

**PERLINDUNGAN HUKUM ATAS PELAKSANAAN PERJANJIAN PADA  
PT. ASDP TERHADAP KENDARAAN PENUMPANG YANG  
MENGALAMI KERUSAKAN DI DALAM KAPAL  
(STUDI KASUS POTO TANO)**

**JURNAL ILMIAH**

Untuk memenuhi sebagian persyaratan  
untuk mencapai derajat S-1 pada  
Program Studi Ilmu Hukum



Oleh :

**M. SAHRIL HAMDU**

**D1A019331**

**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS MATARAM**

**2023**

**HALAMAN PENGESAHAN**

**PERLINDUNGAN HUKUM ATAS PELAKSANAAN PERJANJIAN PADA  
PT. ASDP TERHADAP KENDARAAN PENUMPANG YANG  
MENGALAMI KERUSAKAN DI DALAM KAPAL  
( STUDI KASUS POTO TANO )**

**JURNAL ILMIAH**



**Oleh:**

**M. SAHRIL HAMDU**

**D1A019331**

**Menyetujui,**

**Pembimbing I,**



**H. Zaenal Arifin Dilaga, SH., M.Hum.**  
**NIP. 19610712 198903 1 002**

**PERLINDUNGAN HUKUM ATAS PELAKSANAAN PERJANJIAN PADA  
PT. ASDP TERHADAP KENDARAAN PENUMPANG YANG  
MENGALAMI KERUSAKAN DI DALAM KAPAL  
( STUDI KASUS POTO TANO )**

**M. SAHRIL HAMDU**

**M. Sahril Hamdu, H. Zaenal Arifin Dilaga, Rahmawati Kusuma**

*Fakultas Hukum, Universitas Mataram,  
E-mail : syahrilhamdu65@gmail.com*

**ABSTRAK**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apa yang menjadi perlindungan hukum dari PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Kayangan - Poto Tano terhadap muatan kendaraan yang mengalami kerusakan di dalam kapal, serta untuk mengetahui upaya penyelesaian permasalahan yang dilakukan oleh PT. ASDP selaku penyedia jasa angkutan terhadap muatan kendaraan yang mengalami kerusakan karena pengoprasian pengangkutan. Jenis penelitian ini menggunakan penelitian hukum normatif dan empiris yang menggunakan tiga metode pendekatan yaitu pendekatan perundang-undangan (*Statute Approach*), pendekatan konseptual (*Conceptual Approach*), dan pendekatan sosiologis (*Sociological Approach*). Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah studi dokumen dan studi lapangan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa: PT. ASDP selaku penyedia jasa angkutan penyebrangan memberikan perlindungan serta bertanggung jawab terhadap kerusakan muatan kendaraan karena pengoprasian pengangkutan serta memberikan ganti rugi sesuai dengan kerusakan dan nilai barang. Sebagai nilai penting PT. ASDP telah mengasuransikan muatannya kepada PT. Jasa Raharja selaku pemberi tanggungan terhadap resiko yang timbul karena pengoprasian pengangkutan.

**Kata Kunci : Kerusakan, Pengangkutan, perlindungan.**

**LEGAL PROTECTION FOR THE IMPLEMENTATION OF THE  
AGREEMENT AT PT. ASDP FOR PASSENGER VEHICLES THAT  
WERE DAMAGED ON BOARD  
(CASE STUDY POTO TANO)**

**ABSTRACT**

This study aims to find out what is the legal protection of PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Kayangan Branch - Poto Tano regarding damaged vehicle loads on board, as well as to find out the efforts to solve the problems carried out by PT. ASDP provides transportation services for vehicle loads that are damaged due to the operation of transportation. This type of research uses normative and empirical legal research using three approaches, namely statutory

approach (Statute Approach), conceptual approach (Conceptual Approach), and sociological approach (Sociological Approach). Data collection techniques used are document studies and field studies. The research results show that: PT. ASDP as the provider of crossing transportation services provides protection and is responsible for injury to the vehicle load due to the operation of the transportation and provides compensation following the damage and the value of the goods, as an essential value of PT. ASDP has insured its cargo with PT. Jasa Raharja as the guarantor for the risks arising from the transportation operation.

