SKRIPSI :

F. SUGININGSIH SOSILO

SUATU TINJAUAN YURIDIS TENTANG ANGKUTAN PENYEBERANGAN DI LINTAS UJUNG - KAMAL

FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS AIRLANGGA
1986

HUKUM PENGANGKUTAN

SUATU TINJAUAN YURIDIS TENTANG ANGKUTAN PENYEBERANGAN DI LINTAS UJUNG - KAMAL

Dig 144/86
Sos
S.

SKRIPSI

Diajukan untuk melengkapi tugas dan memenuhi syarat - syarat untuk mencapai gelar Sarjana Hukum

MILIK
PERPUSTAKAAN
"UNIVERSITAS AIRLANGGA"
SURABAYA

Oleh :

F.SUGININGSIH SOSILO

0 3 8 2 1 1 3 1 0

FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS AIRLANGGA

SURABAYA

1986

SUATU TINJAUAN YURIDIS TENTANG ANGKUTAN PENYEBERANGAN DI LINTAS UJUNG - KAMAL

SKRIPSI

DIAJUKAN UNTUK MELENGKAPI TUGAS DAN MEMENUHI SYARAT-SYARAT UNTUK MENCAPAI GELAR SARJANA HUKUM

OLEH :

F. SUGININGSIH SOSILO

0 3 8 2 1 1 3 1 0

DOSEN PEMBIMBING/PENGUJI :

SAMZARI BOENTORO, S.H.

DOSEN PENGUJI :

A. OEMAR WONGSODIWIRJO, S.H.

DOSEN PENGUJI :

DJOKO SLAMET, S.H.

FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS AIRLANGGA

SURABAYA

1986

KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan rasa syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Pengasih dan Penyayang, karena berkat uluran tangan kasihNya yang ramah, saya dapat menyelesaikan skripsi yang merupakan syarat bagi setiap mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Airlangga Surabaya untuk dapat mengakhiri studinya.

Dalam menyelesaikan skripsi ini sudah barang tentu banyak ditemui hambatan-hambatan, terutama sekali disebabkan bahan-bahan atau literatur-literatur dan data serta keterangan yang diperoleh sangat terbatas dan hasil pemikirannya sangat terbatas pula, segala macam kritik maupun saran-saran yang bertujuan untuk lebih menyempurnakan skripsi ini akan daya terima dengan senang hati.

Dan pada kesempatan ini, saya ingin menyampaikan rasa terima kasih dan hormat yang setulus-tulusnya kepada :

1. Bapak Samzari Boentoro, S.H., dosen pembimbing yang membimbing dalam penyusunan skripsi ini.
2. Bapak Djoko Soemadijo, S.H., Dekan Fakultas Hukum Universitas Airlangga beserta staf dosen, asisten dan karyawan yang telah bersusah payah mendidik saya.
3. Bapak Kepala Pelabuhan Penyeberangan Kelas I Ujung-Kamal beserta staf yang telah membantu memberikan data-data dan pinjaman buku-buku yang berkaitan dengan skripsi ini.
4. Bapak Kepala Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Sungai,

Danau dan Penyeberangan beserta staf yang telah membantu memberikan data-data dalam penyusunan skripsi ini.

5. Bapak Direktur Perusahaan Pelayaran Penyeberangan beserta staf yang membantu memberikan data dalam penyusunan skripsi ini, serta semua pihak yang tidak dapat saya sebutkan satu persatu.

Sebagai penutup kata, saya haturkan hormat dan terima kasih yang sedalam-dalamnya kepada ayah, bunda dan saudara-saudara saya, yang banyak membantu baik dalam bidang materi maupun moril yang tiada sedikit artinya dalam menyelesaikan studi ini.

Semoga saya masih diberi kesempatan oleh Tuhan Yang Maha Esa untuk kelak membalasnya.

Surabaya, September 1986

Penyusun,

F. SUGININGSIH SOSILO

0 3 8 2 1 1 3 1 0

DAFTAR ISI

Halaman

KATA PENGANTAR iii

DAFTAR ISI v

BAB I PENDAHULUAN .....

a. Permasalahan : Latar Belakang dan Rumusannya 1

b. Penjelasan Judul 5

c. Alasan Pemilihan Judul 6

d. Tujuan Penulisan 7

e. Metodologi 7

f. Pertanggungjawaban Sistematika 9

BAB II TINJAUAN UMUM TENTANG ANGKUTAN PENYEBERANGAN .....

1. Pengertian Angkutan Penyeberangan 11

2. Ketentuan-ketentuan yang Mengatur Angkutan Penyeberangan 20

BAB III PENGANGKUTAN PENYEBERANGAN DI LINTAS UJUNG - KAMAL .....

1. Perjanjian Pengangkutan Penyeberangan 25

2. Syarat-syarat dan Pelaksanaan Pengangkutan Penyeberangan 34

BAB IV TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT PENYEBERANGAN ..

1. Tanggung jawab Pengangkut Penyeberangan Terhadap Penumpang 43

a. Peniadaan dan Pengurangan Tanggungjawab 47

b. Tuntutan Ganti Rugi 51

2. Tanggung jawab Pengangkut Penyeberangan Terhadap Barang-barang Penumpang 55
a. Peniadaan dan Pengurangan Tanggungjawab 57
b. Tuntutan Ganti Rugi 58
BAB V PENUTUP 60
1. Kesimpulan 60
2. Saran 62
DAFTAR BACAAN
LAMPIRAN I Peta Lintas Penyeberangan Di Indonesia Posisi Juni 1984
LAMPIRAN II Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.19/PR.301/Phb.84.
LAMPIRAN III Surat Keputusan Kepala Pelabuhan Penyeberangan Kelas I Ujung - Kamal No. 2535/SK-154/PUK/X/84

BAB I

PENDAHULUAN

1. Permasalahan : Latar Belakang dan Rumusannya

Pengangkutan sebagaimana kita ketahui berfungsi untuk memindahkan barang dan/atau orang dari satu tempat ke tempat lainnya untuk meningkatkan daya guna dan nilai dari barang dan/atau orang yang diangkut. Dalam dunia perdagangan misalnya, suatu perusahaan yang bergerak dalam bidang apapun akan berjalan dengan lancar dan akan mendapat keuntungan seperti yang diharapkan jika produk yang dihasilkan oleh perusahaan tersebut dapat tiba pada pembeli/pemakainya tepat pada waktunya, untuk ini dibutuhkan adanya sarana angkutan. Dalam kehidupan pemerintahan/negara juga terlihat pentingnya arti pengangkutan itu, hubungan antar daerah atau antar propinsi yang terpisah satu sama lain tidak lagi menjadi hambatan karena adanya sarana angkutan yang menghubungkan daerah-daerah/propinsi-propinsi tersebut. Perkembangan yang terjadi saat ini di daerah-daerah terpencil atau daerah yang tadinya kurang potensial tentunya tidak terlepas dari kemajuan sarana angkutannya. Mengingat peranan pengangkutan yang begitu besar bagi kehidupan perorangan, masyarakat dan negara, maka tidak dapat disangkal bahwa masalah angkutan tetap merupakan masalah yang memperoleh perhatian yang cukup tinggi.

