

**TANGGUNG JAWAB PT. PELNI (PERSERO)  
CABANG TANJUNGPINANG DALAM PENGANGKUTAN BARANG YANG DIBAWA  
OLEH PENUMPANG**

Febby Liana Putri, Oksep Adhayanto, Pery Rehendra Sucipta  
Program studi Ilmu Hukum, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Maritim Raja Ali  
Haji

**Abstract**

*PT. PELNI (Persero) as a company in the field of transportation can provide facilities in accordance with the agreed agreements that are included in the cargo documents or passenger tickets. When the passenger does not obtain his/her rights, PT. PELNI (Persero) is responsible for the losses suffered by the passenger unless it can prove that it should be in accordance with the principle of presumption of liability and the principle of absolute responsibility as set forth in Article 40 and Article 41 of Law No. 17 of 2008 on shipping. This research method uses empirical and normative legal research, using qualitative analysis by explaining the data contained in the field and stacked with words or statements instead of by numbers. Research site at PT. PELNI (Persero) Tanjungpinang Branch. The responsibility of the sea carrier in the transport of passenger goods in PT. PELNI (Persero) in practice relinquishes responsibility to the crew which should remain the responsibility of the transport company because it has clearly mentioned the passenger's baggage liability clause is the responsibility of the passenger itself. Settlement of loss of goods suffered by passengers at PT. PELNI (Persero) in practice using deliberation. Transportation companies are supposed to compensate for the value of goods but PT. PELNI (Persero) only pays attention to the initial agreement with passengers regardless of the mechanism set out in the law. This can cause harm to passengers whose goods are lost or damaged.*

Kata kunci: *consumer protection, power outage, PT. PLN (Persero).*

**I. Pendahuluan**

Kepulauan Riau sebagai salah satu wilayah yang termasuk memiliki potensi besar menjadi poros kemaritiman. Poros maritim merupakan sebuah gagasan strategis yang diwujudkan untuk menjamin konektivitas antar pulau, pengembangan industri perkapalan dan perikanan, perbaikan transportasi laut, serta fokus pada keamanan maritim.<sup>1</sup>

Sasaran pembangunan nasional salah satunya ialah bidang ekonomi karena perekonomian suatu Negara memegang peranan penting dalam menunjang keberhasilan pembangunan itu sendiri. Dengan berkembangnya perekonomian di Indonesia terutama di daerah Kepulauan Riau sendiri dalam peningkatan produksi barang dan jasa, maka perlu adanya sarana untuk menunjang mobilitas barang dan jasa pada suatu tempat dan tempat yang lain. Serta memenuhi kebutuhan masyarakat dan salah satunya ialah sarana yang diperlukan yaitu transportasi angkutan.

Negara Indonesia adalah Negara Kepulauan karena terdiri dari berbagai macam pulau baik besar atau kecil yang membentang dari barat sampai ke timur. Hal ini mengingat posisi strategis yang dimilikinya terletak di Garis Khatulistiwa, dan disamping itu posisi Indonesia berada diantara

---

<sup>1</sup><https://www.radioidola.com>, Di akses pada tanggal 31 Maret 2019 Pukul 11.58 WIB.

dua samudera yaitu Samudera Pasifik dan Samudera Hindia serta berada diantara dua Benua, yakni Benua Asia dan Benua Australia.

Indonesia dengan 80% wilayah laut dan 20% wilayah darat, potensi ancaman terhadap kedaulatan dan wilayah Indonesia berada di laut. Presentase ancaman ini menjadi semakin tinggi karena posisi geografi Indonesia berada pada lalu lintas perdagangan dunia. Setiap hari ratusan bahkan ribuan kapal baik kapal dagang maupun kapal militer melintas di perairan Indonesia melalui *Sea Lines of oil Trade* (SLOT). Laut Indonesia memiliki arti yang sangat penting bagi Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) yaitu, laut sebagai media perhubungan, laut sebagai media sumber daya, serta laut sebagai pertahanan dan keamanan. Konsep pemikiran tersebut sangat diperlukan bangsa Indonesia agar tidak menjadikan dan menganggap laut sebagai rintangan, kendala, dan atau hambatan sebagaimana dihembuskan oleh pihak-pihak asing yang tidak mengingatkan kemajuan bagi bangsa dan negara Indonesia.

Pengangkutan di Indonesia memiliki peranan penting dalam memajukan dan memperlancar perdagangan dalam maupun luar negeri karena adanya pengangkutan dapat memperlancar arus barang dari daerah produksi ke penumpang sehingga kebutuhan penumpang dapat terpenuhi. Hal tersebut dapat terlihat pada perkembangan dewasa ini jasa pengangkutan Indonesia mulai menunjukkan kemajuan, terbukti dengan ditandainya banyaknya perusahaan industri yang percaya untuk menggunakan jasa pengangkutan.<sup>2</sup>

Definisi dari kata 'pengangkutan' berasal dari kata dasar 'angkut' yang berarti mengangkat dan membawa, sedangkan kata 'pengangkutan' itu sendiri berarti suatu proses atau usaha membawa, mengantarkan atau memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain.<sup>3</sup> Jadi, untuk urusan angkutan barang dan penumpang di dalam Negeri saja terbagi menjadi tiga bagian yang meliputi seperti, udara, darat, dan laut. Seperti yang di ketahui pengangkutan memiliki peranan penting dalam memajukan dan melancarkan perdagangan karena dapat memperlancar arus barang dari daerah produksi ke penumpang, sehingga kebutuhan penumpang terpenuhi.

