang intens dan ketat oleh pihak pengangkut maupun oleh penegak hukum disekitar pelabuhan tempat bersendernya kapal. Sehingga, penumpang yang tidak memiliki karcis penumpang tersebut leluasa untuk masuk dan keluar dari kapal yang bersender dipelabuhan. Selain itu, adanya kegiatan pencatatan nama saja yang disediakan oleh pihak pengangkutan kapal saat berada didalam kapal ikut mempengaruhi keberadaan penumpang tanpa karcis dan/atau tiket penumpang dengan pelayanan pembayaran setengah harga dari harga normal karcis penumpang tanpa diiringi dengan pemberian karcis penumpang.

Keberadaan penumpang pengangkutan laut yang tidak memiliki karcis penumpang merupakan salah satu problem dan masalah yang masih terjadi dan dapat ditemukan dalam kegiatan pengangkutan laut, dikhawatirkan hal ini menjadi suatu kebiasaan yang sudah biasa dilakukan dalam kegiatan pengangkutan laut sehingga akibatnya yang harus ditanggung baik dari pihak penumpang sebagai pengguna jasa angkutan laut maupun bagi pihak pengangkut itu sendiri, yang berkaitan dengan tanggungjawab dari pihak pengangkut, sehingga patut untuk ditelusuri dan diteliti secara mendalam, calon penumpang pengangkutan laut wajib memiliki karcis penumpang sebagai bukti adanya

---

<sup>4</sup><https://www.hukumonline.com/berita/baca/lt589975c814fbd/memahami-hakkonsumen-dalam-kecelakaan-transportasi-laut/>, tanggal 15 Juni 2019 pukul 13.56 WIB.

perjanjian pengangkutan yang mengatur tentang hak, kewajiban dan tanggung jawab masing-masing pihak sebagaimana telah diatur oleh peraturan Perundang-undangan.

## II. Metode Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian hukum normatif/*doctrinal legal research*. Penelitian hukum normatif adalah pendekatan yang dilakukan berdasarkan bahan baku utama, menelaah hal yang bersifat teoritis yang menyangkut asas-asas hukum, konsepsi hukum, pandangan dan doktrin-doktrin hukum, peraturan dan sistem hukum dengan menggunakan data sekunder, diantaranya asas, kaidah, norma dan aturan hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan dan peraturan lainnya, dengan mempelajari buku-buku, peraturan perundang-undangan dan dokumen lain yang berhubungan erat dengan penelitian.<sup>5</sup>

Adapun untuk mengkaji penelitian hukum normatif ini dikaji melalui peraturan perundang-undangan yang berlaku dan peraturan-peraturan lainnya yang berkaitan dengan permasalahan yang akan dikaji yaitu Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 perubahan atas undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah dan Peraturan Menteri Perhubungan yang berkaitan dengan masalah yang diteliti dalam penelitian.

Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan undang-undang (*statute approach*), yaitu dilakukan dengan menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkut paut dengan isu hukum yang sedang ditangani.<sup>6</sup> Sifat penelitiannya termasuk kedalam penelitian preskriptif yaitu mempelajari tujuan hukum, nilai-nilai keadilan, validitas aturan hukum, konsep-konsep hukum, dan norma-norma hukum,<sup>7</sup> atau penelitian yang bertujuan untuk memberikan gambaran atau merumuskan masalah sesuai dengan keadaan atau fakta yang ada.<sup>8</sup>

Teknik analisis data penulis lakukan dengan metode *deskriptif kualitatif*. *Deskriptif kualitatif* yaitu suatu analisis yang sifatnya menjelaskan atau menggambarkan mengenai peraturan-peraturan yang berlaku, kemudian dikaitkan dengan kenyataan yang terjadi dan akhirnya diambil suatu kesimpulan.<sup>9</sup> Sedangkan metode berfikir yang digunakan oleh penulis yaitu *deduktif*, yakni berawal dari proposisi umum atau aksiomatik (kebenarannya telah diketahui) dan berakhir pada suatu kesimpulan (pengetahuan baru) yang bersifat khusus.<sup>10</sup>

## III. Hasil dan Pembahasan

Dalam kegiatan pengangkutan juga dikenal dengan asas yang bersifat perdata salah satu yang terpenting adalah asas pembuktian dengan dokumen, yaitu dalam kegiatan pengangkutan selalu dibuktikan dengan adanya dokumen angkutan dan salah satunya adalah dengan memiliki karcis penumpang dalam kegiatan pengangkutan diperairan dan/atau laut.