Indonesia yang terdiri dari kurang lebih 13.677 pulau dimana antara satu pulau dengan pulau lainnya dipisah-

kan oleh laut dan selat menyebabkan hubungan darat antar pulau dengan melalui jalan raya/kereta api terputus. Dengan adanya angkutan penyeberangan, hubungan antara satu tempat di satu pulau dengan satu tempat di pulau lain yang merupakan kelanjutan dari angkutan jalan raya/kereta api dapat berjalan dengan lancar, sehingga terciptalah suatu rangkaian angkutan darat yang effektif di seluruh Indonesia.

Angkutan penyeberangan atau angkutan ferry, pembinaan serta pengawasannya berada di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dengan unit kerjanya Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan. Pengaturan tersebut berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor SK/234/U/1970 tanggal 22 Juni 1970.

Dalam angkutan penyeberangan sarana yang digunakan adalah kapal penyeberangan, karena pengangkutan tersebut melalui perairan yang dapat berupa : laut, selat dan teluk. Namun skripsi ini tidak membahas mengenai sarana angkutannya melainkan hukum pengangkutannya yang meliputi terjadinya perjanjian pengangkutan, syarat-syarat pengangkutan, pelaksanaan dari angkutan penyeberangan serta akibat hukum dari perjanjian pengangkutan yang berkaitan dengan masalah tanggung jawab pengangkut bila terjadi kecelakaan kapal dan hal lain yang membawa kerugian pada penumpang/orang yang diangkut.

Menurut kebijaksanaan pemerintah, angkutan penyeberangan termasuk pengangkutan darat, dengan demikian angkutan penyeberangan ini termasuk ruang lingkup hukum

pengangkutan darat. Dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang warisan Pemerintah Hindia-Belanda dahulu yang sekarang masih berlaku diatur mengenai pengangkutan darat, namun hanya diberikan sedikit peraturannya yang terdapat di dalam Bagian ke 3 Titel V Buku I Kitab Undang-undang Hukum Dagang. Pengaturan pengangkutan darat tersebut diberikan secara sumir dan hanya mengenai pengangkutan barang-barang saja, sedang pengangkutan orang-orang tidak diatur.

Di dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang sama sekali tidak ada peraturan mengenai pengangkutan orang-orang di darat, sungai-sungai, perairan pedalaman dan penyeberangan, demikian juga dalam Kitab Undang-undang Hukum Perdata tidak ada suatu peraturan umum mengenai pengangkutan orang. Dengan demikian perjanjian-perjanjian pengangkutan orang-orang di darat dan sebagainya tersebut hanya dapat didasarkan pada Kitab Undang-undang Hukum Perdata Buku III Bab I sampai dengan Bab IV.

Di luar Kitab Undang-undang Hukum Dagang dan Kitab Undang-undang Hukum Perdata terdapat peraturan khusus mengenai pengangkutan orang di darat, yaitu dalam peraturan tentang "Pengangkutan dengan Kereta Api"(Bepalingen Vervoer Spoorwegen-S.1927-262) dan Undang-undang No.3 Tahun 1965 tentang "Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya", namun peraturan pengangkutan penyeberangan sampai saat ini belum ada. Angkutan penyeberangan seperti terlihat pada pelaksanaannya merupakan pengangkutan penumpang bukan pengangkutan barang-barang, hal ini terlihat dari ketiadaan penyerahan barang-barang kepada pengangkut atau dengan kata

lain barang-barang, kendaraan dan hewan-hewan yang diangkut oleh kapal penyeberangan merupakan barang bawaan dari penumpang, pengangkutan barang-barang tersebut diikuti oleh pengirimnya. Dengan demikian ketentuan-ketentuan mengenai angkutan penyeberangan karena tidak ada secara khusus maka perjanjian angkutan penyeberangan juga didasarkan pada Kitab Undang-undang Hukum Perdata Buku III Bab I sampai dengan Bab IV.

Dalam kegiatan pengangkutan selalu dimulai dengan adanya perjanjian pengangkutan, demikian juga pada angkutan penyeberangan. Pada perjanjian pengangkutan penyeberangan seperti pada perjanjian pengangkutan lainnya selalu terdapat dua pihak yaitu pihak pengangkut dan pihak penumpang atau pihak yang diangkut. Pihak pengangkut dalam hal ini adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan penyeberangan, yaitu perusahaan pelayaran penyeberangan; sedang pihak lawannya adalah pihak penumpang yaitu pihak yang berdasarkan perjanjian pengangkutan diangkut oleh pengangkut. Penumpang di sini mungkin merupakan pihak lawan dari pengangkut, mungkin pula bukan merupakan pihak yang menutup perjanjian, hal ini dapat terlihat dari penumpang-penumpang kapal penyeberangan yang terdiri dari penumpang pejalan kaki,penumpang dari kendaraan angkutan darat lainnya, yaitu misalnya penumpang dari pengangkutan dengan kereta api, bus dan sebagainya.

Tidak adanya peraturan khusus mengenai angkutan penyeberangan sebagaimana dalam pengangkutan melalui jalan raya atau pengangkutan dengan kereta api tentunya akan me-

nyulitkan para pihak terutama bagi pihak penumpang sebagai pihak yang lemah dalam perjanjian pengangkutan. Tentunya hal tersebut juga berpengaruh pada hak-hak dan kewajiban-kewajiban masing-masing pihak dan pelaksanaan dari angkutan penyeberangan, juga terhadap masalah tanggung jawab dari pengangkut.

Dari uraian-uraian tersebut di atas, maka dapat disusun permasalahan sebagai berikut :

1. Apakah yang dimaksud dengan angkutan penyeberangan?
2. Bagaimana dan bilamana perjanjian pengangkutan penyeberangan itu terjadi ?
3. Bagaimana pelaksanaan angkutan penyeberangan di lintas penyeberangan Ujung-Kamal dan syarat-syarat pengangkutan apa saja yang dipakai sehubungan dengan tidak adanya pengaturan secara khusus ?
4. Bagaimana dengan tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang, kendaraan, hewan serta barang-barang penumpang lainnya yang diangkut apabila terjadi kecelakaan pada kapal penyeberangan ?

2. Penjelasan Judul

Dari skripsi yang berjudul Suatu Tinjauan Yuridis tentang Angkutan Penyeberangan di Lintas Ujung-Kamal yang akan dibahas perlu sekali diberikan penjelasan-penjelasan mengenai apa yang dimaksud.

Suatu tinjauan yuridis yang dimaksudkan di sini adalah peninjauan terhadap pelaksanaan angkutan penyeberangan dikaitkan dengan ketentuan-ketentuan yang mengatur dan ber-

hubungan dengan angkutan penyeberangan. Selain itu juga dimaksudkan bahwa dalam skripsi ini akan dibahas mengenai saat terjadinya perjanjian pengangkutan penyeberangan, syarat-syarat pengangkutan penyeberangan dilihat dari segi hukum pengangkutannya, juga mengenai tanggung jawab pengangkut penyeberangan terhadap penumpang yang diangkutnya.

