

## **SKRIPSI**

**TINJAUAN YURIDIS TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT  
TERHADAP PENUMPANG DAN BARANG  
(STUDI DI PT. ASDP PELABUHAN POTO TANO-KAYANGAN)**



Oleh :

**MAULDY WAHYU MUARFA**

**NIM : 61511A0165**

**UNTUK MEMENUHI SALAH SATU PERSYARATAN  
MEMPEROLEH GELAR SARJANA HUKUM**

**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM  
2021**

**LEMBAR PENGESAHAN DOSEN PEMBIMBING  
TINJAUAN YURIDIS TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT  
TERHADAP PENUMPANG DAN BARANG  
(STUDI DI PT. ASDP PELABUHAN POTO TANO-KAYANGAN)**

Oleh :

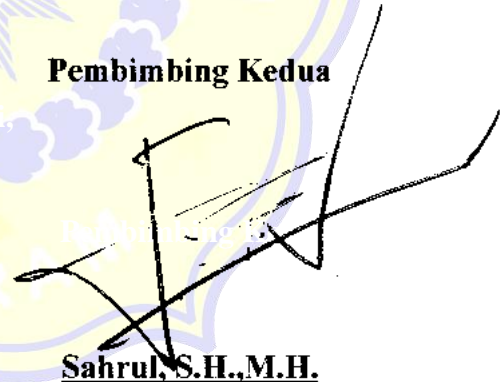
**MAULDY WAHYU MUARFA**

**NIM : 61511A0165**

**Menyetujui**

**Pembimbing Pertama**

**Pembimbing Kedua**



**Dr. Hilman Syahrial Haq, S.H.,LL.M**

**Sahrul, S.H.,M.H.**

**NIDN. 0822098301**

**NIDN. 0831128107**

**HALAMAN PENGESAHAN DOSEN PENGUJI**

**SKRIPSI INI TELAH DISEMINARKAN DAN DIUJI OLEH  
TIM PENGUJI**

**PADA HARI SELASA 16 FEBRUARI 2021**

Oleh

**DEWAN PENGUJI**

**KETUA**

**Rena Aminwara, SH., M.Si**

**NIDN. 0828096301**



**ANGGOTA I**

**Dr. Hilman Syahrial Haq, SH., L.L.M**

**NIDN. 0822098301**



**ANGGOTA II**

**Sahrul, SH., MH**

**NIDN. 0831128107**



**Mengetahui:**

**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM  
DEKAN,**



**RENA AMINWARA, SH., M.Si**

**NIDN. 0828096301**

## PERNYATAAN KEASLIAN KARYA TULIS

**بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ**

Dengan ini saya menyatakan :

1. Skripsi yang berjudul :”Tinjauan Yuridis Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Penumpang Dan Barang (STUDI DI PT. ASDP PELABUHAN POTO TANO-KAYANGAN)” ini, merupakan hasil karya tulis asli yang saya ajukan untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Program Studi Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Muhammadiyah Mataram.
2. Semua sumber yang saya gunakan dalam penulisan skripsi tersebut telah saya cantumkan sesuai dengan ketentuan yang berlaku di Program Studi Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Muhammadiyah Mataram.
3. Jika di kemudian hari terbukti bahwa karya saya tersebut bukan hasil karya tulis asli saya atau hasil jiplakan dari orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi yang berlaku di Program Studi Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Muhammadiyah Mataram.

Mataram, 16 Februari 2021

Yang membuat pernyataan



Mauldy Wahyu Muarfa

NIM. 61511A0165





# UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM UPT. PERPUSTAKAAN

Jl. K.H.A. Dahlan No. 1 Mataram Nusa Tenggara Barat  
Kotak Pos 108 Telp. 0370 - 633723 Fax. 0370-641906  
Website : <http://www.lib.ummat.ac.id> E-mail : [upt.perpusummat@gmail.com](mailto:upt.perpusummat@gmail.com)

## SURAT PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME

Sebagai sivitas akademika Universitas Muhammadiyah Mataram, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : MAULDY WAHYU MUARFA  
NIM : 61511A0165  
Tempat/Tgl Lahir : SUMBAWA 17 JULI 1997  
Program Studi : Ilmu Hukum  
Fakultas : HUKUM  
No. Hp/Email : 085 338 889 261 / mauldywahyumuarfa@gmail.com  
Judul Penelitian : -

TINJAUAN YURIDIS TANGGUNG JAWAB PENANGKUT TERHADAP  
PENUMPANG DAN BARANG  
(STUDI DI PT. ASDP PELABUHAN POTO TANO - KAYANGAN


Bebas dari Plagiarisme dan bukan hasil karya orang lain. *YH*

Apabila dikemudian hari ditemukan seluruh atau sebagian dari karya ilmiah dari hasil penelitian tersebut terdapat indikasi plagiarisme, saya **bersedia menerima sanksi** sesuai dengan peraturan yang berlaku di Universitas Muhammadiyah Mataram.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya tanpa ada paksaan dari siapapun dan untuk dipergunakan sebagai mana mestinya.

Dibuat di : Mataram  
Pada tanggal : 2 AGUSTUS 2021

Penulis

  
MAULDY WAHYU MUARFA  
NIM. 61511A0165

Mengetahui,  
Kepala UPT. Perpustakaan UMMAT

  
Iskandar, S. Sos., M.A.  
NIDN. 0802048904



# UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM

## UPT. PERPUSTAKAAN

Jl. K.H.A. Dahlan No. 1 Mataram Nusa Tenggara Barat

Kotak Pos 108 Telp. 0370 - 633723 Fax. 0370-641906

Website : <http://www.lib.ummat.ac.id> E-mail : [upt.perpusummat@gmail.com](mailto:upt.perpusummat@gmail.com)

### SURAT PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH

Sebagai sivitas akademika Universitas Muhammadiyah Mataram, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : MAULDY WAHYU MUARFA  
 NIM : 61511A0165  
 Tempat/Tgl Lahir : SUMBAWA, 17 Juli 1997  
 Program Studi : Ilmu Hukum  
 Fakultas : Hukum  
 No. Hp/Email : 085 338 889 261 / mauldywahyumuarta@gmail.com  
 Jenis Penelitian :  Skripsi  KTI

Menyatakan bahwa demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada UPT Perpustakaan Universitas Muhammadiyah Mataram hak menyimpan, mengalih-media/format, mengelolanya dalam bentuk pangkalan data (*database*), mendistribusikannya, dan menampilkan/mempublikasikannya di Repository atau media lain untuk kepentingan akademis tanpa perlu meminta ijin dari saya selama *tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta* atas karya ilmiah saya berjudul:

TINJAUAN YURIDIS TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT TERHADAP  
 PENUMPANG DAN BARANG  
 (STUDI DI PT. ASDP PELABUHAN POTO TANO - KAYANGAN)

Segala tuntutan hukum yang timbul atas pelanggaran Hak Cipta dalam karya ilmiah ini menjadi tanggungjawab saya pribadi.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya tanpa ada unsur paksaan dari pihak manapun.

Dibuat di : Mataram

Pada tanggal : 2 Agustus 2021

Penulis



MAULDY WAHYU MUARFA  
 NIM. 61511A0165

Mengetahui,  
 Kepala UPT Perpustakaan UMMAT



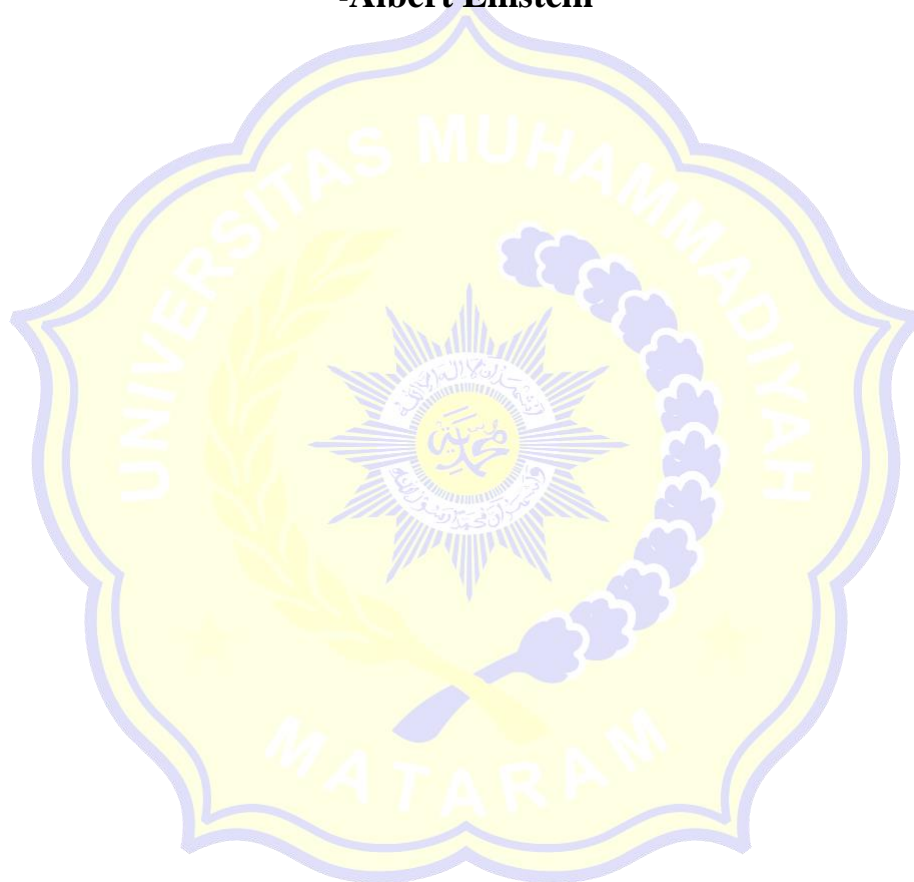
Skandar, S.Sos.,M.A.  
 NIDN. 0802048904

## **MOTO HIDUP**

**Hidup ini seperti sepeda.**

**Agar tetap seimbang, kau harus terus bergerak.**

**-Albert Einstein**





## KATA PENGANTAR

Tiada kata yang paling indah selain puji dan rasa syukur kepada Allah SWT, atas limpahan hidayah dan inayah-Nya, sehingga peneliti dapat menyelesaikan penyusunan skripsi yang berjudul "Tinjauan Yuridis Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Penumpang Dan Barang (STUDI DI PT. ASDP PELABUHAN POTO TANO-KAYANGAN)". Adapun tujuan penulisan skripsi ini untuk memenuhi salah satu persyaratan memperoleh gelar Sarjana Hukum di Universitas Muhammadiyah Mataram.