**Keywords: Damage, Transportation, protection.**

## **i. PENDAHULUAN**

### **1) Latar Belakang**

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 dua samudera yaitu Samudera Pasifik dan Hindia serta berada diantara dua benua yakni Benua Asia dan Australia. Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memiliki potensi besar menjadi poros maritim dunia. 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.

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 di Indonesia mulai menunjukkan kemajuan, terbukti dengan ditandainya banyaknya perusahaan industri yang percaya untuk menggunakan jasa pengangkutan.<sup>1</sup>

Salah satu perusahaan yang menyediakan jasa angkutan melalui jalur laut adalah PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) yang merupakan Badan Usaha

---

<sup>1</sup> Sendy Anantyo, dkk, 2012, Diponegoro Law Review Volume 1 Nomor 4 Tahun 2012 (Pengangkutan Melalui Laut) , Semarang: Diponegoro Law Review, hlm. 2.

Milik Negara (BUMN) yang menyelenggarakan jasa angkutan penyebrangan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya sesuai dengan isi 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 yang dimaksud dibuktikan dengan karcis penumpang dan dokumen muatan. karcis penumpang dan dokumen pengangkutan di perairan merupakan tanda bukti telah terjadi perjanjian pengangkutan di perairan antara perusahaan pengangkutan perairan dan penumpang atau pemilik barang, dengan pembayaran biaya pengangkutan.<sup>2</sup>

Perjanjian pengangkutan yang dilakukan oleh pengangkut dan pengirim barang timbul hubungan hukum yang mengikat para pihak yang terkait dalam perjanjian tersebut timbul hak dan kewajiban para pihak. Sehingga PT. ASDP cabang Kayangan - Poto Tano selaku penyelenggara timbul tanggung jawab dari pihak pengangkut atas suatu yang diangkutnya.

Disamping itu tidak dapat dihindari pula timbulnya berbagai permasalahan yang diakibatkan dengan adanya pengangkutan itu sendiri salah satunya masalah yang terjadi adalah kelalaian di dalam bidang transportasi yang menyebabkan kerusakan muatan kendaraan karena kelalaian tersebut dapat menuntut ganti kerugian kepada PT ASDP selaku penyedia jasa angkutan

---

<sup>2</sup> Abdulkadir Muhammad, 2013, Hukum Pengangkutan Niaga, Bandung: PT. Citra Bakti, hlm. 9.

penyebrangan.

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, maka diangkat permasalahan sebagai berikut, yaitu : Bagaimana perlindungan hukum PT. ASDP (persero) terhadap muatan kendaraan yang mengalami kerusakan di dalam kapal.? Dan upaya penyelesaian yang dilakukan PT. ASDP terhadap kendaraan yang mengalami kerusakan di dalam kapal.

Penelitian ini menggunakan metode normatif-empiris. Dengan menggunakan metode pendekatan konseptual, pendekatan perundang-undangan, dan pendekatan sosiologis. Jenis bahan hukum yang digunakan adalah bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah dengan data lapangan yaitu dilakukan dengan cara observasi dan mengadakan wawancara langsung dengan masyarakat dengan mengajukan beberapa pertanyaan guna memperoleh jawaban yang relevan dengan penelitian, kedua dengan data kepustakaan dengan cara menelaah bahan hukum rujukan yang berkaitan erat dengan permasalahan penelitian yang diangkat. Teknik ini dilakukan dengan cara studi dokumen. Teknik analisa yang digunakan adalah analisa kualitatif. Analisa kualitatif akan menjelaskan serta menggambarkan dengan sejelas-jelasnya terhadap bahan hukum yang diperoleh baik dari penelitian lapangan maupun dari penelitian kepustakaan.