Angkutan penyeberangan yang dimaksud di sini adalah menunjukkan suatu bentuk kegiatan pengangkutan darat yang merupakan pengangkutan untuk penumpang dan barang-barang bawaan penumpang dari satu tempat ke tempat lain yang dipisahkan oleh perairan.

Kata di lintas Ujung-Kamal di sini menunjukkan bahwa pengamatan yang dilakukan dalam penyusunan skripsi ini dilakukan di lintas penyeberangan Ujung - Kamal.

3. Alasan Pemilihan Judul

Kebutuhan akan adanya angkutan penyeberangan di Indonesia saat ini dirasakan semakin penting guna menunjang pemerataan pembangunan di daerah. Dengan kemajuan yang dicapai dalam pembangunan dewasa ini, masyarakat yang memakai jasa angkutan penyeberangan juga semakin meningkat.

Dengan kurangnya peraturan yang jelas serta menyeluruh dalam angkutan penyeberangan tentunya akan membawa pengaruh terhadap kelancaran angkutan tersebut. Para pihak yang terlibat dalam angkutan penyeberangan tentunya juga akan merasa tidak memperoleh jaminan kepastian hak dan kewajibannya terhadap pengangkutan yang diselenggarakan.

Dari data yang ada pada Kantor Pelabuhan Penyebe-

rangan Ujung-Kamal, arus pemakai jasa di lintas penyeberangan Ujung-Kamal menunjukkan angka yang sangat tinggi dan trend kenaikan angka tersebut semakin meningkat dari tahun ke tahun.

Berdasarkan hal-hal tersebut di atas itulah yang mendorong saya untuk menulis dan mengamati masalah dan pelaksanaan angkutan penyeberangan dengan meninjau pelaksanaan nya di linta penyeberangan Ujung - Kamal.

4. Tujuan Penulisan

Tujuan penulisan skripsi ini di samping sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Airlangga, juga untuk mewujudkan keinginan saya membahas angkutan penyeberangan yang disebabkan oleh karena belum adanya ketentuan khusus yang mengaturnya dan kurangnya literatur atau tulisan mengenai hal ini.

Dan dengan penulisan skripsi ini, saya berharap akan dapat memberikan manfaat bagi pengembangan ilmu hukum pada umumnya serta menambah perbendaharaan kepustakaan yang ada.

5. Metodologi

a. Pendekatan Masalah.

Langkah yang digunakan untuk membahas penulisan ini agar mencapai hasil yang cukup mantap adalah dengan menggunakan pendekatan yuridis analitis. Pendekatan yuridis analitis adalah suatu pendekatan dengan cara menganalisa terhadap praktek atau keadaan dan pelaksanaan angkutan pe-

nyeberangan di lintas Ujung - Kamal dengan peraturan-peraturan atau ketentuan-ketentuan yang berkaitan dengan angkutan penyeberangan tersebut.

b. Sumber Data.

Data untuk menyusun skripsi ini sebagian besar diperoleh dengan cara studi lapangan dan studi kepustakaan. Studi kepustakaan yaitu dengan cara mengumpulkan literatur-literatur, makalah-makalah, dan peraturan-peraturan yang berhubungan dengan permasalahan yang dibahas. Studi lapangan dilakukan dengan cara melakukan pengamatan pelaksanaan angkutan penyeberangan di Pelabuhan Penyeberangan Ujung - Kamal dan melakukan wawancara dengan pejabat Kantor Wilayah VIII Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Kantor Pelabuhan Penyeberangan Ujung-Kamal, dan perusahaan pelayaran penyeberangan.

c. Prosedur Pengumpulan dan Pengolahan Data.

Pengumpulan data yang digunakan dalam menyusun skripsi ini menggunakan dua cara yaitu :

1. untuk data yang diperoleh dari studi kepustakaan dilakukan dengan cara memilih, mengelompokkan, serta mempelajari semua data yang ada kaitannya dengan permasalahan yang akan dibahas;
2. untuk data yang diperoleh dari studi lapangan dilakukan dengan cara mengumpulkan keterangan-keterangan dari pejabat tersebut di atas melalui wawancara.

Setelah semua data yang dipilih terkumpul, maka kemudian dilakukan pengolahan data.

d. Analisa Data.

Untuk mendapatkan hasil seperti yang diharapkan dan guna menjawab permasalahan yang timbul, maka data yang telah terkumpul dan telah dilakukan pengolahan tersebut sebagai langkah selanjutnya adalah dilakukan suatu analisa terhadap data dengan tujuan untuk memperoleh data yang relevan.

6. Pertanggungjawaban Sistematika

Pendahuluan saya letakkan dalam Bab I, karena dalam pendahuluan ini berisi gambaran umum dari permasalahan pokok yang akan diuraikan dengan maksud agar pembaca dapat mengetahui semua permasalahannya dan untuk memudahkan pembaca dalam memahaminya.

Tinjauan umum mengenai angkutan penyeberangan saya letakkan dalam Bab II, karena sebelum dibahas lebih lanjut mengenai angkutan penyeberangan, kita harus mengetahui dan memahami lebih dulu mengenai pengertian angkutan penyeberangan, juga dikemukakan tentang ketentuan-ketentuan yang berkaitan dengan dengan angkutan penyeberangan.

Pengangkutan penyeberangan di lintas Ujung-Kamal saya letakkan dalam Bab III, karena berisi mengenai tinjauan pelaksanaan praktek angkutan penyeberangan. Dalam setiap kegiatan pengangkutan selalu dimulai dengan terbentuknya perjanjian pengangkutan. Perjanjian ini terbentuk bila ada kesepakatan antara para pihak dan dengan adanya kesepakatan ini dengan sendirinya akan menimbulkan hak dan kewajiban. Begitu pula mengenai syarat-syarat dan ketentuan-ketentuan mengenai pengangkutan penyeberangan akan

diuraikan dalam Bab III pula.

Tanggung jawab pengangkut penyeberangan saya letakkan dalam Bab IV, karena berisi mengenai tanggung jawab seorang pengangkut terhadap penumpang, barang yang dibawa oleh penumpang baik itu berupa kendaraan maupun berupa barang-barang lainnya. Dan di dalam bab ini pula diuraikan tentang hal-hal yang dapat mengurangi atau meniadakan tanggung jawab seorang pengangkut penyeberangan dan diuraikan pula tentang prosedur ganti rugi beserta besarnya kerugian yang dapat dituntut oleh seorang penumpang kepada pengangkut sebagai akibat kerugian yang dideritanya.

Penutup saya letakkan dalam Bab V, karena berisi mengenai kesimpulan-kesimpulan dan saran-saran yang saya berikan terhadap semua permasalahan yang telah diuraikan dalam bab-bab terdahulu.

B A B II

TINJAUAN UMUM TENTANG ANGKUTAN PENYEBERANGAN

1. Pengertian Angkutan Penyeberangan

Di Indonesia telah lama dikenal adanya angkutan penyeberangan yang oleh masyarakat pada umumnya dikenal dengan nama angkutan ferry. Waktu itu pelaksanaannya masih dalam bentuk yang sederhana. Penumpang beserta barang-barang dan kendaraan diangkut antara dua tempat yang merupakan ujung jalan darat yang dipisahkan oleh air dengan menggunakan kapal-kapal tambang yang bentuknya sangat sederhana yaitu berupa perahu rakit, perahu layar dan lain-lain. Dengan makin berkembangnya masyarakat dan kemajuan teknologi maka kapal-kapal tambang tersebut sudah tidak memadai lagi sehingga untuk waktu selanjutnya kapal-kapal tersebut mengalami perkembangan.