---

<sup>5</sup> Soerjono Soekanto, *Penelitian Hukum Normatif*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2006, hlm. 24.

<sup>6</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Jakarta: Kencana, 2005, hlm. 138.

<sup>7</sup> *Ibid.*,

<sup>8</sup> H. Salim H.S dan Erlies Septiani Nurbani, *Penerapan Penelitian Hukum Pada Penelitian Tesis dan Disertasi*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2013. Hlm. 9.

<sup>9</sup> Suratman dan Philips Dillah, 2014, *Metode Penelitian Hukum*, Bandung : Alfa beta. hlm.229.

<sup>10</sup> Sutrisno Hadi, 1989, *Metode Research II cetakan ke 19*, Jogjakarta : Andi Ofset. hlm. 193

Ketentuan yang mewajibkan penumpang untuk wajib memiliki karcis penumpang dalam kegiatan pengangkutan diperairan dan/atau laut, tertuang di didalam Pasal 38 ayat (1) dan ayat (2) Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan Pasal 177 ayat (1) dan ayat (2).

- (1) *Perusahaan pengangkutan diperairan wajib mengangkut penumpang dan/atau barang terutama angkutan pos yang disepakati dalam perjanjian pengangkutan.*
- (2) *Perjanjian pengangkutan sebagaimana yang disebutkan di ayat (1) dibuktikan dengan karcis penumpang dan dokumen muatan.*

Adapun tujuan, fungsi serta kegunaan karcis penumpang diantaranya yaitu :

#### 1. Ansuransi kecelakaan penumpang

Menurut ketentuan Undang-undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan penumpang, hanya penumpang yang memiliki karcis penumpang dan/atau surat bukti dokumen pengangkutan saja yang mendapatkan mengklaim asuransi yang ditujukan bagi pihak perusahaan yang menyediakan jasa angkutan.

Sebagaimana yang diatur didalam Pasal 3 Ayat (1) "*Tiap penumpang yang sah dari kendaraan bermotor umum, kereta api, pesawat terbang, perusahaan penerbangan nasional dan kapal perusahaan perkapalan/pelayaran nasional, wajib membayar iuran melalui pengusaha/pemilik yang bersangkutan untuk menutup akibat keuangan disebabkan kecelakaan penumpang dalam perjalanan*". Pasal 4 Ayat (1) "*Bahwa Hak atas pembayaran ganti rugi tersebut dalam pasal-3 dibuktikan semata-mata dengan surat bukti menurut contoh yang ditetapkan oleh Menteri*". Ayat (2) "*Surat bukti tersebut pada ayat (1) diberikan kepada setiap penumpang yang wajib membayar iuran bersama dengan pembelian tiket*".

Artinya bahwa, dalam hal pemberian ganti rugi pada saat kecelakaan kapal, penumpang yang mengalami kecelakaan kapal tersebut harus dan wajib mempunyai karcis penumpang karena didalamnya terdapat iuran asuransi penumpang yang berguna dan penting jika terjadi kecelakaan kapal.

#### 2. Bukti perjanjian pengangkutan diperairan dan/atau laut

Sebagai suatu bukti adanya perjanjian pengangkutan. Perjanjian pengangkutan dengan memiliki karcis penumpang digunakan untuk memasukkan data penumpang tersebut dan tercatat kedalam data manifest kapal dan terdata didalam data perusahaan penyedia jasa pengangkutan.

#### 3. Status didalam kegiatan pengangkutan diperairan dan/atau laut

Adapun status penumpang yang memiliki karcis penumpang tersebut dianggap penumpang yang sah dan/atau *legal* yang dipandang menurut sudut pandang hukum dan berhak atas haknya sebagai penumpang yang salah satunya adalah hak untuk mengklaim asuransi dan atau kerugian yang ditimbulkan akibat kecelakaan pengangkutan yang berdasarkan ketentuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

#### 4. Mendapatkan hak-hak sebagai konsumen

Memiliki karcis penumpang sama halnya melindungi hak pribadi dan/atau diri sendiri. hak-hak yang diperoleh oleh pengguna jasa angkutan diperairan harus sesuai dengan ketentuan yang telah diatur didalam Peraturan Perundang-undangan

seperti yang telah diatur didalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Hak-hak tersebut meliputi hak mendapatkan jaminan keamanan, hak mendapatkan kenyamanan dalam pelayanan dan hak untuk mendapatkan keselamatan pada saat menggunakan angkutan diperairan dan/atau laut. Adapun hak penumpang pengangkutan diperairan dan/atau laut sebagai konsumen adalah berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen Pasal 4 penumpang yang dalam hal ini yaitu konsumen mempunyai hak untuk didengar dan hak untuk mendapatkan ganti kerugian.