## ii. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.

### A. Perlindungan PT. ASDP (persero) Terhadap Muatan Kendaraan Yang Mengalami Kerusakan Di Dalam Kapal

Bentuk perlindungan atau tanggung jawab yang diberikan oleh PT. ASDP (Persero) Cabang Kayangan – Poto Tano adalah : PT. ASDP Cabang Kayangan – Poto Tano bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan baik penumpang maupun barang yang menggunakan jasa angkutan. Sesuai dengan isi pasal 40 ayat ( 1 ) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang menyatakan bahwa.

“perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang perusahaan dan/atau barang yang di angkutnya”.

Sehingga di dalam operasi pengangkutannya PT. ASDP selaku penyedia jasa angkutan penyebrangan bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan penumpang atau barang yang di angkutnya. Selain itu PT. ASDP selaku penyedia jasa angkutan juga memberikan perlindungan sebagaimana di atur di dalam pasal 41 ayat (1) yang ditimbulkan pengoperasian kapal berupa:

- 1) kematian atau lukanya penumpang yang di angkut.
- 2) musnah, hilangnya atau rusaknya barang yang di angkut.
- 3) keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang di angkut; atau.
- 4) kerugian pihak ketiga.”

Sebagai perusahaan angkutan di perairan PT. ASDP wajib



mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada pasal 41 ayat (3) yang mengatakan bahwa:

“perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.”.

#### **a. Pihak-Pihak Yang Terkait Dalam Penyebrangan**

##### **1) PT. ASDP Indonesia Ferry (persero)**

PT. ASDP Indonesia Ferry (persero) sebagai perusahaan penyelenggara jasa angkutan penyebrangan salah satunya PT. ASDP Indonesia Ferry (persero) Cabang Kayangan-Poto Tano merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak di sektor pengangkutan penyebrangan. PT. Indonesia Ferry (persero) selaku penyedia jasa angkutan penyebrangan berperan sebagai jembatan yang menghubungkan pulau dengan pulau lainnya.

##### **2) Nahkoda Kapal**

Nakhoda atau kapten kapal adalah seorang pelaut berlisensi yang memegang komando tertinggi dan tanggung jawab atas sebuah kapal. Nakhoda bertanggung jawab atas keselamatan dan efisiensi operasi dari sebuah kapal, termasuk keselamatan dan keamanan, operasi kargo, navigasi, manajemen kru, serta kepatuhan hukum. Nakhoda juga bertanggung jawab atas orang dan kargo yang ada di atas kapal.<sup>3</sup>Sebagai nahkoda harus benar-benar paham mengenai jumlah penumpang serta muatan kapal sebagai operasional penyebrangan bisa di laksanakan dengan baik, tanggung jawab seorang

---

<sup>3</sup>[https://id.wikipedia.org/wiki/Nakhoda#cite\\_note-2](https://id.wikipedia.org/wiki/Nakhoda#cite_note-2)

nahkoda, antara lain :

- a) Melengkapi kapalnya dengan sempurna
- b) Mengawaki kapalnya secara layak sesuai prosedur/aturan
- c) Membuat kapalnya layak laut (seaworthy)
- d) Bertanggung jawab atas keselamatan pelayaran
- e) Memenuhi perintah pengusaha kapal agar tidak menyimpang dari peraturan perundang-undangan yang berlaku.<sup>4</sup>

### 3) Syahbandar

Syahbandar merupakan pejabat pemerintah dipelabuhan yang diangkat oleh Menteri Perhubungan dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan serta melakukan pengawasan penuh terhadap ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum dibidang angkutan perairan, kepelabuhanan dan perlindungan lingkungan maritime dipelabuhan seluruh Indonesia. Dalam pasal 207 (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyatakan bahwa:

“Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan”.