Penggunaan kapal penyeberangan yang seperti dikenal saat sekarang dioperasikan untuk pertama kalinya pada tahun 1912 di lintas penyeberangan antara pulau Jawa dengan pulau Sumatera yaitu lintasan penyeberangan Merak-Panjang dan pada tahun 1913 antara pulau Jawa dan pulau Madura yaitu lintasan penyeberangan Ujung-Kamal. Pengoperasian kapal-kapal penyeberangan pada kedua lintasan tersebut dilakukan oleh Staats Spoorwegen dan Madura Stoomtren Maatschappy (PJKA sekarang). Maksud penyelenggaran angkutan penyeberangan tersebut di atas adalah sebagai penghubung jalan darat antara pulau-pulau tersebut sebagai kelanjutan dari penyelenggaran pengangkutan dengan kereta api. Sejak tahun 1957, kapal-kapal penyebe-

PERPUSTAKAAN UNIVERSITAS ANDALAS

rangan yang dulunya dimiliki oleh pemerintah Hindia Belanda c.q. Staats Spoorwegen dan Madura Stoomtren Maatschappy, pemilikan dan pengoperasiannya dialihkan ke tangan pemerintah Republik Indonesia dan kapal-kapal penyeberangan tersebut milik Indonesia, sejak tahun 1959 mengenai angkutan penyeberangan ini ditangani oleh D.K.A.[1]

Adanya kebutuhan dan kepentingan yang dirasakan mendesak untuk menyelenggarakan hubungan yang tetap dan teratur antara dua tempat yang dipisahkan oleh perairan sebagai kelanjutan perhubungan jalan raya dan/atau kereta api maka oleh pemerintah dibuka lintasan-lintasan penyeberangan baru. Lintasan-lintasan penyeberangan yang ada di Indonesia saat ini berjumlah ± 52 buah lintas penyeberangan, yang dapat diwujudkan sampai saat ini hanya 19 lintasan penyeberangan, sedang yang lainnya masih dalam proses pembangunan dan pengembangan (lihat lampiran I). Ke 52 lintasan penyeberangan tersebut merupakan lintasan penyeberangan laut, selat dan teluk. Selain itu masih ada lintasan penyeberangan lainnya yaitu lintasan penyeberangan sungai, sungai di sini yang dimaksud merupakan sungai yang besar, misalnya : penyeberangan sungai Kapuas, penyeberangan sungai Mahakam.

Pada mulanya pembinaan pengangkutan yang melalui perairan di seluruh wilayah Republik Indonesia yang meliputi perairan laut dan perairan darat (sungai, danau dan terusan)

---

[1]Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Sungai, Danau dan Ferry, Buku Penuntun Pembinaan Pelayaran Sungai, Danau dan Ferry, jilid III, 1973-1974, h.161.

berada di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, namun karena luasnya ruang lingkup kerja dari Direktorat Perhubungan Laut mengakibatkan beberapa bidang yang seharusnya juga menjadi pembinaan Direktorat Perhubungan Laut yaitu pelayaran rakyat, pelayaran sungai, danau, dan penyeberangan belum sempat dibina secara khusus. Akhirnya pemerintah mengambil kebijaksanaan untuk menangani hal tersebut dan menyerahkan pembinaan angkutan sungai, danau dan penyeberangan kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dengan unit kerjanya Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Sungai, Danau dan Ferry (Direktorat LLASDF). Direktorat LLASDF ini dibentuk berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan No.234/U/1970 tanggal 22 Juni 1970 dan pada tahun 1979 dengan Keputusan Presiden No.47 Tahun 1979 Direktorat LLASDF tersebut diganti menjadi Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan (Direktorat LLASDP).

Angkutan penyeberangan yang dulunya dikelola oleh DKA sekarang dilakukan oleh PJKA, Proyek Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dan perusahaan-perusahaan penyeberangan milik swasta, berdasarkan keterangan dari Kantor Direktorat Jenderal Perhubungan Darat c.q. Direktorat LLASDP, perusahaan penyeberangan milik swasta yang ada dan beroperasi di 19 lintas penyeberangan di Indonesia berjumlah ± 17 perusahaan penyeberangan swasta, antaralain yang beroperasi di lintasan penyeberangan Ujung-Kamal yaitu kapal-kapal penyeberangan milik PT. Dharma Lautan Utama, PT. Jembatan Madura, PT. Lintas Sarana Nusantara, PT. Pewete.

Sejak dimulainya pengoperasian kapal penyeberangan yang pertama sampai sekarang ini belum ada kesepakatan dan batasan yang tegas mengenai pengertian angkutan penyeberangan, hal ini tentunya berkaitan dengan belum adanya peraturan khusus mengenai angkutan penyeberangan tersebut.

Bila diuraikan dari masing-masing katanya, angkutan penyeberangan terdiri dari dua kata yaitu angkutan dan penyeberangan. Angkutan atau pengangkutan berarti kegiatan memindahkan atau membawa orang dan/atau barang-barang. Penyeberangan menurut W.J.S. Poerwadaminta berarti :

1. Perbuatan menyeberang;
2. Tempat menyeberang.

Dari kedua arti tersebut belum dapat memberikan gambaran yang jelas mengenai pengertian angkutan penyeberangan. Jika dilihat dari pemakaian kata penyeberangan pada nama Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan maka terlihat kata penyeberangan tersebut merupakan pengganti dari kata ferry. Perubahan dari kata ferry menjadi penyeberangan sesuai dengan Surat Keputusan Presiden No.47 Tahun 1979, dalam Keppres tersebut tidak dijelaskan alasan perubahan tersebut. Hal ini menimbulkan pertanyaan apakah kata penyeberangan itu mempunyai arti yang sama dengan kata ferry ataukah ada perbedaan pengertian ?

Di dalam beberapa buku ensiklopedi dan pandangan beberapa konsultan internasional terdapat pengertian-pengertian tentang ferry, dan dari sini dapat kita lihat apakah pengertian ferry tersebut sama dengan pengertian penyeberangan yang terlihat dalam prakteknya sekarang ini.

Pandangan-pandangan mengenai ferry tersebut dapat diuraikan sebagai berikut :[2]

a. Menurut The Encyclopedia American International Addition :
   Ferry is a vessel that carries passengers and property across a river or other body of water, usually by a fixed route and on a regular schedule. Ferry is also the term for the route itself.

b. Menurut The World Book Encyclopedia :
   Ferry is a boat to carry persons, vehicles, and freight across bodies of water. Most ferries have a large opening at each and so they can be loaded and unloaded without being turned around.

c. Menurut Ensiklopedi Indonesia :
   Ferry boat adalah kapal yang memenuhi syarat-syarat pelayaran di laut dan dipakai untuk menyelenggarakan perhubungan tetap, misalnya antara daratan dan suatu pulau atau antara 2 pulau.Ferry boat ini gunanya untuk menyeberangkan mobil-mobil dan kadang-kadang juga kereta api.

d. Menurut Dellingham Consulting frin of USA :

   A ferry is, in fact, a"floating bridge" connecting land transportation facilities.