Berdasarkan hasil observasi dan wawancara yang dilakukan di PT.PELNI (persero) Kantor Cabang Tanjungpinang oleh Direktur PT.PELNI (persero) Kantor Cabang Tanjungpinang yaitu Bapak Achmad Syafran beserta Bagian Operasi dan Pelayanan di PT.PELNI (persero) Kantor Cabang Tanjungpinang yang di Kepala oleh Bapak Guruh Dwi Saputra. Hasilnya menyatakan bahwa PT.PELNI (persero) yang menaungi seluruh aktifitas kegiatan perusahaan PT.PELNI (persero) di wilayah perairan Provinsi Kepulauan Riau, PT.PELNI (persero) sudah berupaya dan berusaha untuk memberikan pelayanan yang terbaik bagi pelanggannya yaitu dengan cara memberikan suatu bentuk himbauan tertulis tentang kewajiban penumpang untuk memiliki karcis penumpang pada saat melakukan kegiatan angkutan diperairan dan/atau laut menggunakan jasa PT.PELNI (persero).<sup>11</sup>

Adapun bentuk himbauan tentang kepemilikan karcis penumpang yang dibuat oleh perusahaan PT.PELNI (persero) tersebut adalah sebagai berikut :

- a. Setiap penumpang wajib memiliki karcis penumpang yaitu dokumen angkutan yang sah berupa karcis penumpang yang dicetak atau bentuk lainnya yang ditetapkan oleh PT.PELNI (persero) sebagai bentuk dari karcis penumpang.
- b. Karcis penumpang berlaku apabila :
  1. Nama tercetak pada karcis penumpang dan/atau tiket kapal sama dengan nama yang tercetak pada bukti identitas penumpang yang bersangkutan (KTP/SIM/Passport/Bukti identitas lainnya).
  2. Nama kapal, waktu keberangkatan kapal, rute dan kelas yang tercantum dalam karcis penumpang dan/atau tiket kapal telah sesuai dengan kapal yang di naiki.
- c. Dalam hal penumpang akan mempergunakan 2 (dua) kapal atau lebih yang memiliki sifat persambungan agar penumpang dapat menyisihkan waktu yang cukup banyak untuk persambungan dengan kapal lain tersebut. PT.PELNI (persero) tidak bertanggung jawab atas kegagalan penumpang menggunakan kapal lanjutan akibat kapal yang dinaiki sebelumnya terlambat dan tidak diberikan kompensasi apapun.
- d. Penumpang yang tidak memiliki karcis penumpang dan/atau tiket kapal yang sah diatas kapal akan dikenakan denda sebesar 2 (dua) kali lipat tarif dasar ditambah tarif asuransi serta berlaku hanya untuk 1 (satu) ruas dan penumpang tersebut wajib diturunkan di pelabuhan pertama.
- e. Referensi karcis penumpang dan/atau tiket kapal PT.PELNI (persero) dapat dilakukan mulai pukul 11.50 sebelum keberangkatan kapal di loket cabang agen penjualan, Mitra penjualan, Contact center, Website dan channel referensi lainnya yang ditentukan oleh PT.PELNI (persero).
- f. Tarif adalah tarif per orang sekali jalan, termasuk asuransi dan pos pelabuhan.
- g. Ketentuan tarif redaksi ditetapkan oleh direksi PT.PELNI (persero).

---

<sup>11</sup> Wawancara kepada Direktur PT.PELNI (persero) Kantor Cabang Tanjungpinang yang di wakikan oleh Bapak Guruh Dwi Saputra Kepala Operasi dan Pelayanan di PT.PELNI (persero) Kantor Cabang Tanjungpinang. Tanggal 5 Desember 2019.