Dalam proses penulisan skripsi ini banyak pihak yang telah membantu peneliti dalam merampungkan skripsi secara tepat waktu, pada kesempatan ini peneliti ingin menyampaikan terima kasih kepada yang paling istimewa kedua orang tua. Ayahku Musthamar, S.H., dan Ibuku Fatimah S.Pd.SD, yang selalu mendo'akan serta memberikan semangat yang luar biasa dan memberikan dukungan moril maupun materil serta beberapa pihak terkait yang telah membantu peneliti dalam proses penyusunan skripsi. Pihak – pihak tersebut antara lain :

1. Ibu Anies Prama Dewi, S.H.,M.H., selaku Ketua Program Studi Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Mataram.
2. Bapak Dr. Hilman Syahrial Haq, S.H., L.LM., Pembimbing I yang telah banyak membantu dan memberikan kritikan serta masukan yang membangun sehingga skripsi ini terselesaikan.



3. Bapak Sahrul, S.H., M.H., Pembimbing II yang telah banyak membantu dan memberikan kritikan serta masukan yang membangun sehingga skripsi ini terselesaikan.
4. Bapak Ady Supryadi, S.H.,M.H., selaku dosen pembimbing akademik yang selalu membina dan membimbing dalam kegiatan perkuliahan
5. Seluruh Bapak/Ibu dosen dan staf Universitas Muhammadiyah Mataram yang telah memberikan pengetahuan yang sangat bermanfaat selama masa perkuliahan.
6. Seluruh teman angkatan yang selalu saling menyemangati dan memotivasi peneliti dalam proses penyusunan proyek akhir dan selalu menemani selama menempuh pendidikan.
7. Siti Rizky Amanda yang selalu mendukung dan menyemangati setiap saat.

Peneliti menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini masih banyak kekurangan. Oleh karena itu kritik dan saran yang bersifat membangun sangat diharapkan. Peneliti berharap proyek akhir ini dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang berkepentingan, khususnya menjadi referensi bagi adik-adik tingkat di Universitas Muhammadiyah Mataram.

Mataram, 16 Februari 2021

Peneliti.

Mauldy Wahyu Muarfa

## ABSTRAK

Mauldy Wahyu Muarfa. Tinjauan Yuridis Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Penumpang Dan Barang (STUDI DI PT. ASDP PELABUHAN POTO TANO-KAYANGAN). Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Mataram.

Tujuan penelitian ini ialah untuk mengetahui : 1). Bagaimana bentuk tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang dan barang berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran? 2). Bagaimana proses pembayaran ganti rugi terhadap penumpang dan barang apabila terjadi kecelakaan pada saat pelayaran? Penulisan penelitian ini menggunakan metode pendekatan Perundang-Undangan dan metode pendekatan sosiologis. Teknik dan alat pengumpulan hukum yang digunakan yaitu, Teknik Dokumentasi, dan Teknik Kepustakaan. Data yang diperoleh kemudian di analisis menggunakan analisis bahan hukum untuk mengetahui rumusan masalah yang ada. Berdasarkan hasil pembahasan yang telah di jelaskan melalui analisis bahan hukum tentang Tinjauan Yuridis Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Penumpang Dan Barang (STUDI DI PT. ASDP PELABUHAN POTO TANO-KAYANGAN) adalah 1) Bentuk tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang dan barang berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008. 2). Proses pembayaran ganti rugi terhadap penumpang dan barang diserahkan kepada PT. Jasa Rahardja (Persero) dan PT. Jasa Rahardja Putera. Kesimpulan dari data yang diperoleh menghasilkan saran yang dapat di gunakan untuk perkembangan perusahaan PT. Jasa Rahardja (Persero) dan PT. Jasa Rahardja Putera, yaitu : 1). Peningkatan dalam penjagaan dalam pengangkutan barang maupun penumpang kapal dari PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero). 2). PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) lebih mempermudah proses pengkaliman ganti rugi apabila terjadi kecelakaan ataupun kerusakan barang maupun penumpang pada pengguna jasa kapal tersebut.

**Keyword** : Tanggung Jawab Pengangkut, Transportasi Laut, PT. ASDP Indonesia

## ABSTRACT

Mauldy Wahyu Muarfa. Juridical Review of Carrier Responsibilities for Passengers and Goods (A STUDY AT PT. ASDP PORT POTO TANO-KAYANGAN). Law Study Program, Faculty of Law, Muhammadiyah University of Mataram.

This study aims to determine the form of carrier responsibility for passengers and products under Law Number 17 of 2008, as well as the method of compensating passengers and commodities in the event of a shipwreck while on the way. The Legislative approach method and the sociological approach method were used to write this research. Documentation Strategies and Library Techniques are two of the legal collection techniques and technologies employed. The information gathered is subsequently examined utilizing the legal material analysis to determine the problem's formulation. The discussion results explained through the study of legal materials regarding the Juridical Review of Carrier responsibilities to passengers and goods are 1) Forms of carrier responsibility to passengers and goods based on Law Number 17 the Year 2008. 2). The process of paying compensation for passengers and goods is submitted to PT. Jasa Rahardja (Persero) and PT. Rahardja Putera's services. The conclusion from the data obtained produces suggestions that can be used for the development of the PT. Jasa Rahardja (Persero) and PT. Rahardja Putera's services, namely: 1). Improvements in safeguards in the transportation of goods and ship passengers from PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero). 2). PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) simplifies the process of claiming compensation in the event of an accident or damage to goods or passengers on the ship's service users.

**Keyword:** Carrier Responsibilities, Sea Transportation, PT. ASDP Indonesia

ASDP Indonesia Ferry (Persero), PT. ASDP Indonesia

simplifies the process of claiming compensation

for damage to goods or passengers on the ship's service users.

Carrier Responsibilities, Sea Transportation

Carrier Responsibilities, Sea Transportation, PT. ASDP Indonesia

ASDP Indonesia Ferry (Persero), PT. ASDP Indonesia

simplifies the process of claiming compensation

for damage to goods or passengers on the ship's service users.

Carrier Responsibilities, Sea Transportation

Carrier Responsibilities, Sea Transportation, PT. ASDP Indonesia

ASDP Indonesia Ferry (Persero), PT. ASDP Indonesia

simplifies the process of claiming compensation

for damage to goods or passengers on the ship's service users.

Carrier Responsibilities, Sea Transportation

Carrier Responsibilities, Sea Transportation, PT. ASDP Indonesia

ASDP Indonesia Ferry (Persero), PT. ASDP Indonesia

simplifies the process of claiming compensation

for damage to goods or passengers on the ship's service users.

Carrier Responsibilities, Sea Transportation

Carrier Responsibilities, Sea Transportation, PT. ASDP Indonesia

ASDP Indonesia Ferry (Persero), PT. ASDP Indonesia

simplifies the process of claiming compensation

for damage to goods or passengers on the ship's service users.

Carrier Responsibilities, Sea Transportation

Carrier Responsibilities, Sea Transportation, PT. ASDP Indonesia

ASDP Indonesia Ferry (Persero), PT. ASDP Indonesia

simplifies the process of claiming compensation

for damage to goods or passengers on the ship's service users.

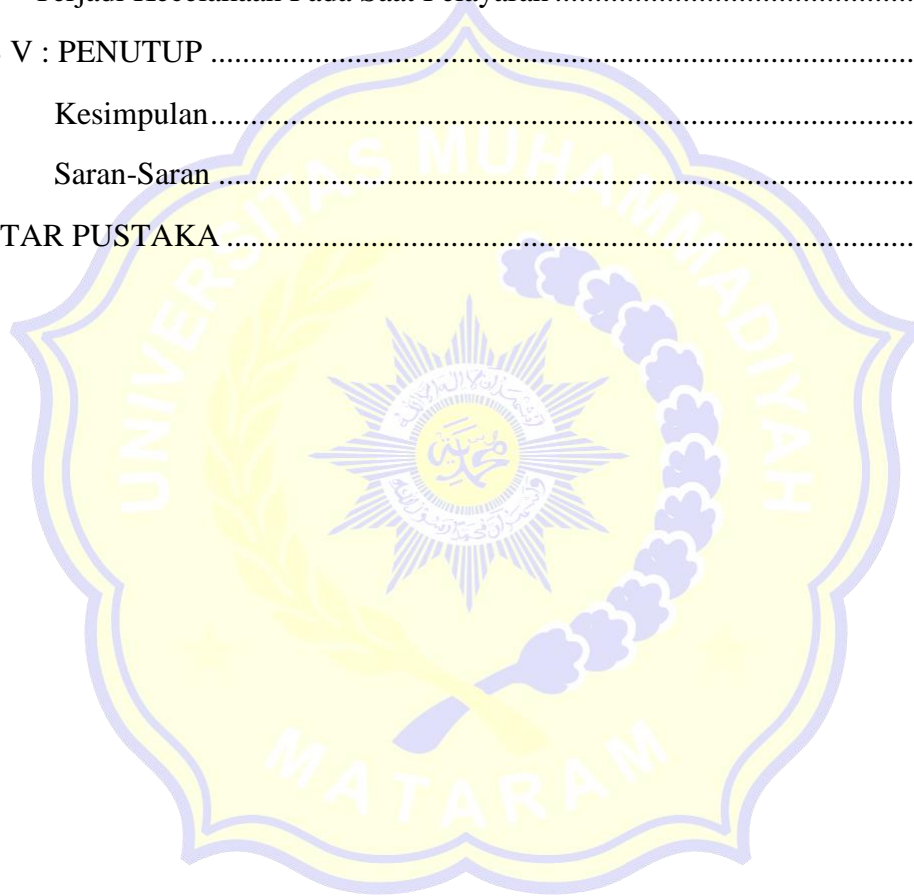
Carrier Responsibilities, Sea Transportation

## DAFTAR ISI

COVER .....	i
LEMBAR PENGESAHAN DOSEN PEMBIMBING.....	ii
LEMBAR PENGESAHAN DOSEN PENGUJI.....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN KARYA TULIS .....	iv
PLAGIARISME .....	v
PUBLIKASI KARYA ILMIAH .....	vi
MOTO HIDUP.....	vii
KATA PENGANTAR .....	viii
ABSTRAK .....	x
<i>ABSTRACT</i> .....	xi
DAFTAR ISI.....	xii
DAFTAR TABEL.....	xiv
DAFTAR LAMPIRAN.....	xv
BAB I : PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah .....	8
C. Tujuan Penelitian dan Manfaat Penelitian.....	8
D. Orisinalitas Penelitian.....	9
BAB II : TINJAUAN PUSTAKA.....	24
A. Tinjauan Umum tentang Pengangkutan .....	24
B. Tinjauan Umum Prinsip-Prinsip Tanggung Jawab Pengangkutan.....	31
C. Tinjauan Umum tentang Pelayaran .....	33
D. Tinjauan Umum tentang Tanggung Jawab Pengangkut.....	39
BAB III : METODE PENELITIAN .....	44
A. Jenis Penelitian .....	44
B. Metode Pendekatan .....	44