Dari beberapa pengertian ferry di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa ferry memiliki ciri-ciri sebagai berikut :

1. Merupakan suatu floating bridge atau jembatan apung;
2. Menyeberangkan barang, penumpang, kendaraan antara dua tempat yang dipisahkan oleh air;
3. Melalui perairan yang sempit;
4. Rute yang tetap dan jadwal yang teratur;
5. Kapal berbentuk khusus.

1. Merupakan floating bridge.

---

[2] Ibid.,h.163-164.

Dalam pengertian ferry menurut Dellingham Consulting frin of USA disebutkan bahwa dalam kenyataannya ferry tersebut merupakan suatu jembatan apung yang menghubungkan dua daratan, dengan demikian fungsi ferry adalah sebagai penghubung dua daratan dimana sistem jalan rayanya atau kereta apinya terputus oleh sebuah jalur air.

Pada ujung-ujung jalan raya tersebut belum dapat dibangun jembatan atau terowongan atau tidak mungkin dibangun karena jarak perairan yang dapat berupa sungai yang besar atau selat, teluk yang perlu dihubungkan cukup panjang sehingga jembatan harus digantikan dengan hubungan ferry yang merupakan jembatan apung (floating bridge), oleh karena itu adakalanya ferry itu bersifat sementara selama pembangunan jembatan atau terowongan itu belum terlaksana.

Seperti kita ketahui hubungan jembatan pada umumnya adalah lurus dan langsung yang menghubungkan dua ujung jalan maka karena ferry itu merupakan jembatan yang mengapung, hubungan ferry hanya terbatas pada hubungan dua titik saja.

2. Menyeberangkan barang, penumpang dan kendaraan antara dua tempat yang dipisahkan oleh air.

Ferry pada kenyataannya merupakan kapal untuk mengangkut penumpang, barang-barang serta kendaraan antara dua tempat yang tertentu yang dipisahkan oleh suatu perairan. Kapal ferry pada umumnya memutuskan diri pada angkutan penumpang dan kendaraan, sedangkan angkutan barang terbatas pada jenis barang yang memerlukan kecepatan tiba, misalnya barang-barang yang cepat membusuk. Selain itu barang-barang

yang diangkut tersebut bukan sebagai barang kiriman yang diserahkan kepada pengangkut karena pengangkut tidak menerima penyerahan barang dari pengirim dan juga barang-barang yang diangkut dengan kapal ferry tersebut diikuti oleh pengirim atau pembawanya dan dalam kapal ferry tersebut ia berkedudukan sebagai penumpang. Dengan demikian barang-barang yang dibawa tersebut merupakan barang bawaan dari penumpang.

3. Melalui perairan yang sempit.

Dari beberapa pengertian dalam ensiklopedi seperti yang telah disebutkan di atas dapat kita ketahui bahwa kapal kapal ferry menyeberangkan penumpang, barang dan kendaraan melalui perairan yang sempit. Kata perairan sempit di sini menimbulkan kekaburan dalam pengertian mengenai batas perairan ferry. Lintasan ferry meliputi baik perairan darat maupun perairan laut (laut,selat,teluk). Perairan darat yang dimaksud dalam angkutan ferry ini misalnya sungai yang lebar dan besar di Sumatera, Kalimantan.

Mengingat ferry ini merupakan floating bridge yang bertujuan melancarkan perhubungan lalu lintas jalan darat maka kiranya batas perairan ferry itu perlu dibatasi sedemikian rupa sesuai dengan kemampuan teknis operasional kendaraan-kendaraan di jalan raya untuk jarak jauh, berdasarkan penghitungan yang dilakukan maka kemampuan efisien teknis dari kendaraan-kendaraan jalan raya untuk jarak jauh adalah ± 360 km seharinya yang berarti 200 mil laut. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa batas maksimum perairan ferry

adalah 200 mil laut.

Bila ini dibandingkan dengan kenyataan-kenyataan lintasan-lintasan penyeberangan yang ada di Indonesia ternyata bahwa lintasan penyeberangan yang terpanjang di Indonesia adalah antar Meulaboh - Sinabang (Aceh dan Pulau Simulue) yaitu 101 mil (lihat lampiran I), yang merupakan lintasan penyeberangan selat, lintasan penyeberangan terpanjang mengikuti aliran sungai di Jambi adalah antara Jambi-Kuala Tunggal-Kuala Elok (311 km), sedang lintasan penyeberangan terpendek yang menghubungkan dua ujung yang dipisahkan oleh sungai adalah lintasan penyeberangan di Muara Tembesi (300 m) dan Muara Tebo (300 m) .

Jarak 200 mil tersebut adalah logis karena ferry selain sebagai penghubung dua daratan yang dipisahkan oleh perairan juga berperanan sebagai penghubung antara dua buah pulau/daerah dalam 1 propinsi, ataupun penghubung antar propinsi tetangga yang berdekatan dimana hubungan ekonomi, sosial dan budaya pada pulau/daerah/propinsi tersebut sangat erat hubungannya satu sama lain.

4. Rute yang tetap dan jadwal yang teratur.

Pengoperasian kapal ferry terbatas pada lintasan atau rute yang tetap, ini sesuai dengan sifatnya sebagai penghubung antara dua tempat yang merupakan hubungan lurus dan langsung atau hubungan dua titik saja.Operasi kapal ferry setiap harinya hanya terbatas pada lintasan yang itu-itu saja sehingga nakhoda kapal telah sangat paham akan jalur yang harus dilayari sehingga karenanya nakhoda kapal ferry tidak

memerlukan atau membutuhkan pandu seperti pada kapal laut pada pengangkutan laut.

Sifat regularitas kapal ferry berlainan sekali dengan kapal laut, jadwal kedatangan dan keberangkatan kapal-kapal ferry ini telah ditetapkan dan diikuti secara ketat dan apabila dihubungkan dengan jarak maksimum 200 mil, maka paling tidak frekuensi dari ferry ini adalah 1x dalam 2 hari.

5. Kapal yang berbentuk khusus.

Adanya jadwal waktu kedatangan dan keberangkatan kapal ferry yang teratur tentunya tidak dapat dilepaskan dari bentuk kapal yang digunakan. Kapal-kapal ferry ini berbentuk khusus lain dengan kapal-kapal yang digunakan untuk pelayaran di laut pada pengangkutan laut. Maksud dari adanya bentuk khusus tersebut adalah untuk memudahkan sehingga waktu untuk membongkar dan memuat adalah sangat singkat dan proses merapat tidak memerlukan waktu yang lama dan tentunya ini disesuaikan dengan fungsi ferry sebagai jembatan apung untuk memperlancar kegiatan jalan raya.