Pengangkutan perairan dengan kapal diatur dengan Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2001 Tentang Pelayaran. Pada saat itu berlakunya Undang-undang ini, semua perundang-undangan yang berkenaan dengan pengangkutan perairan yang masih berlaku sejak zaman kolonial Belanda dahulu, dinyatakan tidak berlaku lagi dan diganti dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Undang-undang Pelayaran ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan, yaitu tanggal 7 Mei 2008 dalam lembaran Negara tahun 2008 Nomor 64.

Pengangkutan perairan juga diatur dalam kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) Indonesia, yaitu Buku II Bab V tentang Perjanjian carter kapal: Bab VA tentang pengangkutan Barang dan Bab VB Tentang Pengangkutan Penumpang. Peraturan undang-undang dalam KUHD Indonesia masih dinyatakan tetap berlaku. Ketentuan-ketentuan KUHD Indonesia sifatnya sebagai *Lex Generalis*.

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

Kamus Hukum menjelaskan secara ringkas, bahwa pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, di mana pengangkut mengikat diri untuk

---

<sup>2</sup> Budiharjo, Sedy Anantyo, Herman Susetyo 2012, *Pengangkutan Laut*, Diponegoro Law Review Volume 1 Nomor 4 Tahun 2012 Hlm 2

<sup>3</sup><https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/pengangkutan>, di akses pada tanggal 31 Maret 2019 pada pukul 15:40 WIB

menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikat diri untuk membayar uang angkutan. Pengangkutan bisa juga dikatakan serangkaian perbuatan mulai dari pemuatan ke dalam alat pengangkut, kemudian dibawa menuju tempat yang telah ditentukan dan pembongkaran serta penurunan di tempat tujuan karena perpindahan itu mutlak untuk mencapai dan meningkatkan manfaat yang efisien.

Sedangkan, maksud dan tujuan diadakannya pengangkutan barang ialah untuk memindahkan barang dari tempat semula ke tempat tujuan dimana perpindahan itu mutlak diperlukan untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisiensi. Oleh karena itu, pengangkutan bisa dibidang memberi nilai terhadap barang yang diangkut karena apabila barang itu lebih besar, maka nilainya juga semakin besar dari biaya yang dikeluarkan. nilai yang dimaksud ada 2 (dua) jenis, yaitu Nilai tempat (place utility) dan nilai waktu (time utility). Kedua nilai tersebut diperoleh jika barang yang diangkut ketempat dimana nilainya lebih tinggi dan dapat dimanfaatkan tepat pada waktunya. Dengan demikian, pengangkutan dapat memberikan jasa kepada masyarakat yang disebut jasa angkutan.

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. Karena dokumen pengangkutan atau karcis penumpang merupakan tanda bukti bahwa telah terjadi 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 KUHPerdata.

Dalam kasus ini terdapat istilah klausula eksonerasi yaitu dapat diartikan sebagai klausula pengecualian kewajiban/tanggung jawab dalam perjanjian. Pembatasan atau larangan penggunaan klausula eksonerasi ini dapat kita temui dalam hukum positif di Indonesia yaitu dalam Pasal 18 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen yang terdapat pada Bab V dijelaskan pada ayat pertama, larangan membuat atau mencantumkan klausula baku pada setiap dokumen dan/atau perjanjian yang ditetapkan oleh pelaku usaha pada dokumen atau perjanjian yang memenuhi ketentuan yang terdapat pada ayat pertama batal demi hukum.

Di samping itu Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen juga memberikan perlindungan kepada pengirim selaku pemilik jika terjadi kerugian yang ditimbulkan dalam pelaksanaan kewajiban Perusahaan Jasa Pengangkutan, yaitu tercantum dalam Pasal 19 Ayat 2 yang berbunyi: "Pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan/atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan.."

Dipertegas dalam Pasal 40 Ayat 1 dan Ayat 2 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyatakan bahwa perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya sekaligus bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati. Hal ini menjelaskan bahwa segala bentuk kesepakatan yang termuat dalam dokumen muatan atau karcis menjadi tanggung jawab perusahaan pengangkut untuk memenuhinya, serta menjadi hak bagi penumpang untuk menuntut haknya sesuai dengan kesepakatan yang termuat dalam dokumen muatan tersebut.

Berdasarkan Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 37 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Laut pada Pasal 3 Ayat (1) dijelaskan bahwasanya wajib disediakan dan dilaksanakan oleh operator terminal penumpang, yang meliputi pelayanan keselamatan, pelayanan keamanan dan ketertiban. Namun hal ini berbanding terbalik pada kenyataan yang ditemukan dilapangan tentang masih banyaknya penumpang yang mengalami ketelantaran serta barang penumpang yang dikirim melalui PT. PELNI (Persero) yang tidak sampai pada tempat tujuan.