#### **b. Hubungan Hukum Para Pihak Antara Pengguna Jasa Angkutan (Konsumen) Dengan PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Dan Pihak Asuransi PT. Jasa Raharja.**

Hubungan hukum antara pihak PT. Jasa Raharja (Persero) dan pihak tertanggung merupakan suatu perjanjian pertanggungan yang melahirkan

---

<sup>4</sup>Hari Utomo, Siapa Yang Bertanggung Jawab Menurut Hukum Dalam Kecelakaan Kapal (*legally responsible parties in ship accident*), Jurnal, Universitas Pertahanan), Bogor, 2017, Hlm. 64-65.

kewajiban bagi pihak PT. Jasa Raharja (Persero) untuk memberi ganti rugi jika terjadi kecelakaan dan Tertanggung wajib membayar premi kepada PT. Jasa Raharja (Persero) yang telah termasuk pada harga karcis.

Ketentuan tersebut dituangkan dalam perjanjian baku yang berbentuk karcis. Karcis tersebut merupakan bukti perjanjian baku yang telah ditetapkan oleh pemerintah tanpa mengesampingkan ketentuan yang berlaku. Dalam perjanjian pengangkutan, pengangkut bertanggung jawab atas keselamatan penumpang dan barang yang diangkutnya, apabila terjadi kecelakaan pengangkut bertanggung jawab untuk mengganti kerugian yang diderita penumpang akibat dari kecelakaan yang terjadi.<sup>5</sup> Menurut Pasal 188 dan 189 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan, perusahaan pengangkutan wajib untuk mengasuransikan tanggung jawabnya. Pasal 188

“Perusahaan Angkutan Umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh Penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan.”

Pasal 189

“Perusahaan Angkutan Umum wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 188”.

## **B. Penyelesaian yang dilakukan PT. ASDP Indonesia Ferry (persero) terhadap muatan kendaraan yang mengalami kerusakan di dalam kapal**

Penyelesaian hukum yang dilakukan sebagai bentuk upaya dari pihak PT.

---

<sup>5</sup>ository.unej.ac.id/handle/123456789/58261?show=full (diakses pada tanggal 15 februari 2023).

ASDP terhadap masalah-masalah terkait yang terjadi di dalam kapal, ada beberapa jalur yang dilakukan sebagai upaya penyelesaian hukum yang dilakukan, sebagai berikut:

a. Litigasi

Litigasi adalah persiapan dan presentasi dari setiap kasus, termasuk juga memberikan informasi secara menyeluruh sebagaimana proses dan kerjasama untuk mengidentifikasi permasalahan dan menghindari permasalahan yang tak terduga. Umumnya, pelaksanaan gugatan disebut litigasi. Gugatan adalah suatu tindakan sipil yang dibawa di pengadilan hukum di mana penggugat, pihak yang mengklaim telah mengalami kerugian sebagai akibat dari tindakan terdakwa, menuntut upaya hukum atau adil<sup>6</sup>.

b. Non Litigasi

Jalur non litigasi berarti menyelesaikan masalah hukum di luar pengadilan. Jalur non-litigasi ini dikenal dengan Penyelesaian Sengketa Alternatif. Penyelesaian perkara diluar pengadilan ini diakui di dalam peraturan perundangan di Indonesia. Pertama, dalam penjelasan Pasal 3 Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1970 tentang Ketentuan Pokok Kekuasaan Kehakiman disebutkan ” Penyelesaian perkara di luar pengadilan, atas dasar perdamaian atau melalui (arbitase) tetap diperbolehkan”.

---

<sup>6</sup><https://komisiinformasi.bantenprov.go.id/read/arsip-artikel/86/Perbedaan-Litigasi-Dan-Non-Litigasi.html>

Penyelesaian sengketa di luar pengadilan (non-litigasi) merupakan upaya tawar-menawar atau kompromi untuk memperoleh jalan keluar yang saling menguntungkan. Kehadiran pihak ketiga yang netral bukan untuk memutuskan sengketa, melainkan para pihak sendirilah yang mengambil keputusan akhir.