C.	Jenis dan Sumber Bahan Hukum.....	45
D.	Teknik dan Alat Pengumpulan Hukum .....	46
E.	Analisis Bahan Hukum.....	47
BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....		48
A.	Bentuk Tanggung Jawab Pengakut Terhadap Penumpang dan Barang Berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran ...	48
B.	Proses Pembayaran Ganti Rugi Terhadap Penumpang & Barang Apabila Terjadi Kecelakaan Pada Saat Pelayaran .....	55
BAB V : PENUTUP .....		68
A.	Kesimpulan.....	68
B.	Saran-Saran .....	69
DAFTAR PUSTAKA .....		70



## DAFTAR TABEL

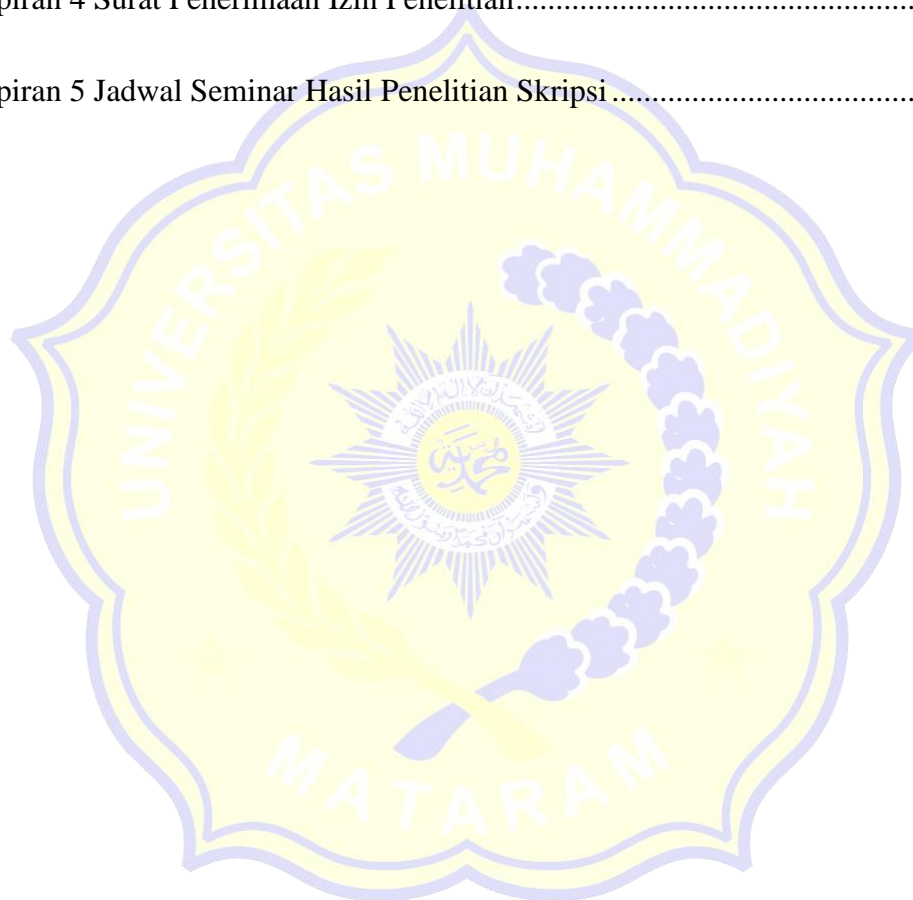
**Tabel 1. 1 Penelitian Terdahulu ..... 15**

**Tabel 4. 1 Data Pemberian Ganti Rugi Barang ..... 63**



**DAFTAR LAMPIRAN**

Lampiran 1 Pengajuan Judul Skripsi.....	74
Lampiran 2 Penetapan Judul Skripsi.....	75
Lampiran 3 Surat Izin Penelitian.....	76
Lampiran 4 Surat Penerimaan Izin Penelitian.....	77
Lampiran 5 Jadwal Seminar Hasil Penelitian Skripsi .....	78



# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Indonesia adalah negara kepulauan yang membentang dari barat ke timur dan terdiri dari pulau-pulau yang berbeda. Dengan letak yang dimilikinya di garis khatulistiwa ini merupakan posisi yang sangat strategis, dan juga samudera pasifik dan hindia merupakan dua samudera yang mengapit Indonesia, dan negara Indonesia juga berada diantara benua Asia dengan Benua Australia.<sup>1</sup>

Sebagai yang terbesar ,negara kepulauan di duniadalam menjadi poros maritim dunia merupakan potensi besar yang dimiliki oleh Indonesia .Gagasan strategis dalam penjaminan konektifitas diantara pulau dan peningkatan industri pelayaran dan perikanan, dan perubahan transportasi laut dan pusat keamanan laut adalah poros laut. Selanjutnya, kehadiran Indonesia sebagai pusat kelautan dunia harus dijunjung tinggi oleh perkantoran dan yayasan, salah satunya adalah aksesibilitas kerangka transportasi yang besar.

Dalam bidang transportasi, Indonesia memiliki peranan penting dalam mempromosikan, memfasilitasi perdagangan, menanggapi perubahan yang ada di industri pelayaran dan perikanan, serta perubahan transportasi laut dan pusat keamanan laut adalah poros laut. Apalagi

---

<sup>1</sup>-Anonim, 2016, Indonesia Sebagai Negara Kepulauan, <http://www.goldenheart.id/Kemaritiman/indonesia-kepulauan.html>, Di Akses Pada tanggal-negara-sebagai5 November 2020.Pada Pukul 23.42 WITA



kedekatan Indonesia sebagai pusat laut dunia harus dijaga oleh tempat kerja dan perusahaan, salah satunya adalah keterbukaan sistem transportasi yang ekspansif.<sup>2</sup>

Transportasi dapat berarti memindahkan produk atau individu dari satu dimasukkan ke yang lain ingin menempatkan atau mengirim barang dagangan dari awal dimasukkan ke tujuan. Transportasi meliputi transportasi pribadi dengan kendaraan bermotor seperti sepeda motor, mobil traveller, serta transportasi tidak bermotor dan kendaraan angkutan.<sup>3</sup>

Pengangkutan barang melalui laut memungkinkan barang mengalami kerusakan selama masa pengangkutan. Oleh sebab itu, penting untuk memiliki asuransi pelindung yang dapat digunakan sebagai tindakan pencegahan keselamatan jika terjadi kerusakan pada sistem pengangkutan. Asuransi kargo laut merupakan kompensasi yang diberikan oleh jasa angkutan terhadap pengirim jika terjadi kerusakan kargo di tengah perjalanan selama proses pengangkutan barang melalui laut.

Kerusakan ini timbul dari berbagai bahaya laut selama persiapan pengangkutan. Dengan perlindungan pengangkutan barang tersebut, pengirim, khususnya pemegang kontrak, dapat menerima jaminan kehilangan barang sebesar harga barang yang dikirimkan. Perlindungan kargo adalah rencana bagi pengirim yang perlu memastikan keamanan pengiriman melalui manajemen perusahaan pelayaran.

---

<sup>2</sup>,Sedy Anantyo, dkk, 2012 Audit Hukum *Diponegoro*(Jilid) Nomor 4 Tahun 2012 1 TransportasiMelalui :Laut) , Semarang Audit HukumDiponegoro, H al.2 .

<sup>3</sup>Pe .Fidel Miro *nataan*Erlangga. Jakarta. 2005. h .*Transportasi* al.30 :

Pentingnya untuk memiliki asuransi transportasi untuk barang sebagai bentuk tanggung jawab perusahaan jika terjadi kerusakan yang tidak disengaja. Secara umum, perusahaan transportasi tidak perlu takut akan kerusakan barang yang mungkin terjadi selama transportasi. Dengan asuransi pengiriman barang, pengirim dapat memberikan asuransi terhadap kemungkinan kehilangan kargo. Sehingga kerusakan yang disebabkan oleh kondisi ini bukan tanggung jawab perusahaan pelayaran. Dalam menggunakan transportasi laut, perusahaan memberikan beberapa alternatif pilihan yang dapat di pilih oleh pengirim saat mengirim barang.

Perbaikan kantor dan fasilitas angkutan harus diselenggarakan untuk kepentingan umum, karena penumpang harus puas dengan pelayanan yang diberikan oleh perusahaan serta pengelolaan administrasi yang baik oleh pemerintah dan penyedia jasa transportasi, dan menjamin hak hukum masyarakat sebagai pengguna kendaraan

Penerapan lalu lintas dan angkutan juga harus dilaksanakan secara layak dan seimbang untuk mencapai jangkauan dan manfaat yang lebih besar bagi masyarakat, serta harus tetap memperhatikan ketertiban dalam yang dimaksud ialah Sistem transportasi .penerapan sistem tersebut ..memenuhi kebutuhan masyarakat dengan

Pembicaraan tentang kemajuan sudut pandang tentang otentisitas transportasi tidak dapat dipisahkan dari perkembangan hukum transportasi itu sendiri. Transportasi di Indonesia diatur dalam Kitab Undang-Undang

Hukum perdata Buku III tentang Perikatan, dan tentang Kitab Undang-Undang Hukum Dagang pada tentang pengangkutan, Buku II, Judul V barang .  
 rintah telah meDalam hal ini, pemelaksanakan wewenang di bidang portasi trans darat, khususnya penerbitan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang  lalu lintas Jalan Sebagai Pengganti dan Angkutan Undang-Banyaknya pengemudi yang . Undang No. 14 Tahun 1992 perilakunya dianggap membebani penumpang, baik dari segi kerusakan penumpang maupun dari segi kerusakan yang sebenarnya terhadap . (kerusakan fisik)

dirancang untuk mencapai pada dasarnya semua titik transportasi S tujuan dengan aman dan meningkatkan nilai konsumen dari penumpang . atau barang yang diangkut perjalanan artinya Mencapai tujuan tempat ke tempat lain membutuhkan waktu, dari satu perpindahan barang Kehadiran . bebas hambatan dan diatur pada waktu yang ditentukan transportasi ini juga akan sangat mempengaruhi keamanan yang sah dari pengirim yang bekerja di kantor transportasi karena jika transportasi tidak artinya barang belum sampai di tempat tujuan , a hal akan terjadi , aman . rusak) dan belum diperiksa, tetapi rusak sebagian atau seluruhnya)