PT. PELNI (Persero) selaku perusahaan dibidang pengangkutan dapat memberikan fasilitas sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati yang termuat dalam dokumen muatan atau karcis penumpang, karena itu merupakan kewajiban atau tanggung jawab perusahaan pengangkut dan menjadi hak penumpang untuk menikmati fasilitas tersebut. Ketika penumpang tidak mendapatkan haknya sebagaimana yang tertera dalam dokumen muatan atau karcis seperti tempat tidur dan kerusakan barang yang dialami oleh penumpang maka PT. PELNI (Persero) bertanggung jawab atas kerugian yang dialami penumpang kecuali PT. PELNI (Persero) dapat membuktikan sebaliknya sesuai dengan prinsip tanggung jawab praduga bersalah (Presumption of Liability) dan prinsip tanggung jawab mutlak dalam hukum pengangkutan angkutan laut sebagaimana tercantum dalam Pasal 40 dan Pasal 41 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Selain permasalahan tersebut ada juga permasalahan yang juga sering terjadi namun dalam penyelesaian permasalahan secara hukumnya terdapat dua asumsi yang berbeda disebabkan adanya persepsi yang berbeda antara pemerintah dalam hal ini Kementerian Perhubungan melalui Dirjen Perhubungan Laut dengan PT. PELNI (Persero) berkaitan dengan permasalahan ganti rugi terhadap barang bawaan penumpang (yang di jinjing sendiri tanpa bantuan orang lain/maksimal 50 Kg sesuai syarat dan ketentuan dari PT. PELNI (Persero). Dimana terdapat klausul dalam Tiket Kapal di PT. PELNI (Persero) dimana terdapat syarat dan ketentuan pada tiket tersebut khususnya pada poin ke-10 yang berbunyi :”PT.PELNI (Persero) tidak bertanggungjawab atas kerugian atau kehilangan bagasi yang dibawa oleh penumpang”. Seperti disinggung di atas, perusahaan angkutan laut bertanggungjawab atas akibat yang ditimbulkan oleh pengoperasian kapalnya, termasuk musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut. Itu berpenumpang berhak mendapat penggantian atas barangnya.

Tetapi, Pasal 181 Ayat (4) Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 memberikan batasan tanggungjawab, yakni sebatas apa yang disepakati antara perusahaan dengan penumpang yang tertuang pada tiket, hampir kebanyakan tiket penumpang tertulis klausul, yakni perusahaan tidak bertanggungjawab atas rusak atau hilangnya benda yang di bawa penumpang.

Pada kondisi normal, Pasal 41 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 ‘memberi porsi’ bagi perusahaan angkutan di perairan untuk membuktikan bahwa pihaknya tidak bersalah atas hilang atau rusaknya barang bawaan penumpang. Namun, karena ada hubungan yang bersifat perdata antara perusahaan dan penumpang, maka penumpang berhak menggugat perdata perusahaan angkutan laut ke pengadilan melalui gugatan perbuatan melawan hukum.

Tetapi, dalam hal kondisi rusak atau hilangnya barang itu misalnya dalam kondisi terjadi kecelakaan kapal, penumpang mesti menunggu hasil Sidang Majelis Pelayaran untuk melihat apakah ada atau tidaknya kesalahan atau kelalaian yang dilakukan nakhoda atau pemimpin kapal, atau perwira kapal dalam menjalankan tugasnya. Bila ternyata terbukti bahwa pihak tersebut bersalah, maka ketentuan Pasal 41 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 itu menjadi

tidak berlaku. Sehingga, perusahaan angkutan tetap bertanggungjawab atas penggantian barang yang musnah, hilang, atau rusak milik penumpang.

Mesti diperhatikan, penumpang pada saat penyerahan barang sebelumnya harus memberitahukan kepada pihak kapal mengenai ciri-ciri umum barang yang diangkut dan tata cara penanganannya, sepanjang penumpang menghendaki itu. Selain itu, penumpang juga harus memberi tanda atau label terhadap barang khusus, berbahaya, dan beracun. Tanpa dilakukan hal itu, maka Pasal 178 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 memberi hak kepada perusahaan angkutan laut untuk menolak mengangkut barang tersebut.

Secara garis besar, pengangkutan dapat di klasifikasikan sebagai berikut:

1. Pengangkutan Darat;
  - a. Pengangkutan melalui jalan raya
  - b. Pengangkutan dengan kereta api
2. Pengangkutan Udara;
3. Pengangkutan Laut.

Dari ketiga macam bentuk angkutan di atas, pengangkutan melalui laut mempunyai peranan yang cukup penting mengingat luas dari permukaan bumi adalah berupa perairan. Peranan pengangkutan laut juga menjadi sangat penting di berbagai Negara begitu pula di berbagai daerah di wilayah kepulauan termasuk di wilayah Kepulauan Riau termasuk Kota Tanjungpinang.

Dari uraian latar belakang diatas penulis menarik kesimpulan untuk mengambil judul dalam penelitian ini “Tanggung Jawab PT. PELNI (Persero) Cabang Tanjungpinang Dalam Pengangkutan Barang Yang Dibawa Oleh Penumpang”.