”Berdasarkan wawancara dengan Bapak Alfian Wahyudi Taufani selaku supervisor di PT. ASDP Indonesia (Persero) Cabang Kayangan – Poto tano dimana perlindungan yang dilakukan pada saat terjadi kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan baik faktor alam ataupun faktor kelalaian dari pihak kapal operasional. Pengguna jasa angkutan penyebrangan berhak menuntut kerugian atas dasar kelalaian.”<sup>7</sup> Atau bisa disebut perbuatan melawan hukum sesuai dengan pasal 1365 Kitab Undang-Undang Perdata KUH Perdata yang menyatakan bahwa:

“Tiap perbuatan yang melanggar hukum dan membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian itu karena kesalahannya untuk menggantikan kerugian”

Sebelumnya PT. ASDP Indonesia (Persero) terlebih dahulu sudah melakukan pengasuransian angkutannya kepada PT. Jasa Raharja, melalui karcis penumpang dimana ketika terjadi suatu kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan terhadap kendaraan yang ada di dalam kapal pihak yang dirugikan bisa mengajukan klaim kepada pegawai kapal atau yang bertindak dengan atas nama perusahaan. Setelah itu pegawai kapal PT. ASDP Indonesia (Persero) Cabang Kayangan-Poto Tano akan melakukan, antara lain:

---

<sup>7</sup>Hasil wawancara dengan bapak Alfian selaku supervisor di PT. ASDP (pada tanggal 20 februari 2023)

- 1) Penyelidikan kepada kendaraan yang mengalami kerusakan
- 2) Pemeriksaan dari pihak kapal terhadap kendaraan kendaraan
- 3) Hasil dari penyelidikan dan pemeriksaan pihak kapal akan membuat berita acara tentang kerusakan yang dialami muatan kendaraan
- 4) Setelah berita acara pihak kapal akan menyerahkan hasil pemeriksaan tersebut ke kantor PT. ASDP lalu pihak ASDP meneruskan berita acara tersebut serta pengajuan asuransi tentang kecelakaan yang terjadi didalam kapal kepada PT. Jasa Raharja selaku pihak asuransi.
- 5) Setelah berita acara sudah diserahkan ke pihak Jasa Raharja, lalu pihak Jasa Raharja akan menafsirkan biaya kerusakan yang dialami oleh pihak pengguna jasa angkutan sesuai dengan kerusakan yang dialami”<sup>8</sup>.

Adapun tanggung jawab yang mejadi dasar pemberian pertanggung jawaban oleh PT. ASDP Indonesia (Persero) Cabang Kayangan-Poto Tano terkait dengan kecelakaan ataupun kerusakan kendaraan dan barang muatan di atas kapal sebagaimana tertuang di dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, sebagai berikut:

#### Pasal 19

- 1) Pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan/atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan.
- 2) Ganti rugi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa pengembalian uang atau penggantian barang dan/atau jasa yang sejenis atau setara nilainya, atau perawatan kesehatan dan/atau pemberian santunan yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- 3) Pemberian ganti rugi dilaksanakan dalam tenggang waktu 7 (tujuh) hari setelah tanggal transaksi.
- 4) Pemberian ganti rugi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) tidak menghapuskan kemungkinan adanya tuntutan pidana berdasarkan pembuktian lebih lanjut mengenai adanya unsur kesalahan.

---

<sup>8</sup>Hasil wawancara dengan bapak Alfian selaku Supervisor di kantor PT. ASDP Cabang Poto Tano (20 Februari 2023)

- 5) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) tidak berlaku apabila pelaku usaha dapat membuktikan bahwa kesalahan tersebut merupakan kesalahan konsumen.

#### **a. Batas Tanggung Jawab Pengangkut**

Berdasarkan wawancara dengan Bapak Sultabi selaku supervisor mengatakan bahwa setiap kerugian penumpang yang diakibatkan oleh pengoperasian kapalnya atau yang diakibatkan oleh pihak pengangkut maka pihak pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengguna jasa angkutan.<sup>9</sup>

Namun apabila kelalaian yang diakibatkan oleh penumpang itu sendiri maka pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh penumpang itu sendiri. Oleh karena itu sebelum mengajukan ganti kerugian pihak yang dirugikan harus membuktikan bahwa benar perbuatan tersebut didasarkan oleh perbuatan melawan hukum oleh pihak pengangkut.