Kehilangan, kehancuran, atau keterlambatan penanganan barang angkutan menjadi tanggung jawab atau kewajiban pengangkut, artinya p harus mengganti kerugian jika barang hilang, musnah atau tertunda sampai Pengangkutan memiliki keterikatan antara . di tempat penerimaan pengangkut dan pengirim, pada saat pengangkut menyanggapi untuk

orang secara aman dari menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau tempat tujuan ke tempat tujuan yang ditentukan. Pengangkut mengirim barang dengan cara yang aman, sedangkan pengirim wajib membayar biaya pengiriman

pihak pengangkut dan perjanjian antara Transportasi memiliki akhirnya. Log berkaitan dengan pengangkutan barang-pengirim, terutama yang Khususnya. Dengan kesepakatan para pihak kontrak perjanjian ialah dengan transportasi dengan alat angkut. Penanggung jawab angkutan laut diserahkan kepada Syahbandar. Komitmen Syahbandar dalam Membela gamankan Pelayaran dan Bagaimana Komitmen Syahbandar dan Men Mengatur Keamanan dalam dan Keselamatan. Pelayaran

enyadari pentingnya peran Syahbandar terhadap keamanan dalam pelayaran, lahir Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Judul yang berbeda telah diambil beberapa waktu baru ini. Sanksi-Judul yang berbeda telah diambil beberapa waktu baru. Undang-Undang dilihat dari pengaturan yang autentik mengenai Undang-Undang ini kemajuan kewajiban pelabuhan dan ahli di bidang pelabuhan, telah terjadinya yang dilakukan. Akan lebih menyempurnakan perubahan dan perbaikan bagian yang sangat mengemuka smendasar bagi pelabuhan, Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran disahkan menggantikan Undang-Undang No. 21 Tahun 1992.



keselamatan dalam pelayaran, masalah keamanan serta Pentingnya dapat menjadi tugas di pelabuhan karena masalah terbesar dalam kesalahan pengiriman dalam pelayaran mungkin adalah masalah kapasitas .dan kemampuan seseorang dalam melaksanakan kewajiban Syahbandar Pada hari Minggu tanggal 25 Oktober 2020, telah terjadi insiden kecelakaan Kapal Ferrry KMP Mutiara Alas II, saat berlayar dari Pelabuhan Poto Tano, Aturan Sumbawa Barat ke Pelabuhan Kayangan Lombok Timur, hal ini disebabkan oleh hempasan gelombang setinggi 2 meter, dan kapal tersebut pun mengalami oleng, dan kejadian tersebut menyebabkan kendaraan truk yang mengangkut bawang merah dengan Nomor Polisi DK 8853 SY jatuh dan menimpa 5 unit kendaraan bermotor disebelah truk tersebut. Insiden ini tidak memakan korban jiwa akan tetapi dampak dari kejadian tersebut mengalami kerugian materi.<sup>4</sup>Dengan cara ini, dari peristiwa yang terjadi, analis perlu mengetahui kerangka kewajiban pengangkut terhadap penumpang dan barang.

Berdasarkan landasan diatas maka, penulis tertarik untuk melakukan studi yang berjudul **“Tinjauan Yuridis Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Penumpang dan Barang (Studi di PT. ASDP Pelabuhan Poto Tano-Kayangan)”**.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian validitas yang disesuaikan (normatif) dan eksperimental (empiris).

---

<sup>4</sup>di.html-melintas-oleng-ii-alas-mutiara-<https://www.postkotantb.com/2020/10/kmp> , di akses tanggal 6 November 2020, pukul 08.00 witta

Menurut Soekanto, penelitian hukum normatif adalah penelitian yang menggunakan pendekatan teori, konsep, prinsip hukum dan peraturan untuk penelitian ini ditinjau dan didasarkan pada sumber hukum utama. Sedangkan penelitian hukum empiris adalah penelitian yang berusaha membandingkan teori dan praktik.

Dari kajian yang telah dilakukan, para analis menarik kesimpulan dari hasil pemikiran tersebut, khususnya jenis kewajiban pengangkut penumpang dan barang berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. pengangkut dari pengirim atau pemilik barang, sebagai akibat dari adanya kesepakatan pengangkutan antara pengangkut dengan penumpang atau pemilik barang atau pengirim barang, sesuai dengan Pasal 40 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pengiriman.

Proses pembayaran ganti rugi terhadap penumpang dan barang apabila terjadi kecelakaan pada saat pelayaran adalah untuk pembayaran ganti rugi terhadap penumpang sebagai akibat dari kecelakaan kapal sepenuhnya di serahkan tanggung jawabnya kepada pengangkut melalui PT Jasa Rahadja (Persero) sedangkan untuk kompensasi atau ganti kerugian terhadap barang sebagai akibat dari kecelakaan kapal diserahkan kepada PT. Jasa Rahadja Putera sesuai dengan klaim kerusakan yang ditimbulkan.

## B. Rumusan Masalah

Berdasarkan hal di atas, dapat disimpulkan bahwa rumusan masalahnya adalah sebagai berikut.

1. Bagaimana kerangka kewajiban pengangkut terhadap penumpang dan barang menurut Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran?
2. Seperti apa proses pembayaran ganti rugi terhadap penumpang dan barang apabila terjadi kecelakaan pada saat pelayaran?

## C. Tujuan Penelitian dan Manfaat Penelitian

### 1. Tujuan Penelitian

Tujuan dari pertanyaan ini adalah untuk :

- a. Untuk mengetahui kerangka dan kewajiban pengangkut terhadap penumpang dan barang berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- b. Untuk mengetahui proses pembayaran ganti rugi terhadap penumpang dan barang.

### 2. Manfaat Penelitian :

Manfaat dari penyelidikan ini adalah sebagai tindak lanjut:

a. Manfaat Teoritis :

Merupakan salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum (S.H) pada Program Studi (S-1) Ilmu Hukum, Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Mataram.

b. Manfaat Praktis :

1. Untuk analisis informasi dan pemahaman sehubungan memiliki , dengan kewajiban dan tanggung jawab DP untuk PT. AS transportasi penumpang dan barang dagangan.
2. Bagi Perguruan Tinggi, Munculnya pertimbangan ini dapat dijadikan sebagai acuan dalam mengembangkan informasi mahasiswa prodi ilmu hukum khususnya hukum perdata tentang tugas dan tanggung jawab PT. ASDP di bidang pelayaran laut
3. Bagi masyarakat umum, menambah pengetahuan baru di bidang pelayaran.

**D. Orisinalitas Penelitian**

Untuk menjaga keaslian dari penelitian ini, maka penulis membandingkan Beberapa pemikiran masa lalu termasuk pengambilan setelahnya:

1. Hasil Dari Penelitian Donald Supit (2013)



Jurnal dari Donal Supit yang berjudul “Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Pengangkutan Kargo Udara<sup>5</sup>. Pada penelitian tersebut penulis menganalisis Transportasi memainkan peran penting, terutama dalam mendorong distribusi barang dan administrasi dalam komunitas, distribusi keuangan nasional dan bahkan di seluruh dunia. Transportasi sebagai bagian dari kerangka pertukaran, pada dasarnya berperan dalam mendorong distribusi barang, terutama dalam kerangka keuangan. Transportasi dengan sarana fisik dapat memiliki implikasi yang sangat penting. Dengan kata lain, ia memainkan peran penting dalam kehidupan masyarakat. Perincian masalah yang diangkat adalah bagaimana kewajiban pengangkut barang kepada pengguna jasa membahas administrasi pengangkutan udara, dan standar hukum apa yang mengarahkan kewajiban pengangkut atas barang yang diangkutnya, sedangkan penelitian yang penulis lakukan adalah mengkaji tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang dan barang dengan moda transportasi laut.

## 2. Hasil Penelitian Sedy Anantyo (2012)

Penelitian Sedy Anantyo yang berjudul “Tugas Pengangkut untuk barang Kargo di Laut<sup>6</sup> pada penelitian ini penulis fokus pada dokumen yang harus disiapkan dalam pengangkutan, yang sangat mendasar adalah dakwaan pengisian pasal 506 KUHD. Untuk sementara, siapa yang

---

<sup>5</sup>Catatan Harian Donald Supit, Progam Pascasarjana Hukum Renungan di perguruan Tinggi Sam Ratulangi Manado Tahun 2013, halaman 20.

<sup>6</sup><https://media.neliti.com/media/publications/19528-ID-tanggung-jawab-pengangkut-terhadap-barang-muatan-pada-pengangkutan-melalui-laut.pdf> di akses tanggal 13 Februari 2021 pukul 16.00

berwenang mengeluarkan biaya pembebanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 504 KUHD, khususnya bagi pengangkut, sebagai tambahan bagi nakhoda tambahan, Selain itu, nahkoda berwenang menerbitkan *bill of lading* berdasarkan 505 KUHD. Angkutan laut juga diatur dengan berbagai perjanjian dengan KUHD dan perpanjangan perintah pemerintah di bidang angkutan laut, terutama seiring dengan meningkatnya dominasi angkutan barang di dalam dan luar negeri. Dengan demikian, serta kemajuan transportasi laut, Upaya serius diperlukan untuk mengamankan pertemuan pihak-pihak yang terlibat dalam transportasi laut melalui pengembangan standar atau aturan hukum yang ketat untuk mencerminkan koordinasi yang serius dari kewajiban dan hak yang timbul dari masing-masing pihak. Diangkatnya pemikiran ini ialah karena adanya kewajiban pengangkut dalam hal kerugian yang diakibatkan oleh pengangkutan dan kerangka kepastian hukum dalam menyelesaikan perdebatan yang timbul dari pengangkutan, sedangkan penyelidikan yang dilakukan penulis adalah bagaimana sistem tanggung jawab pengangkut tentang penumpang dan barang berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, serta proses kompensasi penumpang dan barang.

### 3. Hasil Penelitian Jabalnur (2018)

Buku harian yang berjudul “Kewajiban Pengangkut Pelayaran dan Pemeriksaan Pelayaran Pada Pelayaran Rakyat” Angkutan laut yang bersifat angkutan laut yang bersifat teritorial dan secara keseluruhan kawasan melalui laut, potensinya harus dibangkitkan dan diperbesar bagiannya

sebagai penghubung antar daerah, karena digunakan sebagai sarana untuk mendukung, mengembangkan dan memajukan kemajuan bangsa dalam upaya memajukan upaya kesejahteraan rakyat. Bagaimanapun, sampai saat ini para ahli perhubungan laut belum maksimal dalam melakukan penguasaannya dalam memeriksa kelaiklautan kapal. Kaidah pokok keamanan pelayaran menyatakan bahwa suatu angkutan yang harus berlayar harus dalam kondisi kelaiklautan kapal. Ini menyiratkan bahwa pengiriman harus dapat menangani berbagai cara menghitung peristiwa gelombang dan badai yang meluas dalam perjalanan. Sedangkan penelitian yang penulis lakukan hanya mengkaji tentang bentuk tanggung jawab pengangkutan, berdasarkan Undang-Undang pelayaran serta proses pemberian ganti rugi terhadap kerugian yang ditimbulkan.