Dari uraian-uraian di atas hal ini dapat dibandingkan dengan praktek angkutan penyeberangan di Indonesia, berdasarkan pengamatan saya dan hasil wawancara saya dengan Kepala Bidang LLASDP Kanwil VIII ternyata pengangkutan penyeberangan juga mempunyai ciri-ciri yang sama dengan ferry. Adanya pengangkutan penyeberangan dimaksudkan sebagai penghubung antara dua tempat yang dipisahkan oleh perairan yang berupa laut, selat dan teluk dan sungai yang be-

sar. Dalam pengangkutan penyeberangan yang diangkut adalah penumpang beserta barang-barangnya baik berupa kendaraan atau barang-barang lainnya. Kendaraan dan barang-barang tersebut merupakan barang bawaan penumpang karena barang-barang tersebut tidak diserahkan ke dalam pengawasan pengangkut dan penumpang atau pembawa barang tersebut tidak menerima tiket bagasi seperti pada pengangkutan udara. Jadwal waktu dalam pengangkutan penyeberangan telah diatur sedemikian rupa oleh Kepala Pelabuhan Penyeberangan, hal ini dapat terlihat dengan jelas di lintas penyeberangan Ujung-Kamal.(lihat lampiranIII). Kapal-kapal penyeberangan berbentuk khusus yaitu dengan adanya type RoRO (roll on roll off) yang akan mempermudah kapal penyeberangan untuk membongkar dan memuat penumpang , kendaraan dan lain-lainnya.

Dari uraian di atas ternyata bahwa tidak ada perbedaan antara ciri-ciri angkutan ferry dengan angkutan penyeberangan dan setelah diketahui ciri-ciri angkutan penyeberangan maka dapat diambil kesimpulan bahwa angkutan penyeberangan merupakan pengangkutan untuk penumpang selain itu juga mengangkut barang-barang penumpang yang berupa kendaraan, barang-barang, hewan dari satu tempat ke tempat lainnya yang merupakan ujung-ujung jalan darat yang dipisahkan oleh perairan dengan batas maksimum 200 mil laut menurut jadwal dan rute yang tetap dengan menggunakan kapal yang berbentuk khusus.

2. Ketentuan-ketentuan yang Mengatur Angkutan Penyeberangan

Peraturan khusus yang mengatur mengenai angkutan pe-

nyeberangan belum ada sampai saat kini, seperti diketahui angkutan penyeberangan merupakan pengangkutan darat, pengangkutan darat diatur dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang Buku I Bab V bagian III. Namun dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang tersebut hanya mengatur mengenai pengangkutan barang pada pengangkutan darat, padahal pengangkutan penyeberangan merupakan pengangkutan untuk penumpang. Di luar Kitab Undang-undang Hukum Dagang terdapat peraturan khusus mengenai pengangkutan darat yaitu :

- Bepalingen Vervoor Spoorwegen - S 1927 No.262 khusus untuk pengangkutan kereta api;
- Undang-undang No.3 Tahun 1965 khusus untuk pengangkutan melalui jalan raya.

Karena dulunya pengangkutan penyeberangan tersebut merupakan kelanjutan pengangkutan dengan kereta api dan angkutan penyeberangan itu sendiri merupakan suatu jembatan apung yang menghubungkan dua daratan yang dipisahkan oleh air yang merupakan ujung-ujung jalan raya maka kedua peraturan tersebut yaitu peraturan pengangkutan dengan kereta api dan peraturan pengangkutan melalui jalan raya dapat diberlakukan untuk pengangkutan penyeberangan selama peraturan khusus yang mengatur mengenai pengangkutan penyeberangan belum ada. Tentunya peraturan pengangkutan dengan kereta api dan pengangkutan melalui jalan raya tersebut berlaku sejauh yang berkaitan dengan pengangkutan penyeberangan misalnya mengenai syarat-syarat pengangkutan dan tanggung jawab pengangkutnya.

Walaupun pengangkutan penyeberangan belum ada per-

aturannya secara khusus namun ada beberapa peraturan yang dikeluarkan baik oleh Menteri Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Kepala Pelabuhan Penyeberangan yang berkaitan dengan angkutan penyeberangan ini. Peraturan-peraturan tersebut tersebar dalam berbagai bentuk yaitu berupa Surat Keputusan, Instruksi, Petunjuk Pelaksanaan dan lain sebagainya. Adapun peraturan-peraturan tersebut dapat disebutkan sebagai berikut :

1. Surat Keputusan Menteri Perhubungan No.234/U/1970 tentang "Ketentuan-ketentuan Tentang Penggunaan Perairan Pedalaman Untuk Angkutan Umum dan Angkutan Barang Khusus";
2. Surat Keputusan Menteri Perhubungan No.SK 20/P/71 tentang "Pokok-pokok Organisasi dan Tugas Direktorat Pelayaran Sungai, Danau dan Ferry";
3. Surat Keputusan Menteri Perhubungan No.KM 136/OT.001/Phb.83 tentang "Organisasi dan Tata Kerja Pelabuhan Penyeberangan";
4. Instruksi Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: S 26/2/14 tanggal 13 Pebruari 1981 tentang "Peningkatan Keselamatan Kapal-kapal Penyeberangan Mengenai Penggunaan Alat-alat Penolong";
5. Instruksi Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: S 26/2/15 tanggal 13 Pebruari 1981 tentang "Peningkatan Keselamatan Kapal-kapal Penyeberangan Mengenai Pencegahan Bahaya Kebakaran";
6. Instruksi Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: S 26/2/13 tanggal 13 Pebruari 1981 tentang "Pening-

katan Keselamatan Kapal-kapal Penyeberangan Mengenai Keselamatan di Geladak Kendaraan dan Dapur Kapal";

7. Instruksi Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: S 26/2/16 tanggal 13 Pebruari 1981 tentang " Peningkatan Keselamatan Kapal-kapal Penyeberangan Mengenai Pengangkutan Bahan-bahan Berbahaya";
8. Instruksi Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: S 26/6/16 tanggal 16 Juni 1983 tentang "Pengusahaan dan Pengoperasian Kapal-kapal Penyeberangan";

Peraturan-peraturan tersebut di atas berlaku untuk seluruh Indonesia, sedang peraturan-peraturan yang berlaku khusus untuk lintasan penyeberangan Ujung-Kamal dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Surat Keputusan Menteri Perhubungan No.KM.19/PR.301/Phb.84. tanggal 24 Januari 1984 tentang "Penyesuaian Tarip Angkutan Penyeberangan Pada Lintas Ujung/Surabaya - Kamal/Madura";
2. Surat Edaran Syahbandar Kelas I Tanjung Perak Surabaya No.PY.684/30/15/SY.SBA.84. tanggal 19 September 1984 tentang "Peningkatan Keselamatan Kapal-kapal Penyeberangan di lintas Ujung - Kamal";
3. Surat Keputusan Kepala Pelabuhan Penyeberangan Kelas I Ujung - Kamal No.2535/SK-154/PUK/X/84. tanggal 10 Oktober 1984 tentang "Jadwal Pemberangkatan Kapal Penyeberangan di Lintas Penyeberangan Ujung - Kamal";
4. Surat Keputusan Kepala Pelabuhan Penyeberangan Kelas I Ujung - Kamal No.126/SK-14/PUK/II/85 tanggal 1 Pe-

bruari 1985 tentang "Petunjuk Pelaksanaan Angkutan BBM dan Angkutan Bahan Berbahaya Lainnya di Lintas Penyeberangan Ujung - Kamal";

5. Petunjuk Pelaksanaan Kepala Pelabuhan Penyeberangan Kelas I Ujung - Kamal No.1112.A/Ins-174/PUK/XII/85 tanggal 21 Desember 1985 tentang "Ketentuan Muat Max. 8 ton"

BAB III

PENGANGKUTAN PENYEBERANGAN DI LINTAS UJUNG-KAMAL

1. Perjanjian Pengangkutan Penyeberangan

Penyelenggaraan pengangkutan penyeberangan seperti halnya pada pengangkutan lainnya selalu dimulai dengan adanya perjanjian pengangkutan. Dari uraian dalam bab terdahulu dapat dilihat bahwa pengangkutan penyeberangan pada dasarnya merupakan pengangkutan untuk orang-orang.