- h. Berat bagasi yang diperbolehkan dibawa ke atas kapal untuk di bawa tiap penumpang maksimum 50 Kg, dengan volume maksimum 0.175 m<sup>3</sup> ( 70 cm x 50 cm x 50 cm ) tidak dikenakan biaya tambahan (bebas bagasi).
- i. Bagasi yang melebihi berat dan ukuran sebagaimana dimaksud diatas sampai dengan berat maksimum 50 Kg dengan volume 0,3 m<sup>3</sup> diperkenankan dibawa ke atas kapal dengan dikenakan biaya over bagasi.
- j. PT.PELNI (persero) tidak bertanggung jawab atas kerusakan dan kehilangan bagasi yang di bawa oleh penumpang.
- k. Bagasi penumpang yang tidak diperbolehkan naik ke atas kapal adalah binatang, narkotika, psikotropika, dan zat lainnya, senjata api dan senjata tajam, semua barang yang mudah terbakar/meledak, barang yang karena sifatnya dapat mengganggu/merusak kesehatan, berbau busuk. Barang-barang yang menurut pertimbangan petugas PT.PELNI (persero) karena keadaan dan besarnya tidak layak diangkut sebagai barang bagasi penumpang dan barang-barang yang dilarang undang-undang.
- l. Semua penumpang yang berumur diatas 17 tahun wajib menunjukkan bukti identitas (KTP/SIM/PASSPORT/Identitas lainnya) dengan nama tertera pada bukti identitas sama dengan yang tertera pada karcis penumpang dan/atau tiket kapal. Apabila tidak dapat menunjukkan bukti identitas yang sama dengan nama yang tertera pada karcis penumpang dan/atau tiket tersebut maka tidak diperkenankan naik ke atas kapal.
- m. Permohonan pembatalan karcis penumpang dan/atau tiket kapal dapat dilakukan di Loker cabang dan Agen Penjualan sebelum keberangkatan kapal dikenakan biaya administrasi sesuai dengan ketentuan dan kebijakan PT.PELNI (persero).
- n. Permohonan pembatalan setelah keberangkatan kapal maka tidak dinyatakan hangus.
- o. Pembatalan yang di akibatkan tidak terselenggaranya angkutan karena alasan operasional maka uang pengembalian karcis dan/atau tiket penumpang dikembalikan penuh 100%.
- p. Permohonan perubahan jadwal dapat dilakukan di Loker Cabang selambat-lambatnya 24 Jam sebelum keberangkatan kapal dan dikenakan biaya administrasi sebesar 10%.
- q. Pembatalan karcis penumpang dan/atau tiket kapal sebelum kapal berangkat dikenakan biaya administrasi sebesar 50%.
- r. Perubahan jadwal dapat dilakukan terhadap kapal dengan besaran tarif yang sama., lebih rendah, atau lebih tinggi. Jika dilakukan terhadap kapal dengan besaran tarif lebih rendah, maka tidak ada pengembalian bea atas selisih tarif.
- s. Penumpang dilarang merokok didalam kabin/ruangan kapal, tempat merokok disediakan diluar ruangan kapal yang langsung terbuka dengan udara bebas. Penumpang yang kedapatan merokok didalam kabi/ruangan kappa, akan diturunkan pada kesempatan pertama.
- t. Larangan pengangkutan bagi orang yang dalam keadaan mabuk dan orang yang dapat mengganggu atau membahayakan penumpang lain, orang yang dihinggapi penyakit menular atau orang yang menurut undang-undang dikenakan peraturan pengasingan untuk kesehatannya.
- u. Batas waktu pemesanan (*reservasi*) kercis penumpang dan/atau tiket kapal penumpang PT.PELNI (persero) dilakukan selambat-lambatnya 2 jam sebelum kapal berangkat.

Saat melakukan observasi secara langsung, hasilnya adalah tidak ditemukan suatu pengaturan dalam bentuk baku yang mengatur tentang kepemilikan karcis penumpang, pengaturan yang dibuat hanya dalam bentuk himbuan dan peringatan terhadap penumpang yang mengacu kepada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang

Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan atau Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 Tahun 2015 Tentang Standart Keselamatan Pelayaran bagi penumpang yang menggunakan jasa angkutan laut yang diselenggarakan oleh pihak perusahaan PT.PELNI (persero).