#### 4. Hasil Penelitian Richa Musthafa (2007)

Pertanyaan tentang berjudul "Tugas Pengangkut untuk Kelaikan Kapal dalam Pelayaran". Transportasi laut adalah salah satu sistem transportasi vital terpenting dan merupakan bagian tak terpisahkan dari kerangka transportasi sangat penting karena dari berbagai hal yang menarik, salah satunya adalah biaya transportasi yang sangat murah dibandingkan dengan menggunakan transportasi pulang pergi. Dalam transportasi laut, kapal adalah yang paling diperhitungkan dalam melakukan transportasi. Dalam mengatur agar dapat melakukan pengangkutan yang aman dan terjamin, kiriman yang bersangkutan harus dalam keadaan aman (*seaworthiness*). Dengan demikian, kelaiklautan kapal kiriman harus

menjadi perhatian luar biasa bagi pengangkut, mengingat banyak kesalahan kapal baru-baru ini

Menyinggung landasan tersebut, maka muncul persoalan bagaimana kewajiban pengangkut atas kelaiklautan kapal dalam pelayaran, bagaimana sistem pengawasan pemerintah terhadap masalah inner star kapal, dan sanksi apa yang dikenakan terhadap pengangkutan jika terjadi pelanggaran inner star kapal.

Melihat permasalahan yang ada, penulis menggunakan pendekatan yuridis empiris untuk menganalisis karyanya untuk memastikan bahwa metode ini menggunakan representasi yang bermanfaat. Sedangkan prosedur pengujian menggunakan prosedur penilaian purposive. Pada saat itu strategi pengumpulan data dilakukan melalui kontemplasi lapangan dengan menyarankan wawancara (interview) dan data kepustakaan. Sedangkan pemeriksaan data dilakukan secara kualitatif.

Berdasarkan pertanyaan terbuka dari PT. Djakarta Lloyd (Persero) wilayah Semarang, oleh karena itu risiko terhadap pengangkut berkaitan dengan kelaikan udara kapal yang berlayar di PT. Djakarta Lloyd (Persero) wilayah Semarang berjalan sangat lancar mengingat PT. Sebagai perusahaan pelayaran, Lloyd Jakarta (Perusero) wilayah Semarang merupakan salah satu Badan Usaha Milik Negara, sehingga pengawasan dan pemeriksaan kapal serta lingkungan kerja perusahaan pelayaran sangat sulit. Oleh karena itu, pemantauan navigasi kapal oleh pemerintah meliputi penilaian kondisi laut khusus kapal (kebutuhan fisik kapal) dan penilaian arah keberangkatan,



yang menghitung integritas catatan kapal). Di sisi lain, sanksi terhadap pengangkut atas pelanggaran kemampuan berlayar kapal, yaitu pelanggaran yang bersifat kriminal dan pelanggaran kapasitas pengawasan.

#### 5. Hasil Penelitian Labatjo (2019)

Penelitian yang berjudul Analisis Yuridis Kedudukan Asas Absolut Tanggung Jawab. Dalam Penyelenggaraan Angkutan Barang Dagangan dengan Angkutan di Indonesia. Perjanjian pengangkut di bawah Undang-Undang Transportasi dapat bertindak sebagai kerangka jaminan untuk persiapan transportasi dalam hal pengangkutan sehingga barang dapat tiba dengan selamat dan tepat waktu. Namun demikian, dalam perencanaan transportasi, barang mungkin tidak aman dan, lebih tepatnya, barang mungkin rusak, hilang, salah tempat, atau hancur. Dalam hal ini, dibutuhkan pihak yang sadar. Mengakui prinsip tanggung jawab mutlak ketika mempertimbangkan transportasi internasional melalui kapal.

Dalam penulisan ini, penulis akan berbicara tentang intisari aturan risiko tertinggi dan posisi sahnya pada Undang-Undang dan arahan sehubungan dengan pengangkutan barang dengan pengiriman di Indonesia, menggunakan strategi penyelidikan peraturan, untuk menjadi perpustakaan khusus. selidiki dengan sumber berikut. bahan pokok dan bahan pembantu yang berlaku. Berdasarkan hasil penyelidikan, inti dari Aturan Risiko Tertinggi menekankan bahwa Pengangkut dapat diandalkan untuk setiap kemalangan atau bahaya yang muncul dari setiap kesempatan dalam pengoperasian transportasi tanpa perlu menunjukkan apakah ada kesalahan

dalam pengangkut. Kedudukan sah Peraturan *Outright of Obligation* pada peraturan perundang-undangan dan petunjuk-petunjuk pengangkutan barang dagangan dengan pengiriman di Indonesia, khususnya *pedoman Outright of Obligation*, pada dasarnya bertentangan dengan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) dan Pasal 101 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Dengan menyadari bahwa tidak ada risiko yang signifikan bagi pengangkut mengingat perusahaan pelayaran Indonesia masih tergolong negara kecil dan menengah.

Tabel 1.1 Penelitian Terdahulu

<b>Nama</b>	<b>Judul</b>	<b>Variable</b>	<b>Metode Analisis</b>	<b>Hasil Penelitian</b>
Donald Supit (2013)	Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Pengangkutan Kargo Udara	Tanggung Jawab, Pengangkut, Udara.	Metode Pendekatan Yuridis Empiris	Hasil yang diperoleh adalah dengan mengkaji ulang tanggungjawab pengangkut terhadap penumpang dan barang dengan moda transportasi laut.
Sendy	Tanggung	Tanggung	Metode	Hasil yang

Anantyo (2012)	Jawab Pengangkut Terhadap Barang Muatan Pada Pengangkutan Melalui Laut	Jawab, Barang Muatan, Pengangkut an, Laut.	pendekatan yang dipergunakan dalam penelitian hukum ini adalah metode analisis data secara kualitatif, dimana data yang diperoleh dari temuan dikelompokkan dan dipilih dan dikaitkan dengan masalah yang diselidiki sesuai dengan kualitas, kebenaran dan regulasi, sehingga masalah yang ada dapat dijawab.	didapatkan adalah Pada dasarnya pengangkut bertanggung jawab atas musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut sejak barang dagangan tersebut diperoleh oleh pengangkut dari pengirim atau pemilik barang, dapat berupa konsekuensi perjanjian pengangkutan yang telah diadakan antara pengangkut dengan penumpang atau pemilik barang
-------------------	--	--	--	---

				<p>dagangan atau pengirim barang, yang menurut pengertian Pasal 40 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008. Kewajiban yang tertuang dalam Pasal 40 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 diperjelas lagi dalam Pasal 41 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008</p>
Jabalnur (2018)	<p>Tanggung Jawab Pengangkut dan Pengawas Pelayaran pada Pelayaran Rakyat</p>	<p>Tanggung jawab, pengawas pelayaran, rakyat.</p>	<p>Metode Pendekatan Yuridis Empiris</p>	<p>Hasil yang diperoleh menunjukkan bahwa para ahli kelautan sebelumnya telah memaksimalkan keahliannya</p>



				<p>dalam kelaiklautan kapal. Standar esensial keamanan pelayaran menyatakan bahwa kapal yang akan berlayar harus dalam kondisi kelaiklautan. Artinya, angkutan harus bisa tawar menawar dengan berbagai cara termasuk jika terjadi gelombang besar dan badai dalam perjalanannya.</p>
Richa Musthafa (2007)	Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap	Tanggung jawab, kapal,	Metode pendekatan yuridis empiris, dengan	hasil bahwa tanggung jawab pengangkut sehubungan

	<p>Kelaikan Kapal Dalam Pelayaran</p>	<p>pelayaran.</p>	<p>spesifikasi penelitian menggunakan deskriptif analitis. Sedangkan metode samplingnya menggunakan metode purposive sampling. Kemudian untuk teknik pengumpulan datanya dilakukan melalui studi lapangan dengan cara wawancara (interview) dan data kepuustakaan. Sedangkan analisis datanya dilakukan secara</p>	<p>dengan kelaikan iriman dalam perjalanan di PT. Djakarta Lloyd (Persero) jurusan Semarang selama ini telah berjalan dengan sangat baik, mengingat PT. Djakarta Lloyd (Persero) jurusan Semarang sebagai perusahaan pelayaran merupakan salah satu Badan Usaha Milik Negara sehingga pengawasan kapal dan tempat kerja pelayaran sangat ketat. Pada saat itu bentuk</p>
--	---	-------------------	--	--

			kualitatif.	<p>pengawasan gamhanness kapal oleh pemerintah adalah dengan mengevaluasi kondisi teknis nautika kapal (kebutuhan fisik kapal) dan menghitung kelengkapan catatan kapal (ship's voyage record) termasuk investigasi otoritatif.</p>
Labatjo (2019)	<p>Analisis Yuridis Tentang Kedudukan Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (<i>Absolut Of Liability</i>) Dalam Penyelenggaraa</p>	<p>Analisis Yuridis, Tanggung Jawab, Pengangkut an, Laut.</p>	<p>Metode penelitian normatif yaitu penelitian kepustakaan (<i>library research</i>) dengan menelusuri sumber bahan hukum primer</p>	<p>Berdasarkan hasil penelitian maka essensi Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (<i>Absolute of Liability</i>) menegaskan bahwa Pengangkut</p>

	<p>n Pengangkutan Barang Dengan Kapal Laut Di Indonesia.</p>		<p>dan sekunder.</p>	<p>bertanggung jawab atas setiap kemalangan yang muncul dari setiap kesempatan dalam pengoperasian transportasi tanpa perlu menunjukkan apakah ada kesalahan dalam pengangkut. Kedudukan hukum dari Pedoman Kewajiban Tertinggi tentang peraturan Perundang Undangan dan petunjuk-petunjuk untuk pengangkutan produk dengan</p>
--	--	--	----------------------	---



				<p>pengangkutan di Indonesia, khususnya aturan Hak Tanggungan, pada dasarnya berlawanan dengan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) dan Pasal 101 Undang-Undang tersebut. Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Mengingat perusahaan pelayaran Indonesia masih tergolong perusahaan keuangan kecil dan menengah,</p>
--	--	--	--	--

				perusahaan pelayaran tidak terlalu berisiko.
--	--	--	--	--

Sumber : Google Scholar, 2021.



## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Tinjauan Umum tentang Pengangkutan

##### 1. Pengertian Pengangkutan

yang berarti "transport" berasal dari kata "transport" Kata undang disebutkan bahwa pelayaran dapat -mengangkat. Dalam undang berupa kesepakatan yang benar antara pengangkut dan pengirim, dan pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan dengan arang dan/atau orang dengan selamat dari satu tujuan ke tujuanb membayar biaya pengiriman.<sup>7</sup>

Soekardono, yang dimaksud dengan .Sependapat dengan R Ketika ,pengertian pengangkutan dapat berupa kesepakatan pelengkap ut barang atau orang pribadi ke pengangkut menahan diri untuk mengangk tempat tujuan. Di sisi lain, pihak lain (pengirim atau penerima, pemilik dan penumpang) harus membayar untuk jadwal pengiriman. Persetujuan .transportasi tidak dapat dipisahkan dari transportasi

Transportasi berasal dari bahasa Latin, dan alat transportasi khusus, trance, berarti di atas atau berlawanan, dan portare artinya membawa. Dengan demikian, transportasi berarti mengangkut sesuatu ke seberang, atau dari satu tempat ke tempat lain. Artinya, transportasi dapat menjadi

---

<sup>7</sup>.Jakarta: PT. Prestasi Pustaka, Hlm. 413 ,*Kamus Hukum* ,Setiawan Widagdo, 2012

suatu bentuk manfaat yang diberikan untuk membantu mengangkut individu atau barang dari satu tempat ke tempat lain.<sup>8</sup>

Dengan demikian, transportasi dapat dicirikan oleh upaya dan upaya untuk mengangkut dan mengangkut barang dan penumpang dari satu lokasi ke lokasi lain. Karir sebagai kontrak dan karier sebagai metode. Sebagai upaya, transportasi memiliki penjelasan sebagai berikut :<sup>9</sup>

- 1) Berdasarkan kesepakatan;
- 2) Kegiatan ekonomi di bidang jasa;
- 3) Dalam bentuk perusahaan;
- 4) Memanfaatkan gerakan mekanis

Transportasi sebagai kontrak umumnya bersifat lisan (tidak terstruktur), tetapi didukung dengan laporan transportasi. Persetujuan pengangkutan itu juga dapat dibuat dalam suatu penyusunan yang disebut dengan undang-undang dasar, seperti Undang-Undang pesawat untuk pengangkutan perintis, Undang-Undang pengiriman untuk pengangkutan barang. Perhubungan memberikan administrasi kepada terbuka yang disebut "administrasi transportasi".

Senada dengan Sri Redjeki Hartono, Pengangkutan dilakukan karena harga barang yang diangkut lebih tinggi dari harga aslinya, karena transportasi memberi harga diri pada barang yang diangkut dan penghargaan ini lebih tinggi daripada harga barang yang diangkut dan

---

<sup>8</sup>Bandung: PT. Citra Aditya .*Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara* ,Abdulkadir Muhammad, 1991 .Bakti, Hlm. 19

<sup>9</sup>*Ibid*, hal 21

biaya yang ditimbulkan. Penghargaan yang diberikan berada dalam kerangka harga (*put utility*) dan harga waktu (*time utility*).

Kehadiran transportasi berarti mengembangkan suatu produk di mana ia dapat merasa rendah atau rendah nilainya, tetapi itu menunjukkan bahwa harga komoditas naik setelah transportasi dan nilainya mengambil keuntungan dari kebanggaan masyarakat. Oleh karena itu, dari sudut pandang kegunaan dan manfaat lokal, harga produk ini meningkat melalui transportasi. Nilai utilitas waktu yang menyertai transportasi berarti memungkinkan untuk memindahkan suatu produk dari satu lokasi ke lokasi lain yang membutuhkan lebih banyak produk pada saat itu.

#### 1. Asas-Asas Hukum Pengangkutan

banyak prinsip atau undang yang dibuat-Dalam setiap undang undang secara umum diketahui. -landasan yang mendasari lahirnya undang keputusan hukum dan realisasinya. Mertokusumo Asas hukum adalah arah mengatakan bahwa kriteria hukum adalah dasar dari arah yang konkrit, baik itu merupakan refleksi dasar abstrak umum daripada hukum yang konkret, atau apakah itu merupakan arahan konkret yang tertanam dalam -a kerangka hukum yang terbungkus dalam peraturan perundangsemu pilihan hakim sebagai undangan-n peraturan perundangundangan da .hukum positif<sup>10</sup>

---

<sup>10</sup>Yogyakarta: *(engenal Hukum (Suatu PengantarM*, Sudikno Mertokusumo, 2003  
.Liberty, Hlm. 34



Asas -Asas .lalu sah Dalam hukum transportasi ada standar yang ter yang terbagi dalam dua hukum lalu lintas dapat menjadi landasan filosofis kategori: asas konstruksi dan asas hukum perdata. Berikut ini diuraikan .dua asas hukum pengangkutan

a. Asas yang Bersifat Publik

Asas yang bersifat publik landasan hukum yang sah dan adalah hak, pihak tertentu untuk berguna bagi angkutan, berlaku bagi semua pi angkutan, baik pihak ketiga maupun pemerintah (penguasa) yang .berkepentingan terhadap angkutan Asas bersi fat publik: ari terdiri d <sup>11</sup>

1) Asas Manfaat

Implikasi dari pedoman ini adalah bahwa semua moda transportasi perlu memberikan manfaat yang sebesar-besarnya bagi umat manusia, meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan menciptakan lapangan kerja ekonomi bagi penduduk.

2) Asas Usaha Bersama dan Kekeluargaan

Makna dari pedoman tersebut adalah bahwa segala perdagangan angkutan dilakukan untuk mencapai standar dan tujuan suatu kota yang dipenuhi dengan semangat kekeluargaan untuk dilaksanakan pada seluruh lapisan masyarakat dalam pelaksanaannya.

---

<sup>11</sup>.Yogyakarta: Liberty, Hlm. 34 ,(Mengenai Hukum (Suatu Pengantar ,Sudikno Mertokusumo, 2003

3) Asas Adil dan Merata

Implikasi dari pedoman ini adalah bahwa semua operasi transportasi harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada semua kelas sosial dengan harga yang wajar di dalam masyarakat.

4) Asas Keseimbangan

Implikasi dari pedoman ini adalah bahwa semua operasi transportasi perlu diurutkan secara harmonis antara kantor dan kerangka kerja, antara antarmuka klien dan penyedia manfaat, antara antarmuka orang dan komunitas, dan antara antarmuka nasional dan global.

5) Asas Kepentingan Umum

Implikasi dari pedoman ini adalah bahwa semua operasi transportasi harus memprioritaskan antarmuka manajemen terbuka untuk masyarakat luas.

6) Asas Keterpaduan

Implikasi dari pedoman ini adalah bahwa semua operasi transportasi harus menjadi satu kesatuan yang utuh, umumnya terkoordinasi dengan baik dan saling melengkapi selama transportasi.

7) Tegaknya Hukum Asas

Pedoman ini mengandung makna bahwa pemerintah berkewajiban melaksanakan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan seluruh warga negara Indonesia untuk selalu menaati hukum dalam penyelenggaraan transportasinya

## 8) Asas Percaya Diri

Implikasi dari pedoman ini adalah bahwa setiap persetujuan pengangkutan harus didasarkan pada keyakinan pada kekuatan dan kualitas klaim dan berdasarkan identitas orang.

## 9) Asas Keselamatan Penumpang

Implikasi dari pedoman ini adalah bahwa setiap organisasi kepulauan atau transportasi wisata harus disertai dengan perlindungan kecelakaan dan/atau perlindungan bencana lainnya. Asuransi kecelakaan termasuk dalam asuransi sosial yang diperlukan. Meskipun keselamatan penumpang tidak diatur dalam Jaminan Perlindungan, manajer perusahaan transportasi perlu berusaha untuk menyediakan dan memelihara peralatan transportasi yang memenuhi langkah-langkah keselamatan sesuai dengan peraturan di seluruh dunia.

## 2. Asas yang Bersifat Perdata

Asas yang bersifat perdata hukum untuk dasar adalah pengangkutan tersebut dan berguna apabila berlaku bagi para pihak dalam angkutan niaga, khususnya pengangkut dan penumpang atau pengirim .barangAsas yang bersifat perdata:terdiri dari <sup>12</sup>

## 1) Asas Konsensual

Implikasi dari pedoman ini adalah bahwa kontrak pengangkutan tidak perlu dalam bentuk yang terstruktur, tetapi kesepakatan para pihak sudah cukup. Namun, tidak ada kesepakatan yang mengatakan bahwa

---

<sup>12</sup>.Hlm. 14 ,*Ibid*

telah terjadi atau sudah ada, yang harus dibuktikan atau didukung oleh berita acara pengangkutan.

2) Asas Koordinatif

Implikasi dari pedoman ini adalah bahwa pihak pengangkut memiliki tingkat yang sama atau setara, dan tidak ada pihak yang dapat mengatasi atau mengawasi yang lain. Pengangkut tidak berada di bawah penumpang atau pengirim, bahkan jika pengangkut yang sebenarnya menyediakan manajemen dan melaksanakan perintah penumpang atau pengirim. Transportasi adalah sistem perwalian orang dewasa.

3) Asas Campuran

dengan pedoman ini adalah bahwa transportasi dapat memiliki jenis persetujuan: izin khusus, merupakan kombinasi dari tiga pengangkut. Kecuali -ke-komersialisasi, dan pekerjaan pengirim ditentukan lain dalam kontrak pengangkutan, ketiga jenis kontrak ini berlaku untuk pengangkutan

4) Asas tanpa Hak Retensi

Implikasi dengan petunjuk ini adalah pengangkut tidak menggunakan hak pemeliharaan (the right to enjoy the goods). Penggunaan hak pemeliharaan bertentangan dengan pekerjaan karena alasan pengangkutan. Pengangkut berusaha untuk menyimpan produk atas biaya pemilik.

#### 5) Asas Pembuktian dengan Dokumen

Arti dari instruksi ini adalah bahwa setiap transfer merupakan kejadian berkelanjutan dari catatan transfer. Jika tidak ada catatan lalu lintas, berarti tidak ada kontrak pengangkutan, tetapi ketika bea cukai tanpa tiket (tolalu lintas kota (angk ,sebagian besar diterima, misalnya perjalanan. Bisnis Transportasi adalah perjuangan yang direncanakan di mana dunia ,prinsip transportasi secara matang untuk penerapan Perdagangan Transportasi Nasional Indonesia bekerja dengan baik dan .anmembayar karyaw

### **B. Tinjauan Umum Prinsip-Prinsip Tanggung Jawab Pengangkutan**

Prinsip-Prinsip Tanggung jawab dalam Hukum Pengangkutan :<sup>13</sup>

1. Prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan (*the based on fault atau liability based on fault principle*).