## **II. Metode Penelitian**

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian normatif empiris. Dengan meneliti secara langsung ke lapangan untuk melihat secara langsung penerapan perundang-undangan atau aturan hukum yang berkaitan dengan penegakan hukum, serta melakukan wawancara dengan beberapa responden yang dianggap dapat memberikan informasi mengenai pelaksanaan penegakan hukum tersebut. Sumber data yang dipergunakan dalam penelitian ini berupa data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini antara lain observasi, wawancara, dokumentasi dan studi pustaka. Data yang terkumpul kemudian diproses melalui pengolahan dan pengkajian data, antara lain seleksi data, editing, klasifikasi data, dan sistemasi data. Data yang diperoleh kemudian dianalisis secara kualitatif yaitu dengan mendeskripsikan serta menggambarkan data dan fakta yang dihasilkan dari suatu penelitian di lapangan dengan suatu interpretasi, evaluasi, dan pengetahuan umum..

## **III. Hasil dan Pembahasan**

### **4.1. Tanggung Jawab PT. PELNI (Persero) Cabang Tanjungpinang Dalam Pengangkutan Barang Yang Dibawa Oleh Penumpang Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran**

Pengangkutan diselenggarakan dengan tujuan untuk membantu memindahkan barang atau manusia dari satu tempat ke tempat lain secara efektif dan efisien. Dikatakan efektif karena perpindahan barang atau orang tersebut dapat dilakukan sekaligus atau dalam jumlah yang banyak

sedangkan dikatakan efisien karena dengan menggunakan pengangkutan perpindahan itu menjadi relatif singkat atau cepat dalam ukuran jarak dan waktu tempuh dari tempat awal ke tempat tujuan.<sup>4</sup>

Pengaturan kewajiban pemilik/operator kapal untuk mengadakan perlindungan asuransi bagi pihak ketiga dalam kegiatan pelayaran perdagangan melalui jalur laut di atur dalam Pasal 41 Ayat (3), Pasal 54, Pasal 203 Ayat (5), Pasal 231 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Pasal-Pasal tersebut mengatur beberapa jenis tanggung gugat dari perusahaan pelayaran yang memiliki kewajiban untuk menjamin risiko maupun evenemen yang timbul akibat pengoperasian kapal. Kewajiban mengasuransikan yang harus dilaksanakan perusahaan angkutan terkait dengan tanggung jawab pengangkut dalam memberikan perlindungan kepada pihak-pihak yang menjadi bagian dari tanggung jawabnya.<sup>5</sup>

Secara umum, dasar hukum yang dapat dipergunakan untuk meminta pertanggungjawaban pelaku usaha transportasi laut di provinsi kepulauan riau terhadap kerugian yang dialami oleh penumpang adalah Pasal 1365 KUHPerdara yang dengan tegas menyatakan bahwa “tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada seorang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut”<sup>6</sup>. Jadi, apabila pelaku usaha transportasi laut di provinsi kepulauan riau melakukan perbuatan melawan hukum (*onrechtmatige daad*) yang mengakibatkan kerugian pada konsumen (penumpang) maka pelaku usaha yang melakukan kesalahan tersebut wajib mengganti kerugian itu.<sup>7</sup>

Barang hilang atau tidak ada bisa disebabkan karena terbakar, dicuri orang, tertukar dengan milik orang lain, dibuang dan lain-lain. Barang rusak sebagian atau seluruhnya atau disebabkan barangnya ada, tetapi tidak dapat dipergunakan semestinya. Dimaksudkan dengan barang muatan tidak ada atau ada tetapi rusak menjadi tanggung jawab pengangkut adalah bahwa pengangkut harus membayar ganti kerugian terhadap barang yang musnah atau rusak, kecuali kerugian itu disebabkan oleh keadaan memaksa (*overmacht*), cacat pada barang itu sendiri, kesalahan atau kelalaian si pengirim atau ekspediter (Pasal 91 KUHD), keterlambatan datangnya di tempat tujuan yang disebabkan keadaan memaksa, tetapi barang tidak rusak dan musnah (Pasal 92 KUHD). PT. PELNI (Persero) sebagai perusahaan pengangkut laut, maka ia juga harus menanggung kerusakan atau kehilangan barang-barang dagangan dan barang-barang sesudah pengirimannya yang disebabkan oleh kesalahan atau keteledorannya (Pasal 88 KUHD).

Berdasarkan hasil penelitian di PT. PELNI (Persero), pihak perusahaan tersebut mengatakan bahwa memang dimungkinkan adanya kehilangan barang bawaan penumpang tersebut, namun hal tersebut dikarenakan penumpang yang salah letak atau lalai sehingga barang bawaannya rusak ataupun tercecer.<sup>8</sup>

Perjanjian pengangkutan yang terdapat di tiket/karcis penumpang pada salah satu klausul yang menyatakan “Pihak kapal/perusahaan pelayaran tidak bertanggung jawab atas kerusakan, kehilangan dan kerugian barang-barang milik penumpang selama dalam perjalanan” diakui bahwa para penumpang tidak mengetahui hal tersebut sehingga hal ini dapat merugikan penumpang yang ingin menuntut tanggung jawab serta ganti rugi. Hal tersebut sebenarnya sudah dijamin Pasal 40 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran “Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya”.