Pada perjanjian pengangkutan penyeberangan pengangkut berhadapan dengan penumpang yang harus dibawa ke tempat tujuan tertentu. Karena pengamatan skripsi ini di lintas penyeberangan Ujung-Kamal, maka tempat tujuan tertentu tersebut adalah di Ujung (Surabaya) atau di Kamal (Madura).

Mengenai perjanjian pengangkutan penyeberangan tidak ada rumusannya di dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang maupun dalam Kitab Undang-undang Hukum Perdata, namun rumusan perjanjian itu sendiri dapat kita temui di dalam Kitab Undang-undang Hukum Perdata yaitu pasal 1313 yang berbunyi "Suatu persetujuan adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih."[3]

Definisi yang tercantum dalam pasal 1313 Kitab Undang

---

[3]Subekti dan Tjitro sudibio, Kitab Undang-undang Hukum Perdata, cet. XIII, Pradnya Paramita, Jakarta, 1980, h. 304.

undang Hukum Perdata atau BW ini sangat luas sehingga perjanjian pengangkutan penyeberangan akan termasuk pula di dalamnya.

Mengenai perjanjian pengangkutan itu sendiri, Soekardono dalam buku Hukum Dagang Indonesia jilid II memberikan definisi sebagai berikut :

> Sebuah perjanjian timbal-balik, pada mana pihak pengangkut mengikat diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau/dan orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya (pengirim-penerima; pengirim atau penerima; penumpang) berkeharusan untuk menunaikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut.[4]

Dalam arti sempit, perjanjian pengangkutan penyeberangan adalah suatu perjanjian pengangkutan antara seorang pengangkut penyeberangan dengan pihak penumpang dengan imbalan bayaran atau prestasi lain.

Perjanjian pengangkutan umumnya dan perjanjian pengangkutan penyeberangan khususnya bersifat konsensual, artinya perjanjian pengangkutan penyeberangan itu terbentuk sejak para pihak yaitu pengangkut dan penumpang sepakat untuk mengikatkan diri. Sifat konsensual ini tidak disyaratkan harus dalam bentuk tertulis, melainkan cukup secara lisan asal ada persetujuan kehendak antara pengangkut dan penumpang.

Saat terjadinya/terbentuknya konsensus dalam perjanjian pengangkutan ini tidak dapat ditentukan secara pasti, melainkan hanya dapat disimpulkan dari rangkaian perbuatan masing-masing pihak dalam rangka pembentukan perjanjian peng-

---

[4] Soekardono, Hukum Dagang Indonesia, Jilid II, cet.II, Rajawali, Jakarta, 1981, h.14.

angkutan penyeberangan.

Rangkaian perbuatan yang dapat disimpulkan terbentuknya konsensus itu dalam pengangkutan penyeberangan di lintas penyeberangan Ujung-Kamal dapat digambarkan sebagai berikut : Apabila seseorang berminat hendak pergi ke Madura misalnya, yang hanya dapat dicapai oleh alat angkutan penyeberangan dan orang tersebut mendatangi petugas penjualan karcis yang ada di loket penjualan karcis atau yang berada di dermaga menyatakan keinginannya untuk diangkut dengan kapal penyeberangan maka berarti orang tersebut secara diam-diam telah menerima penawaran umum dari pengangkut penyeberangan tersebut.

Penawaran umum dari pengangkut penyeberangan tersebut misalnya berupa pengumuman baik secara tertulis maupun lisan mengenai jadwal waktu keberangkatan kapal penyeberangan, kapal-kapal penyeberangan yang akan berangkat dan juga mengenai harga-harga karcis yang dapat dibeli di loket atau pada petugas di lapangan. Dengan penerimaan penawaran umum dari pengangkut oleh orang tersebut, maka terjadilan persetujuan kehendak antara calon penumpang dengan pengangkut penyeberangan tersebut dan pada saat itu lahirlah perjanjian pengangkutan penumpang angkutan penyeberangan. Adapun wujud dari kesepakatan tersebut adalah dalam bentuk tindakan pembelian tiket atau karcis oleh penumpang kapal penyeberangan. Karcis tersebut bukan merupakan suatu bukti terbentuknya perjanjian pengangkutan penyeberangan, tetapi hanya merupakan salah satu bukti adanya perjanjian pengangkutan penyeberangan, karena tanpa diberikannya karcis tersebut tetap ada suatu perjanjian

pengangkutan penyeberangan.

Jadi dapat disimpulkan bahwa adanya karcis bukan merupakan suatu syarat untuk adanya perjanjian pengangkutan penyeberangan, tetapi sekedar sebagai salah satu alat bukti dalam perjanjian pengangkutan dan berperanan dalam pelaksanaan pengangkutan penyeberangan tersebut.

Saat terbentuknya perjanjian pengangkutan penyeberangan selain dapat diwujudkan atau disimpulkan dari rangkaian perbuatan masing-masing pihak, juga ditandai dengan munculnya hak dan kewajiban masing-masing pihak yang timbul dari adanya perjanjian pengangkutan penyeberangan yang telah diadakan itu. Bila dalam pengangkutan udara mengenai pengangkutan penumpang, hak-hak dan kewajiban masing-masing pihak yang muncul pada saat terbentuknya perjanjian pengangkutan udara sudah tertuang dalam tiket penumpang yang dibeli oleh calom penumpang, tidak demikian halnya dengan pengangkutan penyeberangan. Dalam pengangkutan penyeberangan, bentuk dan isi karcisnya sangat sederhana dan di dalamnya tidak tertuang hak dan kewajiban masing-masing pihak, namun demikian ini tidak berarti bahwa tidak ada hak dan kewajiban masing-masing pihak.