Mengenai permasalahan yang terkait dengan masih ditemukannya penumpang kapal PT.PELNI (persero) yang tidak memiliki karcis penumpang, Kepala Operasi dan Pelayanan PT.PELNI (persero) Kantor Cabang Tanjungpinang menyadari bahwa masih terdapat kekurangan didalam tubuh perusahaan PT.PELNI dalam rangka membuat suatu bentuk peraturan yang khusus menangani masalah tersebut, karena beberapa hal yang menjadi pertimbangan. Perusahaan PT.PELNI (persero) berusaha memberikan pelayanan terbaiknya bagi pelanggannya dan berupaya untuk memperkecil dan mempersempit kemungkinan-kemungkinan terburuk yang akan terjadi, salah satunya yaitu terkait dengan keberadaan penumpang yang tidak memiliki karcis penumpang atau tiket kapal penumpang jika diistilahkan didalam kegiatan perusahaan PT.PELNI (persero). upaya untuk memperkecil atau mempersempit kemungkinan adanya penumpang yang tidak menyiapkan atau memiliki karcis penumpang itu diantaranya adalah :

1. Menginfokan kepada seluruh penumpang yang akan melakukan kegiatan pengangkutan diperairan dan/atau laut menggunakan kapal Pelni dalam bentuk himbauan atau pengumuman yang terpasang pada papan plang dan/atau tertempel di dinding ruangan dalam terminal pelabuhan tempat bersendernya kapal.
2. Mengerahkan beberapa pelaku penegak hukum diantaranya yaitu pihak Kepolisian dan pihak Angkatan Darat dan/atau Laut serta bekerja sama dengan pihak Dinas Perhubungan dengan tujuannya yaitu untuk memaksimalkan keamanan dan kenyamanan serta ketertiban pada saat proses kegiatan pengangkutan berlangsung.
3. Mengirim perwakilan-perwakilannya dan/atau petugas dari perusahaan PT.PELNI (persero) untuk turun langsung kelapangan guna untuk menertibkan para penumpang yang melangsungkan kegiatan pengangkutan.

Meskipun demikian, pihak PT.PELNI (persero) juga menyadari bahwa keberadaan penumpang yang berperilaku dengan tidak memiliki karcis penumpang ini masih ditemukan pada saat kapal berlayar. Selain dari pada belum dibentuknya suatu peraturan yang baku Hal ini dikarenakan ada beberapa kendala atau sebab yang melatar belakangi perihal tentang permasalahan tersebut. Kendala atau sebab yang tersebut diantaranya yaitu :

1. Beberapa pelabuhan yang masih belum memiliki terminal pelabuhan, kebanyakan hanya berbentuk dermaga langsung tanpa adanya terminal yang memungkinkan petugas kapal Pelni atau pihak PT.PELNI (persero) melakukan pemeriksaan kepemilikan karcis penumpang terhadap penumpang yang melakukan kegiatan pengangkutan. Terkecuali di Wilayah pelabuhan Kijang karena sudah dilengkapi dengan keberadaan Terminal Pelabuhan.
2. Kurangnya tenaga tambahan yang dikerahkan oleh PT.PELNI (persero) yang diletakkan di bagian lapangan pada setiap masing-masing pelabuhan karena disebabkan oleh berbagai hal.
3. Pihak oknum petugas kapal dan/atau oknum petugas PT.PELNI (persero) yang terbilang belum cukup tegas menertibkan dan menegakkan pengaturan tentang kewajiban penumpang memiliki karcis dalam melakukan kegiatan pengangkutan diperairan dan/atau laut menggunakan kapal dari pihak perusahaan PT.PELNI (persero) yang seharusnya semuanya mampu untuk ditertibkan sesuai dengan SOP PT.PELNI (persero) yang telah berlaku.

4. Budaya dan kebiasaan masyarakat yang lalai mempersiapkan keberangkatannya jauh-jauh hari sebelum karcis penumpang yang disediakan habis terjual. Namun disisi lain, perusahaan PT.PELNI (persero) membuat suatu kebijakan baru yaitu menyediakan karcis penumpang tambahan jika memungkinkan dengan catatan penumpang tersebut tidak mendapatkan tempat (non-seat) pada saat kegiatan pelayaran berlangsung.
5. Faktor perilaku masyarakat yang kurang memperhatikan pentingnya memiliki karcis penumpang diatas kapal dan dianggap hal remeh dan biasa saja. Masyarakat yang seperti ini kadang berperilaku dengan cara mengelabui petugas kapal pada saat pemeriksaan karcis penumpang berlangsung.