---

<sup>4</sup> Lois Adi Putra, *Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Pengangkutan Barang Melalui Pesawat Udara Negara I*, Skripsi Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, Makassar, 2013, hlm 15

<sup>5</sup> Marnia Rani, 2016, *Asuransi Tanggung Gugat Kapal Terhadap Risiko Dan venemen Dalam Kegiatan Pelayaran Perdagangan Melalui Jalur Laut*, *Jurnal Selat*, Vol. 3 No. 2 Edisi Mei. hlm. 423

<sup>6</sup> Lihat Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Terjemahan R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, Jakarta, Pradnya Paramita, 2007, hlm. 346.

<sup>7</sup> Muhammad Fajar Hidayat, 2015, *Tanggung Jawab Pelaku Usaha Transportasi Laut Terhadap Penumpang di Provinsi Kepulauan Riau*, *Jurnal Selat Oktober Vol.3 No. 1 Edisi 5*, hlm. 351.

<sup>8</sup> Wawancara dengan Kepala Cabang PT. PELNI Persero Cabang Tanjungpinang, Senin 19 Juni 2019

Kewajiban pengangkut juga diperjelas dalam Pasal 468 ayat (1) KUHD yang isinya sebagai berikut:

“Bahwa pengangkut diwajibkan menjamin keselamatan barang saat diterima hingga saat diserahkan baik sebagian ataupun seluruhnya menurut perjanjian, terkecuali ia dapat membuktikan kerugian ini disebabkan karena; kejadian yang tidak dapat dicegah maupun dihindarkan secara layak diluar kemampuan pengangkut, sifat atau keadaan barang yang diangkut ciri- ciri yang tidak beritahukan secara sempurna oleh pengirim barang”.

Klausul pada tiket PT. PELNI (Persero) tersebut juga tidak sesuai dengan Pasal 18 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen yang isinya menyatakan “Pelaku usaha dalam menawarkan barang dan/atau jasa yang ditujukan untuk diperdagangkan dilarang membuat dan/atau mencantumkan klausula baku pada setiap dokumen dan/atau mencantumkan klausula baku pada setiap dokumen dan/atau perjanjian apabila; (huruf a) menyatakan pengalihan tanggung jawab pada pelaku usaha”. Pasal 18 ayat (3) menjelaskan juga bahwa “setiap klausula baku yang telah ditetapkan pelaku usaha pada dokumen atau perjanjian yang memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) dinyatakan batal demi hukum” serta ayat (4) “pelaku usaha wajib menyesuaikan klausula baku yang bertentangan dengan undang-undang ini”.

Meninjau klausul tersebut dari sisi teori dan undang-undang yang berlaku, perusahaan angkutan yakni PT. PELNI (Persero) melanggar Pasal 18 ayat (1) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen karena pada praktiknya PT. PELNI (Persero) melanggar ketentuan Pasal 18 tersebut karena menyertakan klausul baku yang isinya menyatakan melepaskan tanggung jawab perusahaan angkutan terhadap barang penumpang. Di sisi lain Perusahaan angkutan tidak memenuhi kewajibannya yaitu sesuai Pasal 7 Undang-Undang Perlindungan Konsumen huruf b memberikan informasi yang benar terkait jasanya serta Pasal 7 Huruf d Undang-Undang Tentang Perlindungan Konsumen menjamin mutu jasa yang dilakukan. Padahal perusahaan angkutan selaku pelaku usaha sudah mendapatkan haknya yaitu pembayaran untuk dokumen pengangkutan (Karcis Penumpang) dari penumpang.

Setelah melihat isi klausul pada tiket/karcis penumpang terlihat bahwa perusahaan pengangkut melepaskan tanggung jawabnya terhadap barang penumpang. Tanggung jawab adalah kondisi yang mewajibkan seseorang harus menanggung sesuatu, jika terjadi hal yang tidak dikehendaki, orang tersebut boleh disalahkan, diperkarakan, dituntut dan sebagainya.<sup>9</sup> Tanggung jawab dalam pengangkutan terbagi dalam 2 (dua) dalam pengangkutan terbagi dalam 2 (dua) macam yaitu:

a. Liability

Tanggung jawab yang didasarkan pada keharusan seseorang yang menimbulkan untuk membayar ganti rugi atas kesalahan yang ia ditimbulkan.

b. Responsibility

Tanggung jawab yang didasarkan pada hati nurani seseorang yang menerbitkan kesalahan atau dengan kata lain adalah jenis tanggung jawab moral.

Pada Pasal 41 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran telah diatur tanggung jawab perusahaan angkutan sebagai berikut “Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa; kematian atau lukanya penumpang yang diangkut, musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut, keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut; atau kerugian pihak ketiga. Tanggung jawab itu pun bisa dihilangkan jika pengangkut bisa membuktikan seperti yang telah diatur pada Pasal 41 ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 “Jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c, dan huruf d bukan

---

<sup>9</sup> Peter Salim dan Yeni Salim, *Kamus Besar Bahasa Indonesia Kontemporer*, Modern English Press, Edisi 1, Jakarta, hlm 567

disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya”.