Prinsip ini didasarkan pada pandangan bahwa orang yang telah menunjukkan kesalahan karir adalah korban atau penggugat dalam menentukan tanggung jawab transportasi. Dalam hukum positif Indonesia, aturan ini dapat menerapkan Pasal 1365 BW.

2. Prinsip tanggung jawab atas dasar praduga (*rebuttable presumption of liability principle*).

---

<sup>13</sup>UMMPress, Malang, 2007, Hlm. 25 ,*Hukum Pengangkutan* ,Rahayu Hartini



Dengan menyetujui pedoman ini, seorang termohon tetap akan dianggap menuduh kecuali penggugat tidak dapat menunjukkan bahwa dia tidak bersalah atau dapat mengajukan pembebasan dari kesalahan itu.

Dalam KUHP Dagang, prinsip tanggung jawab atas dasar praduga bersalah dapat ditemukan dalam Pasal 468 yang menyatakan “Perjanjian pengangkutan menjanjikan kepada pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut saat penerimaan sampai saat penyerahannya”.

3. Prinsip tanggung jawab mutlak (*no fault, atau strict liability, absolute liability principle*).

Dalam prinsip ini, pihak yang menyebabkan kerugian selalu bertanggung jawab atas prinsip tanggung jawab, yang dianggap tidak penting dalam membahas ada atau tidaknya kesalahan atau siapa yang dapat memastikan siapa yang bersalah. Apakah Pengangkut tidak boleh bertanggung jawab atas alasan apa pun yang merugikan penumpang atau pengirim.

4. Sumber Hukum Pengangkutan

Sumber hukum lalu lintas dapat dibedakan menjadi dua yaitu sumber materiil (sumber hukum materiil) dan sumber hukum dalam arti formal (sumber formil dan sumber hukum). Sumber hukum materiil adalah sumber perolehan yang efektif dan tidak memiliki kekuatan

untuk menegakkannya. Dalam hal ini, pemberian pembatasan pengesahan merupakan pilihan formal hakim dan pengadilan, namun sumber hukum formalnya adalah: sumber dikendalikan oleh yurisdiksi dan benar-benar ditegakkan.

Sumber hukum formal adalah kehendak negara, yang tercermin dalam hukum atau pilihan pengadilan. Pengadilan di mana administrasi didirikan dengan aturan yang mengikat hakim dan badan hukum yang dilakukan oleh individu sesuai dengan konten yang sah. Mereka kadang-kadang disebut sebagai lembaga penegak hukum karena mereka dapat menjadi penyebab hukum dalam arti resmi atau penyebab efisiensi.

### **C. Tinjauan Umum tentang Pelayaran**

#### **1. Pengertian Pelayaran**

Hukum laut dalam arti luas meliputi segala aspek pemanfaatan negara daratan seperti Belanda, n-laut dan harta benda di laut. Di negara dalam dokumen hukum, hukum laut umumnya dicirikan sebagai hal yang -hukum maritim, terutama berorientasi untuk mendikte hal .berkaitan dengan penyelenggaraan transportasi laut

istilah ,Saxon-negara yang mematuhi sistem Anglo-Di negara hukum maritim diakui sebagai perjanjian hukum yang berpusat pada transportasi maritim terkait pertukaran universal. Hukum kapal dan

hukum maritim pada dasarnya merupakan bagian yang tidak normal  
 .dari hukum maritim dalam arti luas

ana dimaksud dalam Pasal 1ki arti sebagaimPelayaran memiliki  
 ayatUndang N-Undang 1 o.Tahun 2008 tentang Pelayaran, secara 17  
 “ ,khususPelayaran adalah suatu kesatuan sistem yang terdiri atas  
 angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan serta  
 perlindungan lingkungan maritim.<sup>14</sup>

maka ,Berdasarkan pengertian di atassatu kesatuan sistem yang  
 :adalah dimaksud dalam pelayaran<sup>15</sup>

- a) pulau dan -Perairan Indonesia beserta pulau perairan; adalah  
 .perairannya
- b) erkaitan dengan pengoperasian kapasitas pelabuhanPelabuhan; b  
 untuk mendukung kegiatan kelancaran, keselamatan dan ketertiban  
 arus lalu lintas, angkutan kapal, penumpang dan/atau barang,  
 keselamatan dan keamanan bahari, kelancaran, keselamatan dan  
 ketertiban arus internal dan/atau perpindahan. Gabungan  
 erta izin nasional dan daerah. Masih ekonomis transportasi s  
 .mengingat bentuk teritorialnya

<sup>14</sup>Pasal 1 Angka 1 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

<sup>15</sup>/pelayaranindonesia-sektor-https://rendratopan.com/2020/01/12/mengenal-di akses tanggal 08 November 2020, pukul 09.29 witta

- c) Keselamatan memiliki potensi untuk yaitu m ;dan keamanan memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan transportasi di .badan air, pelabuhan, dan lingkungan laut
- d) Perlindungan Lingkungan maritim segala upaya dilakukan s adalah ; untuk mencegah dan mengatasi pencemaran lingkungan yang .berkaitan dengan transportasi

## 2. Asas Pelayaran dan Tujuan Pelayaran

Undang No-Didalam Undang. Tahu 17 tentang 2008 Pelayaran, definisi pelayaran menjadi sebuah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan .keamanan serta perlindungan lingkungan maritim Secara umum undang ini dapat dikatakan sangat komprehensif dibandingkan -undang Hal paling terlihat .ayaran tradisional undang pel-dengan undang adalah dari h pasal yang terkandung dalam jumlah U-undang Undang bih banyak, yakni sebanyak 355 pelayaran baru yang le Pasal Undang pelayar-sedangkan Undangannya hanya memuat n sebelu sebanyak 132P.asal<sup>16</sup>

-alam Pasal 2 Undang pelayaran diatur dAsas dan tujuan p Undang No.Tahun 2008 tentang Pelayaran, dimana disebutkan 17 yaran diselenggarakan bahwa pelamengatur:atas<sup>17</sup>

<sup>16</sup> *erapa Catatan Atas UU No. Negara Kepulauan Menuju Negara Maritim (Bab 14 : Nen ,M. Husseyn Umar .Hilco, Jakarta, 2008, hlm. 220-Ind ,(2008/17*

<sup>17</sup> .36 -Bharata Karya Aksara, Jakarta, 1979, hlm. 32 ,*Pokok Pelayaran Niaga-Pokok ,Sudjatmiko*

- a) pelayaran harus mampu memberikan manfaat p Asas manfaat; adalah memajukan kesejahteraan ,masyarakat besarnya bagi-yang sebesar rakyatnya dan berkembang bagi warganya, serta melakukan upaya .penguatan pertahanan dan keamanan negara
- b) Pelaksanaan usaha adalah ;Asas usaha bersama dan kekeluargaan di bidang pelayaran dilakukan untuk mencapai tujuan nasional, dan .kegiatannya dapat dilakukan pada semua lapisan masyarakat
- c) penyelenggaraan angkutan air p adalah ;Asas persaingan sehat domestik menuntut dunia usaha untuk berkembang secara mandiri, .berdaya saing dan profesional
- d) penyelenggaraan p lahada ;Asas adil dan merata tanpa diskriminasi transportasi perlu memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada semua kelas sosial dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat, tanpa memandang suku, agama, silsilah atau tingkat .ekonomi
- e) avigasi n adalah ;sanAsas keseimbangan, keserasian, dan keselara harus disusun sedemikian rupa sehingga tercapai keseimbangan, kesesuaian, dan keserasian antara kepentingan pengguna dan penyedia layanan antara sarana dan prasarana, antara kepentingan nasional dan individu dan masyarakat, serta antara kepentingan .internasional
- f) Penyelenggaraan transportasi adalah ;Asas kepentingan umum .harus mengutamakan kepentingan masyarakat luas



- g) Transportasi harus menjadi satu kesatuan adalah ;Asas keterpaduan melengkapi yang utuh, terintegrasi dan saling mendukung, serta .baik transportasi intramoda maupun transportasi antarmoda
- h) undang tersebut -Undang adalah ;Asas tegaknya hukum mewajibkan pemerintah untuk menegakkan dan menjamin kepastian hukum, dan setiap warga negara Indonesia wajib untuk menaati hukum dalam penyelenggaraan selalu mengakui dan .transportasinya
- i) Pelayaran dapat sesuai dengan karakter adalah ;Asas kemandirian negara sesuai dengan keyakinannya terhadap kemampuan dan kekuatannya, serta harus memperhatikan pemerataan muatan di geri, dengan mengutamakan kepentingan laut dalam dan luar ne .nasional dalam pelayaran
- j) perasi transportasi o adalah ;Asas berwawasan lingkungan hidup .harus berwawasan lingkungan
- k) saha angkutan bertanggung jawab u adalah ;Asas kedaulatan negara .siauntuk menjaga keutuhan wilayah Indone
- l) enyelenggaraan transportasi harus dapat p adalah ;Asas kebangsaan mencerminkan sifat kemajemukan negara Indonesia keanekaragaman), dengan tetap mempertahankan prinsip negara ) .kesatuan Indonesia

### 3. Jenis-Jenis Kegiatan Pelayaran

Peraturan Pemerintah No. 2 Tahun 1969, Berdasarkan Pasal 5 jenis pelayaran dapat dibagi menjadi tiga kelompok besar, yakni-jenis pelayaran dalam negeri, pelayaran luar negeri dan pelayaran khusus, yang dapat diuraikan: sebagai berikut <sup>18</sup>

#### a. Pelayaran Dalam Negeri

- 1) transportasi untuk bisnis antara, yaitu Pelayaran Nusantara di Indonesia, terlepas dari arahnya *port-to-port* transportasi sesuai dengan peraturan terkait
- 2) Jasa angkutan yang menyelenggarakan Pelayaran Lokal, yaitu kegiatan pengangkutan dari dan ke pelabuhan Indonesia untuk menunjang kegiatan pelayaran dalam negeri dan pelayaran luar negeri dengan menggunakan kapal berukuran kurang dari 500 <sup>3</sup>m

#### b. Pelayaran Luar Negeri

- 1) terlepas dari rutennya, adalah Pelayaran Samudera Dekat, yaitu untuk mengangkut ke pelabuhan negara tetangga yang tidak melebihi 3000 mil laut di pelabuhan terluar Indonesia
- 2) perjalanan pulang pergi ke luar negeri Pelayaran Samudera, yaitu negeri yang tidak dekat dengan pelayaran laut

#### c. Pengangkutan dalam dan luar negeri dengan Kapal Khusus, yaitu Pelayaran menggunakan pengangkut khusus untuk pengangkutan hasil