Adapun akibat hukum yang ditimbulkan oleh tindakan yang dilakukan oleh penumpang yang tidak memiliki karcis tersebut menurut ketentuan Peraturan Perundang-undangan, yaitu :

1. Tidak mendapatkan asuransi penumpang dan/atau asuransi kecelakaan. Sebagai mana menurut ketentuan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan penumpang. Sebagaimana yang diatur didalam Pasal 3 Ayat (1) yaitu :

*(1) Tiap penumpang yang sah dari kendaraan bermotor umum, kereta api, pesawat terbang, perusahaan penerbangan nasional dan kapal perusahaan perkapalan/pelayaran nasional, wajib membayar iuran melalui pengusaha/pemilik yang bersangkutan untuk menutup akibat keuangan disebabkan kecelakaan penumpang dalam perjalanan.*

Selanjutnya disebutkan dalam Pasal 4 Ayat (1) dan Ayat (2) yaitu :

*(1) Bahwa Hak atas pembayaran ganti rugi tersebut dalam pasal-3 dibuktikan semata-mata dengan surat bukti menurut contoh yang ditetapkan oleh Menteri.*

*(2) Surat bukti tersebut pada ayat (1) diberikan kepada setiap penumpang yang wajib membayar iuran bersama dengan pembelian tiket.*

Artinya bahwa, dalam hal pemberian ganti rugi pada saat kecelakaan kapal, penumpang yang mengalami kecelakaan kapal tersebut harus dan wajib mempunyai tiket kapal dan/atau karcis penumpang karena didalamnya terdapat iuran asuransi penumpang yang berguna dan penting jika terjadi kecelakaan kapal. Adapun pihak asuransi yang bekerja sama dengan PT.PELNI (persero) dalam hal memberikan jaminan asuransi dan keselamatan bagi pihak penumpang selama kegiatan pengangkutan berlangsung adalah pihak Asuransi JASA RAHARJA.

2. Pihak perusahaan pengangkutan dimungkinkan dapat dibebaskan dari tanggung jawabnya.

Terkait dengan tanggungjawab pihak perusahaan pengangkut, berdasarkan ketentuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang diatur didalam Pasal 40 Ayat (1) dan Ayat (2) menyatakan bahwa:

*(1) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya.*

*(2) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.*

Disebutkan pula di Pasal 41 Ayat (1) menyatakan bahwa “Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa:

- a. Kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;

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

Dipertegas dengan berdasarkan ketentuan Pasal 41 Ayat (2) menyatakan bahwa “*Jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c, dan huruf d bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya.*” Apabila penumpang mengalami kecelakaan pada saat menaiki kapal pengangkut, atau selama diangkut, atau ketika turun dari alat pengangkut, pihak perusahaan pengangkut pada prinsipnya wajib bertanggung jawab terhadap segala kerugian yang timbul akibat kecelakaan yang terjadi itu.

Namun disisi lain perlu diketahui bahwa tanggung jawab perusahaan pengangkut dibatasi oleh Undang-undang Pengangkutan. Undang-undang Pengangkutan menentukan bahwa pengangkut bertanggung jawab terhadap segala kerugian yang timbul akibat kesalahan/kelalaian pengangkut. Namun, mengenai kerugian yang timbul akibat:<sup>12</sup>

1. Keadaan memaksa (*force majeure*);
2. Cacat pada penumpang atau barang itu sendiri; dan
3. Kesalahan atau kelalaian pihak penumpang atau pengirim.

Pihak perusahaan pengangkut yang dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti kerugian. Pembatasan atau pembebasan tanggung jawab pengangkut, baik yang ditentukan dalam undang-undang pengangkutan maupun perjanjian pengangkutan disebut eksonerasi (pembatasan atau pembebasan tanggung jawab).<sup>13</sup> Namun hal ini dapat terjadi jika adanya unsur kelalaian dari pihak penumpang dan/atau pengirim itu sendiri.

Disisi lain Nakhoda dapat mengambil tindakan apabila orang dan/atau yang ada di dalam kapal akan membahayakan keselamatan kapal dan awak kapal. Tindakan tersebut dilaksanakan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku.