Penyelenggaraan suatu pengangkutan, jika pengangkutan tidak melaksanakan kewajiban sebagaimana mestinya ia harus bertanggung jawab dalam arti bahwa ia harus memikul semua akibat yang ditimbulkannya baik karena kesengajaan ataupun karena kelalaian pengangkut itu sendiri. Menurut prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*presumption of liability*), tergugat (pengangkut) dianggap bertanggung jawab atas segala kerugian yang timbul, tetapi tergugat dapat membebaskan tanggung jawabnya, apabila ia dapat membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah (*absence of fault*). Pada dasarnya prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga adalah juga prinsip tanggung jawab berdasarkan adanya kesalahan, tetapi dengan pembalikan beban pembuktian (*omkering van de bewijslaast, shifting of the burden of proof*) kepada pihak tergugat.<sup>10</sup>

Prinsip tanggung jawab atas dasar praduga ini juga dianut dalam pengangkutan laut yang diatur dalam Pasal 468 ayat (2) KUHD:<sup>11</sup> “Pengangkut diwajibkan membayar ganti rugi yang disebabkan karena tidak diserahkannya barang seluruhnya atau sebagian atau karena kerusakan barang, kecuali bilamana ia membuktikan, bahwa tidak diserahkannya barang atau kerusakan itu adalah akibat dari suatu peristiwa yang sepantasnya tidak dapat dicegah atau dihindarinya, akibat sifat keadaan atau cacat benda sendiri atau dari kesalahn pengirim”.

Sebagai imbalan (*quit pro quo*) adanya pembalikan beban pembuktian tersebut, maka prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga ini diirngi adanya ketentuan pembatasan tanggung jawab (*limitation of liability*). Tanggung jawab pengangkut untuk memberikan santunan dibatasi hingga limit tertentu.<sup>12</sup> Tanggung jawab perusahaan transportasi terbatas sejumlah ganti kerugian yang ditetapkan dalam konvensi internasional atau peraturan perundang-undangan nasional yang berlaku terhadap kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim baran, namun demikian penumpang dan/atau pengirim barang masih terbuka untuk memperoleh ganti kerugian yang lebih besar apabila penumpang dan/atau pengirim dapat membuktikan bahwa perusahaan transportasi termasuk karyawan, pegawai, agen, atau perwakilannya melakukan kesalahan yang di sengaja.<sup>13</sup>

Apabila penumpang dan/atau pengirim barang dapat membuktikan perusahaan transportasi termasuk pegawai, karyawannya, agen atau perwakilannya melakukan kesalahan yang disengaja, maka tanggung jawab perusahaan transportasi tidak terbatas dalam arti berapapun kerugian yang diderita penumpang dan/atau pengirim barang harus diganti seluruhnya.<sup>14</sup>

Pasal 40 Ayat (2) Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyatakan “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.” Pada praktiknya PT. PELNI (Persero) tidak menyediakan dokumen bagasi serta tidak memberi label kepada barang bagasi biasa ataupun untuk barang yang muatannya lebih dari 50kg hal tersebut diungkapkan oleh para penumpang PT.PELNI (Persero).

Akibat yang ditimbulkan ialah barang bagasi penumpang tertukar antara penumpang A dan B karena tidak adanya dokumen muatan serta label pada barang bagasi. Meskipun bagasi ialah perjanjian tambahan dari perjanjian pengangkutan akan tetapi itu sangat penting untuk pembuktian jika terjadi barang bagasi rusak ataupun hilang. kekuatan pembuktian terhadap perjanjian lisan sangatlah lemah dimata hukum dibandingkan dengan perjanjian tertulis.

#### **4.2 Bentuk Penyelesaian Terhadap Kerugian Yang Diderita Penumpang Oleh PT.PELNI (Persero) Cabang Tanjungpinang**

---

<sup>10</sup> Ridwan Khairandy dkk, *Pengantar hukum dagang Indonesia I*, Gama Media, Yogyakarta, 1999, hlm 201

<sup>11</sup> *Ibid.*

<sup>12</sup> Ridwan Khairandy dkk, *Loc.Cit.*

<sup>13</sup> H.K. Martono. *Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-Undnag Nomor 17 Tahun 2008*, PT RajaGrafindo Persada, Cetakan pertama, Jakarta, 2011, hlm 67

<sup>14</sup> *Ibid.*

Penyelesaian terhadap kerugian barang yang diderita oleh penumpang yang berkaitan dengan perlindungan konsumen dalam jasa yang disediakan oleh PT.PELNI (Persero) dapat dilakukan melalui jalur litigasi dan non litigasi. Penumpang yang merasa dirugikan atas kehilangan barang bawaan dapat mengajukan klaim ataupun meminta pertanggungjawaban baik kepada awak kapal maupun ke PT.PELNI (Persero). Namun proses klaim ini menang tidak banyak diketahui oleh para penumpang.