<sup>18</sup> *airan Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia (Phukum Pelayaran Laut dan Per ,HMN. Purwosutjipto Jilid 5 (b), Djambatan, Jakarta, 1993, hlm. 15 , (Darat*

industri, pertambangan dan hasil usaha lainnya yang bersifat khusus

Undang No-m Pasal 6 UndangDidala.Tahun 2008 17 pelayaran dibedakan berdasarkan Tentang Pelayaran, kegiatan pe : jenis angkutan di perairan, yang terdiri dari<sup>19</sup>

- a. ;Angkutan laut
- b. Angkutan sungai dan danau; dan
- c. .Angkutan penyeberangan

Sedangkan dalam Pasal 7, jenis angkutan laut : dikembangkan lagi klasifikasinya menjadi

- a. ;Angkutan laut dalam negeri
- b. ;Angkutan laut luar negeri
- c. Angkutan laut khusus; dan
- d. .rakyat-Angkutan laut pelayaran

#### **D. Tinjauan Umum tentang Tanggung Jawab Pengangkut**

##### **1. Pengertian Tanggung Jawab**

Widagdho mengatakan tanggung jawab adalah persepsi manusia tentang tindakan atau tindakan yang disengaja atau tidak disengaja. Ini juga berarti tindakan sebagai ekspresi pengakuan tanggung jawab dan tugas. Tanggung jawab erat kaitannya dengan kewajiban adalah sesuatu yang dibebankan kepada kewajiban. Ke seseorang. Kewajiban adalah kebalikan dari hak, dan tidak pernah

<sup>19</sup>*Ibid*

mengacu pada hak. Oleh karena itu, tanggung jawab dalam hal ini adalah tanggung jawab kewajiban

Tanggung jawab menurut kamus umum Bahasa Indonesia adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatunya. Berkewajiban atau memberikan, menanggung, memikul tanggung jawab dan menanggung akibatnya<sup>20</sup> Sedangkan pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk pengangkutan barang dan yang berbentuk badan usaha. Oleh karena itu, yang penumpang dimaksud dengan tanggung jawab pengangkut adalah kewajiban perusahaan untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan penumpang untuk mengganti kerugian yang diderita penumpang, pengirim, dan pihak ketiga

Berdasarkan ketentuan Pasal 1367 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang selanjutnya disingkat KUHPerdata, tanggung jawab hukum kepada orang yang menderita kerugian tidak hanya terbatas kepada perbuatan sendiri, melainkan juga perbuatan, karyawan, pegawai agen, perwakilannya apabila menimbulkan kerugian kepada orang lain, sepanjang orang tersebut bertindak sesuai dengan tugas dan kewajiban yang dibebankan kepada orang tersebut<sup>21</sup>

Tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan penumpang melalui laut dimulai sejak penumpang diangkut ke tempat tujuan yang

<sup>20</sup>,i, Pasca Sarjana, Medan *Kedudukan, Peran dan Tanggung Jawab Hukum Direks*, Khairunnisa 2008. hlm.4.

<sup>21</sup> *ng Nomor 17 Unda-Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang*, H.K.Martono dan Eka Budi Tjahjono, PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta, Tahun 2008/2011, hlm.168.

disepakati. Demikian pula tanggung jawab pemilik produk (pengirim) dimulai sampai produk diserahkan kepada pengirim atau penerima produk yang diterima untuk diangkut. Jika karena kecelakaan tanggung jawab. Kecelakaan adalah kejadian yang tidak diinginkan dan tidak diharapkan yang dapat menyebabkan kecelakaan manusia atau harta benda.

## 2. Tanggung Jawab Pengangkut

Saefullah Wirapradja berpendapat bahwa kontrak prinsip tanggung jawab pringangkutan memiliki setidaknya dua jenis: pengangkut<sup>22</sup>

- *fault*) Prinsip Tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*liability*) Menurut asas ini, setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan wajib membayar ganti rugi atas kerugian yang timbul akibat kesalahan tersebut. Pihak yang dirugikan harus membuktikan kelalaian pengangkut. Lihat Pasal 1365) (BW).
- *presumption* ) praduga berdasarkan jawab tanggung Prinsip (*liability*)

Pengangkut tidak selalu bertanggung jawab atas kerugian yang timbul dari pelaksanaan pengangkutan. Namun, jika pengangkut dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah, ia dibebaskan dari kewajiban membayar ganti rugi.

<sup>22</sup> *Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Terhadap Penumpang Menurut Hukum* .Saefullah Wirapradja .Jurnal Hukum Bisnis, Jakarta, 2006 ,*Udara Indonesia* hlm. 21



- (*Absolute Itabilily*) Prinsip Tanggung jawab mutlak

Pengangkut tidak perlu membuktikan kelalaian pengangkut dan bertanggung jawab atas segala kerugian yang timbul akibat pengangkutan yang dilakukan.

### 3. Tanggung Jawab Pengirim

Biaya pengiriman biasanya ditanggung oleh pengirim, tetapi dalam beberapa kasus individu subjek ditanggung. Namun, pengangkut tetap berhak untuk meminta pembagian biaya pengiriman, penerima terlepas dari pengembalian produk atau<sup>23</sup>

Pasal 87 KUHD menetapkan tanggung jawab ekspediter terhadap barang-barang yang telah diserahkan pengirim kepadanya untuk:<sup>24</sup>

- a. menyelenggarakan pengiriman selekas-lekasnya dengan rapi pada barang-barang yang telah diterimanya dari pengirim;
- b. mengindahkan segala upaya untuk menjamin keselamatan barang-barang tersebut. Kecuali tanggung jawab seperti di atas, juga hal-hal di bawah ini menjadi tanggung jawabnya:
- c. pengambilan barang-barang dari gudang pengirim;
- d. bila perlu penyimpanan di gudang ekspediter;
- e. pengambilan barang-barang muatan dari tempat (pelabuhan) tujuan untuk diserahkan kepada penerima yang berhak atau kepada pengangkut selanjutnya.

<sup>23</sup>Balai Pustaka, *Laut Pengangkutan*, Siti Utari 1994. Jakarta, hlm. 9.

<sup>24</sup>*Kitab Undang-Undang Hukum Dagang*

Tugas tersebut dalam huruf c, d, dan e hanya dilakukan telah ditetapkan dalam perjanjian ekspedisi yang bersangkutan.



## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Jenis Penelitian**

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian normatif dan penelitian empiris. Aturan (norma) penyelidikan yang sah adalah penyelidikan yang menggunakan pendekatan berbasis struktur yang paling sah dengan memeriksa dugaan, konsep, kriteria, dan hukum serta arahan yang valid untuk penyelidikan ini. Di sisi lain, penyelidikan (empiris) dari metode eksperimental adalah penyelidikan yang membutuhkan perbandingan hipotesis dan praktik. (das sollen dass sein)

#### **B. Metode Pendekatan**

Adapun metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut

1. Pendekatan Perundang-undangan (*Statute Approach*)

Pendekatan hukum meninjau dan mengkonfirmasi semua masalah khususnya U ,undang dan masalah terkait-dangdan unndang-Undang Dasar Undang N-Undang ,1945o.,tentang Pelayaran Tahun 2008 17 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

2. Pendekatan Sosiologis (*Sociological Approach*)

Metode pemeriksaan hukum dari sudut pelaksanaan norma-norma sosial sesuai dengan cara atau metode pembahasan objek yang mendasari masyarakat kondisi teoritis atau perdebatan.

### C. Jenis dan Sumber Bahan Hukum

#### 1. Bahan Hukum Primer

semua aturan terstruktur yang hukum primer adalah Bahan dapat dilihat dalam diberlakukan di beberapa negara bagian. Semua itu putusan pengadilan yang telah berkekuatan hukum tetap, -putusan kongres, pemilihan dan pengaturan undang yang dibuat oleh k-gundan eh para ahli yang putusan hukum ol-rumusan serta putusan-rumusan .bersertifikat<sup>25</sup>

#### 2. Bahan Hukum Sekunder

sekunder berupa pendapatan hukum atau hukum sekunder Bahan teoritis yang diperoleh dari dokumen hukum, hasil penelitian artikel ilmiah, serta website yang terkait dengan dokumen hukum sekunder berdasarkan dokumen hukum yang digunakan untuk memberikan hal dokumen hukum primer. Jika dokumen -mengenai hal penjelasan tambahan yang berlaku tersedia, pencarian akan membuat semua perbedaan untuk mendapatkannya atau untuk menganalisis literatur

---

<sup>25</sup>Prenada ,*Metodologi Penelitian Hukum Normatif dalam Justifikasi Teori Hukum* ,I made Pesek Diatha Media Gerup, Jakarta, 2016, hlm.27

material yang relevan, termasuk buku, jurnal, artikel, dan artikel .terkait

### 3. Bahan Hukum Tersier

petunjuk dan penjelasan tentang Bahan hukum tertier, yakni hukum primer dan sekunder; contohnya adalah kamus hukum, .klopedia, indeks kumulatif, dllensi

## D. Teknik dan Alat Pengumpulan Hukum

adalah kebutuhan Salah satu aspek kunci dari pertanyaan subjektif untuk mengumpulkan sebanyak mungkin dokumen atau data hukum. Untuk mendapatkan informasi tentang masalah yang sedang dipertimbangkan, penting untuk memiliki beberapa prosedur yang harus ::diikuti sebagai berikut

### 1. Teknik Dokumentasi

mencatat, merekam, dan an informasi dengan cara pengumpulP undang -mengumpulkan informasi tentang bahan pustaka, undang undang, peraturan, dan dokumen lain yang -dan pedoman, undang .ng diteliti terkait erat dengan masalah yang seda



## 2. Teknik Kepustakaan

mengumpulkan data tentang topik adalah Teknik kepustakaan atau masalah yang merupakan pertanyaan penelitian. Data ini dapat diperoleh dari buku, karya ilmiah, makalah, ensiklopedia, Web, dan sumber lainnya

### **E. Analisis Bahan Hukum**

Setelah bahan hukum dan informasi lengkap telah dikumpulkan, kami akan membedakan dan memilih bahan hukum dan informasi yang penting untuk masalah penelitian analisis. Setelah itu, penulis akan menganalisis bahan dan informasi hukum secara subyektif, melakukan penelitian yang lebih spesifik berdasarkan bahan pustaka, dan kemudian menganalisis kata-kata dan kalimat untuk mendapatkan informasi yang sesuai dengan informasi yang diperlukan. Penelitian yang jelas bertujuan untuk mengedit gambar dan representasi dari isu-isu terkait desain dan menghubungkannya dengan buku-buku dan referensi hukum untuk digunakan dalam aturan dan peraturan masalah yang dibahas. Setelah menyelidiki data dan informasi yang berlaku, penulis menggunakan strategi deduksi untuk menarik kesimpulan. Dengan kata lain, menarik kesimpulan konkret dari yang umum ke yang khusus.