Berdasarkan ketentuan Pasal 144 Ayat (1), Ayat (2) dan Ayat (3) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yaitu :

- (1) *Selama perjalanan kapal, Nakhoda dapat mengambil tindakan terhadap setiap orang yang secara tidak sah berada di atas kapal.*
- (2) *Nakhoda mengambil tindakan apabila orang dan/atau yang ada di dalam kapal akan membahayakan keselamatan kapal dan Awak Kapal.*
- (3) *Tindakan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.*

Tindakan itu antara lain, yaitu terhadap orang yang tidak memiliki karcis penumpang padahal dia bukan pelayar (awak kapal), melainkan sebagai penumpang gelap (tidak memiliki karcis penumpang), pencopet, ataupun pencuri barang muatan. Berdasarkan ketentuan Pasal 144 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Nakhoda berwenang mengambil tindakan memaksa yang bersangkutan membayar biaya pengangkutan atau menurunkannya di pelabuhan terdekat. Jika penumpang tersebut membangkang atau melawan, maka Nakhoda dapat mengambil suatu tindakan seperti memasukkannya dalam sel di kapal untuk ditahan sementara waktu sampai kapal tiba dipelabuhan pertama. Tindakan ini dilakukan untuk keselamatan, keamanan dan ketertiban di atas kapal itu sendiri.

Berdasarkan hasil observasi diperusahaan PT.PELNI (persero) Kantor Cabang Tanjungpinang melalui bapak Guruh Dwi Saputra selaku kepala bagian Operasi dan

---

<sup>12</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, Udara*. Bandung : PT. Citra Aditya Bakti. .hlm.42.

<sup>13</sup> *Ibid.*,

Pelayanan PT.PELNI (persero) Kantor Cabang Tanjungpinang yang menyatakan bahwa pihak perusahaan pengangkut dalam hal ini yaitu PT.PELNI (persero) dapat mengambil suatu tindakan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang telah berlaku terhadap penumpang yang tidak memiliki karcis penumpang dan/atau tiket kapal.

Tindakan bagi penumpang yang tidak memiliki karcis penumpang dan/atau tiket kapal atau penumpang yang naik ke atas kapal secara illegal dapat dilakukan suatu tindakan oleh nahkoda kapal berdasarkan Pasal 144 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Diantaranya yang pernah dilakukan oleh Nahkoda kapal PT. PELNI (persero) kepada penumpang yang tidak memiliki karcis penumpang yaitu:

a. Diturunkan pada pelabuhan terdekat

Penumpang yang tidak memiliki karcis penumpang akan diberikan suatu tindakan oleh Nahkoda kapal yaitu diturun di pelabuhan terdekat sesuai dengan kebijakan perusahaan PT.PELNI (persero) dengan tanpa mengurangi sisi keamanan dalam kegiatan pengangkutan.

b. Diarahkan untuk membayar atau disita barang bawaannya

Penumpang tidak memiliki karcis penumpang dan/atau tiket kapal oleh Nahkoda kapal diarahkan untuk membeli karcis yang resmi dan sah diatas kapal jika masih tersedia atau disita barang bawaannya sesuai dengan harga karcis penumpang dan/atau tiket kapal yang semestinya. Sebagai konsekuensi bagi penumpang tersebut, yaitu tidak terdaftarnya sebagai penumpang yang turut berlayar. Artinya tidak masuk kedalam data manifest kapal.

c. Dipekerjakan sampai pelabuhan tujuan penumpang

Dalam penanganan penumpang yang tidak memiliki karcis penumpang dan/atau tiket kapal tersebut lebih mempertimbangkan aspek-aspek kemanusiaan. Penumpang tersebut akan ikut dilayarkan sampai dengan pelabuhan tujuannya dengan konsekuensi penumpang tersebut turut membantu awak kapal dalam membersihkan kapal selama perjalanan. Karena pada umumnya penumpang tidak memiliki karcis penumpang dan/atau tiket tersebut tidak mampu karena faktor ekonomi, tetapi ingin melakukan kegiatan pelayaran.

d. Dimasukkan kedalam sel kapal

Untuk penumpang yang tidak memiliki karcis penumpang dan/atau tiket kapal dan dapat membahayakan keselamatan penumpang itu sendiri dan bahkan orang lain karena patut dicurigai sebagai penumpang gelap yang dikhawatirkan akan merugikan penumpang lain karena melakukan tindak kejahatan maka nahkoda dan awak kapal dapat mengambil kebijakan untuk menahan penumpang tersebut untuk selanjutnya akan diserahkan oleh pihak keamanan yang ada di darat.