Syarat mutlak tuntutan ganti rugi, ialah bahwa kerugian itu disebabkan karena hal-hal yang berhubungan dengan pengangkutan, akibat-akibat kelalaian perbuatan wan prestasi baik pengusaha angkutan karyawan/buruh yang lalai dalam menjalankan prestasinya aksi-aksi atas dasar Pasal 1365 dan 1367 KUH Perdata dalam perjanjian pengangkutan dipandang dari sudut tujuan untuk mendapatkan ganti rugi, ditinjau dari beban pembuktian Pasal 1365 pada aksi-aksi penuntutan, penumpang harus mengemukakan peristiwa-peristiwa menunjukkan kesalahan kelalaian pengangkut, pengangkut, pengangkut dapat mengikari dengan menunjukkan bebab pembuktian bahwa itu bukan kesalahannya.

Pada Pasal 475 KUHD menyatakan bahwa “Bila pengangkut bukan pengusaha kapal, kewajiban untuk ganti rugi menurut Pasal 468 yang mengenai pengangkutan melalui laut, terbatas sampai jumlah yang dalam urusan kerusakan yang diderita, berdasarkan ketentuan Pasal yang lalu, dapat ditagih pada pengusaha kapal. Dalam hal adanya perselisihan, maka pengangkut harus menunjukkan sampai seberapa batas pertanggungjawabannya. (KUHD 470, 474, 476, 517c, 526; Rv. 316r.)”

Kewajiban ganti rugi menurut Pasal 468 KUHD “Perjanjian pengangkutan menjanjikan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahannya. Pengangkut harus mengganti kerugian karena tidak menyerahkan seluruh atau sebagian barangnya atau karena ada kerusakan, kecuali bila ia membuktikan bahwa tidak diserahkannya barang itu seluruhnya atau sebagian atau rusaknya itu adalah akibat suatu kejadian yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarinya, akibat sifatnya, keadaannya atau suatu cacat barangnya sendiri atau akibat kesalahan pengirim. Ia bertanggung jawab atas tindakan orang yang dipekerjakannya, dan terhadap benda yang digunakannya dalam pengangkutan itu. (KUHPerd. 1239, 1243 dst., 1367, 1613, 1706; KUHD 86 dst., 89, 91, 249, 342, 359, 371, 452, 469 dst., 472 dst., 475, 477, 479, 483, 487, 517c, p, x, 518n, 519u, 522 dst., 533, 707, 741-1 nomor 31, 746.)

Pasal 475 KUHD menyatakan bahwa ganti rugi dapat ditagih kepada pengusaha kapal yang diatur dalam Pasal 474 yang menyatakan “Bila pengangkut adalah pengusaha kapal, maka tanggung jawab atas kerusakan yang diderita barang yang diangkut dengan kapal, terbatas sampai jumlah f. 50,- setiap meter kubik isi bersih kapalnya, sepanjang mengenai kapal yang digerakkan secara mekanis, ditambah dengan apa yang untuk menentukan isinya dikurangkan dari isi kotor untuk ruangan yang ditempati oleh tenaga penggerak. (KUHD 320 dst. 468, 470, 475 dst., 517c, 525, 541; Rv. 316a-r.) Pasal 476 KUHD memperjelas “Dengan menyimpang dari ketentuan Pasal-Pasal 472-475, maka dapat dituntut ganti rugi penuh, bila kerusakan itu disebabkan oleh kesengajaan atau kesalahan besar pengangkut sendiri. Persyaratan perjanjian yang bertentangan dengan ini adalah batal. (AB. 23; KUHD 470, 517c, 524, 527, 541.)”

Meninjau dari teori serta undang-undang yang berlaku dengan praktiknya di lapangan, perusahaan angkutan memang ada pembatasan ganti kerugian akan tetapi tidak serta merta perusahaan angkutan dapat menentukan biaya ganti rugi adalah 50% dari nilai barang. Perusahaan angkutan juga harus memperhatikan sebelum memberikan ganti rugi apakah kerugian disebabkan kesengajaan karena tidak menyertakan dokumen bagasi dan label bagasi atau tidak, serta mekanisme yang sudah ada di aturan yang berlaku selain melihat perjanjian awal dengan penumpang agar tidak menimbulkan kerugian kepada penumpang.

Berdasarkan hasil wawancara dengan masing-masing informan mengenai aturan yang berkaitan dengan kehilangan/kerusakan barang bawaan (yang di jinjing) ketika menaiki/menumpang jasa pelayaran PT.PELNI hasilnya memang sebagian penumpang tidak