- 1) Adanya perbuatan melawan hukum dari tergugat.
- 2) Perbuatan tersebut dapat disalahkan kepadanya.
- 3) Adanya kerugian yang diderita akibat kesalahan tersebut.

Seperti halnya dengan asas praduga atas dasar kesalahan yang memberikan kebebasan untuk penggugat membuktikan bahwa perbuatan itu timbul atau yang sering kita dengar dengan perbuatan melawan hukum. Namun tergugat juga dapat terbebas dari tanggung jawabnya apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut bukan diakibatkan dari kesalahannya atau bisa disebut praduga tak bersalah sesuai Di dalam

---

<sup>9</sup>Hasil wawancara dengan bapak Sultabi selaku supervisor di PT. ASDP pada tanggal (20 februari 2023)

pasal 41 ayat 2 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran  
mengatakan bahwa

”jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat 1 huruf b, huruf c, dan huruf d, bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan di perairan dapat di bebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya”



### iii. PENUTUP

#### KESIMPULAN

Dari hasil penelitian di PT. ASDP Indonesia Ferry (persero) cabang Kayangan-Poto tano tentang perlindungan yang di berikan terhadap muatan kendaraan yang mengalami kerusakan di dalam kapal, sebagai berikut : 1) PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) sebagai sarana pengoprasian angkutan penyebrangan bahwa sebagai pihak pengangkut PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) memberikan perlindungan terhadap keselamatan dan keamanan muatannya baik penumpang atau barang yang di angkutnya. Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran di dalam 40 ayat 1 yang menyatakan bahwa “perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang baik orang dan/atau barang yang di angkutnya. 2) Penyelesaian yang dilakukan oleh pihak PT. ASDP selaku penyedia jasa angkutan dengan cara kekeluargaan sesuai dengan kerusakan kendaraan yang terjadi pada saat pengoprasian pengangkutan. PT. ASDP selaku penyedia jasa angkutan memberikan perlindungan atas kerugian yang diakibatkan oleh pengoprasian pengangkutan. Namun sebelum itu PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) sudah mengasuransikan semua muatannya ke PT. Jasa Raharja setelah perjanjian untuk perlindungan terhadap resiko jika ada kerusakan saat pengoprasian angkutan sesuai bunyi Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2008 Tentang Pelayaran pasal 41 yang menyatakan bahwa “setiap perusahaan angkutan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya. Sehingga PT. Jasa Raharja selaku pihak yang memberi tanggungan jika ada kendaraan yang mengalami kersakan

kendaraan di dalam kapal.

## **SARAN**

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan di PT. ASDP Indonesia Ferry (persero) selaku penyedia jasa angkutan penyebrangan saran yang dapat diberikan penulis yaitu meningkatkan pengawasan pada saat pelayaran sekalipun tidak ada tanda yang membahayakan muatan khususnya kendaraan. Karena tidak menutup kemungkinan terjadinya cuaca yang tidak bersahabat.

## DAFTAR PUSTAKA

### A. BUKU

Abdulkadir Muhammad, 2013, Hukum Pengangkutan Niaga, PT. Citra Bakti, Bandung.

### B. Artiker/Jurnal

Hari Utomo, 2017 Siapa Yang Bertanggung Jawab Menurut Hukum Dalam Kecelakaan Kapal ( *legally responsible parties in ship accident* ), Jurnal, Universitas Pertahanan), Bogor.

Sendy Anantyo, dkk, 2012, Diponegoro Law Review Volume 1 Nomor 4, (Pengangkutan Melalui Laut), Semarang: Diponegoro Law Review.

### C. Internet

[https://id.wikipedia.org/wiki/Nakhoda#cite\\_note-2](https://id.wikipedia.org/wiki/Nakhoda#cite_note-2)

<https://komisiinformasi.bantenprov.go.id/read/arsip-artikel/86/Perbedaan-Litigasi-Dan-Non-Litigasi.html>

[ository.unej.ac.id/handle/123456789/58261?show=full](https://ository.unej.ac.id/handle/123456789/58261?show=full) (diakses pada tanggal 15 februari 2023).