Selain itu, penumpang yang tidak memiliki karcis penumpang dan/atau tiket kapal jelas tidak mendapatkan hak-hak yang didapatkan oleh penumpang pada umumnya. Hal tersebut dikarenakan penumpang tersebut naik ke atas kapal dengan cara yang illegal dan tidak tercatat dalam data manifest kapal walaupun misalnya perusahaan PT.PELNI (persero) membuat suatu bentuk peraturan perusahaan yang baku untuk mengatur tentang kepemilikan karcis penumpang. Berdasarkan penjelasan bapak guruh selaku perwakilan Direktur PT.PELNI (persero) Kantor Cabang Tanjungpinang yang menjabat sebagai Kepala Operasi dan Pelayanan PT.PELNI (persero) Kantor Cabang Tanjungpinang, beliau menuturkan bahwa salah satu penyebab masih maraknya penumpang yang tidak

memiliki karcis penumpang dan/atau tiket kapal dapat naik ke atas kapal dikarenakan pemerataan keamanan di pelabuhan yang masih kurang dan berbeda-beda.

Hal ini dibenarkan lewat observasi langsung kelapangan guna mendapatkan gambaran dan kejadian yang lebih jelas, bahwasanya berbagai macam celah dan cara bagi penumpang yang tidak memiliki karcis penumpang dan/atau tiket kapal untuk naik dan ikut berlayar bersama kapal. Tentunya tindakan seperti ini harus ditertibkan keberadaannya, agar kebiasaan buruk ini tidak berlangsung secara terus menerus mengingat pentingnya memiliki karcis penumpang dan/atau tiket kapal dalam kegiatan pengangkutan diperairan dan/atau laut.

#### **IV. Kesimpulan**

- a. Pengaturan tentang kepemilikan karcis di PT.PELNI (Persero) Kantor Cabang Tanjungpinang terdiri dari 20 macam poin yang mengatur tentang kewajiban penumpang memiliki karcis penumpang. Dalam kegiatannya masih terdapat beberapa permasalahan dan kendala yang ditimbulkan baik oleh internal perusahaan PT.PELNI (persero) maupun oleh eksternal perusahaan, salah satunya adalah pihak oknum pengangkut yang mengangkut penumpang meskipun tidak memiliki karcis, hal ini membuat penertiban karcis penumpang kurang maksimal. Pihak pengangkut sepenuhnya harus bertanggungjawab terhadap keberadaan penumpang yang tidak memiliki karcis penumpang.
- b. Beberapa akibat dan konsekuensi bagi pihak penumpang yang tidak memiliki karcis penumpang dalam kegiatan pengangkutan laut diantaranya yaitu diturunkan di pelabuhan, disita barang bawaan, dipekerjakan sampai tempat tujuan, dimasukkan di dalam sel kapal karena dikhawatirkan melakukan tindak kejahatan yang merugikan penumpang lainnya. Selain itu, akibat hukum yang ditentukan dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku adalah penumpang tersebut tidak mendapatkan asuransi kecelakaan penumpang oleh perusahaan asuransi dan sulit untuk mendapatkan hak-haknya sebagai penumpang didalam kegiatan pengangkutan laut diperairan dan/atau laut serta pihak pengangkut dimungkinkan dapat bebas dari tanggungjawabnya terhadap penumpang yang dengan secara sadar dan sengaja tidak memiliki karcis penumpang.

#### **V. Daftar Pustaka**

##### **Buku - buku**

Tunggal, Djohan. (2008). *Hukum Laut*. Jakarta : Havarindo.

Tjakranegara, Soegijatna. (1995). *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang* Jakarta : Rineka Cipta.

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

Soekanto, Soerjono. (2006). *Penelitian Hukum Normatif*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.

Mahmud Marzuki, Peter. (2005). *Penelitian Hukum*. Jakarta : Kencana.

Salim H.S, Erlies Septiani Nurbani. (2013). *Penerapan Penelitian Hukum Pada Penelitian Tesis dan Disertasi*, Jakarta : Raja Grafindo Persada.

Suratman dan Philips Dillah, (2014). *Metode Penelitian Hukum*, Bandung : Alfabeta.

Sutrisno Hadi, (1989). *Metode Research II cetakan ke 19*, Jogjakarta : Andi Offset.

Muhammad, Abdulkadir (1991). *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, Udara*. Bandung : PT. Citra Aditya Bakti.

### **Undang-undang**

Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Kitab Undang-undang Hukum Perdata.

Kitab Undang-undang Hukum Dagang.

Undang-undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang.

Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.

Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Undang-undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Peransuransian.