mengetahui adanya aturan tersebut meskipun dalam tiket yang diterbitkan oleh PT.PELNI telah menyebutkan klausul pertanggungjawaban barang bawaan penumpang sedangkan PT.PELNI Persero berargumen bahwa terdapatnya klausul pada tiket jasa pelayaran kapal penumpang PT.PELNI Persero diakibatkan dari ketidakpatuhan sebagian besar penumpang yang membawa barang bawaan melebihi 50 Kg yang telah ditetapkan oleh pemerintah melalui kementerian perhubungan dan juga PT.PELNI sehingga jika terjadi kehilangan dan kerusakan pada barang bawaan penumpang yang melebihi batas ketentuan normalnya maka PT.PELNI merasa dirugikan dari segi asuransi nantinya akibat klaim dari penumpang yang merasa kehilangan atau mengalami kerusakan pada barang bawanya. Selain itu pihak PT. PELNI juga menyebutkan bahwa klausul hukum pada ketentuan dan syarat yang tercantum dalam tiket kapal PT.PELNI Persero tersebut merupakan suatu ketentuan yang berasal dari PT.PELNI Persero pusat dan sebagai pimpinan cabang hanya menjalankan ketentuan yang sudah digaris luruskan karena dari segi bisnis klausul hukum tersebut tentunya tidak memberikan beban bertanggungjawaban kepada PT.PELNI Persero secara finansial dimana status dari PT.PELNI Persero merupakan anak perusahaan dari BUMN yang berorientasi pada keuntungan sehingga di anggap wajar ketika ada hal-hal yang dianggap dapat merugikan perusahaan maka peraturan tersebut harus dihapus atau tiadakan namun jika dilihat dari segi kemanusiaan atau perlindungan konsumen dan ketentuan pelayaran maka terkesan bahwa PT.PELNI Persero mau menang sendiri dan melepas tanggungjawabnya sebagai pihak penyedia jasa transportasi laut.

Kendati demikian, Kepala Cabang PT.PELNI Persero Cabang Tanjungpinang menyatakan bahwa selama menjadi Kepala PT. PELNI Persero Cabang Tanjungpinang belum pernah mengalami atau menerima klaim secara langsung dari penumpang berkaitan dengan hilang atau rusaknya barang bawaan penumpang baik yang di jinjing ataupun yang diangkat oleh porter di pelabuhan dan kemungkinan besar penumpang akan melakukan klaim terhadap awak Kapal PT.PELNI Persero diatas kapal ketika penumpang menyadari bahwa ada barang bawanya yang hilang atau rusak diatas kapal dan disatu sisi sebagian besar penumpang kapal PELNI sudah mengetahui dan memahami bahwa barang bawaan penumpang adalah merupakan tanggung jawab dari penumpang itu sendiri berdasarkan syarat dan ketentuan yang berlaku pada tiket jasa pelayaran kapal penumpang PT.PELNI (Persero).

#### **IV. Kesimpulan**

Berdasarkan dari hasil penelitian yang telah dilakukan, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa:

- a. Tanggung jawab pengangkut laut dalam pengangkutan barang penumpang di PT.PELNI (Persero) pada praktiknya perusahaan angkutan melepas tanggung jawab kepada awak kapal yang seharusnya tetap menjadi tanggung jawab perusahaan angkutan karena telah jelas menyebutkan klausul pertanggungjawaban barang bawaan penumpang merupakan tanggungjawab penumpang itu sendiri.
- b. Penyelesaian terhadap kerugian barang yang diderita oleh penumpang di PT. PELNI (Persero) dalam pengangkutan barang penumpang melalui kapal, pada praktiknya menggunakan musyawarah. Perusahaan angkutan seharusnya memberi ganti rugi seharga nilai barang namun PT. PELNI (Persero) hanya memperhatikan perjanjian awal dengan penumpang tanpa melihat mekanisme yang sudah di atur dalam undang-undang. Hal ini bisa menimbulkan kerugian kepada penumpang yang barangnya hilang ataupun rusak.

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

- Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia. (2016). *KBBI Daring*. Diambil kembali dari <https://kbbi.kemdikbud.go.id/>: <https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/pengangkutan>
- Budiharjo, Anantyo, S., & Susetyo, H. (2012). Pengangkutan Laut. *Diponegoro Law Review Volume 1 Nomor 4*, 2.

- Heri, C. (2019, Februari 14). *Mendorong Terwujudnya Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia*. Diambil kembali dari <https://www.radioidola.com/>: <https://www.radioidola.com/2019/mendorong-terwujudnya-indonesia-sebagai-poros-maritim-dunia/>
- Hidayat, M. F. (2015). Tanggungjawab Pelaku Usaha Transportasi Laut Terhadap Penumpang di Provinsi Kepulauan Riau. *Jurnal Selat Oktober Vol.3 No.1 Edisi 5*, 351.
- Khairandy, R., & dkk. (1999). *Pengantar Hukum Dagang Indonesia*. Yogyakarta: Gama Media.
- Martono, H. (2011). *Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008*. Jakarta: Pt. Raja Grafindo Persada.
- PT.PELNI, K. C. (2019, Juni 19). Tanggungjawab PT.PELNI atas barang yang dibawa oleh penumpang. (F. L. Putri, Pewawancara)
- Putra, L. A. (2013). Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Pengangkutan Barang Melalui Pesawat Udara Negara. *Skripsi Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, Makassar, 2013, hlm 15*. Makassar, Indonesia.
- Rani, M. (2016). Asuransi Tanggung Gugat Kapal Terhadap Risiko Dan Venemen Dalam Kegiatan Pelayaran Perdagangan Melalui Jalur Laut. *Jurnal Selat Vol.3 No.2 Edisi Mei*, 423.
- Salim, P., & Salim, Y. (2002). *Kamus Besar Bahasa Indonesia Kontemporer*. Jakarta: Modern English Press.
- Subekti, R., & Tjitrosudibio, R. (2007). *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Terjemahan*. Jakarta: Pradnya Paramita.