Seperti telah dijelaskan di atas, terbentuknya perjanjian pengangkutan penyeberangan karena adanya konsensus masing-masing pihak, konsensus itu tidak selalu dalam bentuk tulisan melainkan dapat secara lisan. Demikian halnya pada pengangkutan penyeberangan, bila masing-masing pihak telah sepakat mengadakan perjanjian pengangkutan maka mereka telah sepakat untuk melaksanakan perjanjian pengangkutan tersebut baik yang secara tegas tertulis maupun yang tidak tertulis, me-

ngenai hal ini Kitab Undang-undang Hukum Perdata atau BW dalam pasal 1339 mengaturnya,

> Persetujuan-persetujuan tidak hanya mengikat untuk hal-hal yang dengan tegas dinyatakan di dalamnya, tetapi juga untuk segala sesuatu yang menurut sifat persetujuan, diharuskan oleh kepatutan, kebiasaan atau undang-undang.[5]

Berdasarkan hasil pengamatan dan wawancara saya dengan petugas pelabuhan penyeberangan Ujung-Kamal dan beberapa orang dari perusahaan pelayaran penyeberangan maka dapat saya uraikan hak dan kewajiban masing-masing pihak dalam angkutan penyeberangan yaitu sebagai berikut :

a. Hak dan kewajiban pengangkut.

a.1. Hak pengangkut, antara lain :

- menarik ongkos angkutan penyeberangan sesuai dengan tarif yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan;
- minta kepada penumpang agar memenuhi syarat-syarat pengangkutan dan jika perlu berhak menolak untuk mengangkut penumpang apabila syarat-syarat mengenai pengangkutan penyeberangan dilanggar;
- pengangkut berhak memeriksa karcis dalam kapal penyeberangan;
- menanyakan pada penumpang apakah barang-barang yang dibawa oleh penumpang termasuk barang-barang berbahaya atau barang yang mudah terbakar lainnya. Hal ini sehubungan dengan adanya pemisahan kapal penyeberangan untuk mengangkut penumpang dan untuk mengangkut barang-barang berbahaya, mudah terbakar dan

---

[5]Subekti dan Tjitrosudibio, op.cit., h.307

meledak serta barang-barang lain yang membahayakan keselamatan penumpang.

a.2. Kewajiban pengangkut

Kewajiban pengangkut angkutan penyeberangan yang terutama adalah menyelenggarakan pengangkutan penyeberangan penumpang sampai di tempat tujuan dengan selamat dan aman, jadi pengangkut berkewajiban untuk menjaga keamanan penumpang mulai saat penumpang masuk kapal penyeberangan sampai saat penumpang keluar dari kapal. Dengan demikian pengangkut bertanggung jawab terhadap keselamatan penumpang yang diangkutnya dan apabila kewajiban itu tidak dipenuhi, maka pengangkut angkutan penyeberangan berkewajiban untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang karena pengangkutan itu kecuali dapat dibuktikan bahwa kerugian itu disebabkan oleh :

a. Suatu kejadian yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindari;

b. Kesalahan penumpang sendiri.

Selain kewajiban tersebut di atas masih ada kewajiban lainnya, antara lain :

- kewajiban pengangkut untuk memberikan pelayanan yang sebaik-baiknya kepada pemakai jasa angkutan tersebut;
- wajib menjaga kerapian dan kebersihan kapal penyeberangan;
- memberikan kupon Asuransi Tanggung Jawab Pengangkut (ATJP) terhadap kendaraan yang dibawa penumpang;
- pengangkut wajib menyetorkan uang ATJP dan asuransi

jasa raharja penumpang kepada Jasa Raharja;

- pengangkut wajib mengusahakan kapal penteberangan yang layak laut dan dapat dipertanggungjawabkan kelaikannya.

b. Hak dan kewajiban penumpang.

b.1. Hak penumpang, antara lain :

- penumpang berhak diangkut dengan kapal penyeberangan setelah ia membayar ongkos angkutan dan memenuhi syarat-syarat pengangkutan;
- penumpang berhak meminta diberitahukan mengenai syarat-syarat pengangkutan yang tidak tertulis;
- penumpang berhak untuk minta ganti kerugian yang diderita selama pengangkutan berlangsung kecuali bila pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian itu bukan karena kesalahan pengangkut atau pegawai-pegawainya;
- penumpang berhak meminta kupon ATJP terhadap kendaraan yang dibawa oleh penumpang.

b.2. Kewajiban penumpang, antara lain :

- penumpang wajib membayar harga karcis penumpang dan biaya angkutan barang penumpang, misalnya kendaraan sesuai dengan tarif yang telah ditetapkan oleh Menteri Perhubungan (lihat lampiranII);
- wajib membayar iuran wajib dana kecelakaan penumpang yang dikenal sebagai asuransi jasa raharja;
- wajib tunduk pada syarat-syarat umum pengangkutan yang telah disetujuinya;
- wajib mematuhi petunjuk-petunjuk dari pengangkut penyeberangan atau pegawai-pegawainya;

- penumpang wajib menunjukkan karcisnya pada setiap saat bila diminta oleh petugas yang berwenang dari pengangkut;
- penumpang wajib memberitahukan kepada pengangkut barang-barang yang berbahaya atau mudah terbakar/meledak yang dibawanya.

Dengan adanya hak-hak dan kewajiban-kewajiban masing-masing pihak maka hubungan timbal-balik dalam perjanjian pengangkutan penyeberangan akan terpenuhi.

Pihak-pihak dalam pengangkutan penyeberangan seperti kita ketahui terdiri dari 2 pihak yaitu pengangkut dan penumpang. Siapakah yang dimaksud dengan pengangkut dan penumpang pengangkutan penyeberangan?

Pengangkut dalam pengangkutan penyeberangan adalah perusahaan pelayaran penyeberangan yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan penyeberangan, pengangkut dalam menyelenggarakan angkutan penyeberangan itu tidak harus melakukan sendiri perbuatan pengangkutan itu, tetapi dapat juga memerintahkan kepada orang lain untuk melakukan perbuatan pengangkutan itu. Pengangkut ini juga tidak harus memiliki kapal penyeberangan itu sendiri, jadi tidak selalu pengangkut adalah pemilik kapal.

Sedang yang dimaksud dengan penumpang dalam pengangkutan penyeberangan adalah orang yang berada di atas kapal penyeberangan selain nakhoda, awak kapal atau orang lain yang dalam kedudukan apapun juga bekerja atau dipekerjakan di atas kapal penyeberangan. Selain pengertian tersebut, yang dimaksud dengan penumpang adalah orang yang berdasarkan perjanjian

pengangkutan penyeberangan diangkut oleh pengangkut ke tempat tujuan yang telah tertentu dengan membayar ongkos angkutan.

Penumpang dalam pengangkutan penyeberangan dapat dibedakan menjadi 2 kategori :

1. Penumpang yang merupakan pihak lawan dari pengangkut dalam perjanjian pengangkutan. Yang dimaksud dengan pihak lawan dari pengangkut adalah pihak yang langsung menutup perjanjian pengangkutan dengan pengangkut. Misalnya :
   - penumpang pejalan kaki;
   - penumpang yang membawa kendaraan pribadi sendiri baik yang bermotor maupun tidak bermotor.
2. Penumpang yang tidak langsung menutup perjanjian pengangkutan, di sini penumpang tersebut tidak berhubungan langsung dengan pihak pengangkut. Misalnya : penumpang yang berada dalam kendaraan bermotor dari suatu perusahaan pengangkutan dengan bus, misalnya, perusahaan pengangkutan bus X yang trayek pengangkutannya meliputi pulau Jawa dan pulau Madura. Untuk ini si penumpang bus tersebut cukup menutup perjanjian pengangkutan dengan pihak pengangkut bus X, penumpang bus tersebut tidak langsung menutup perjanjian pengangkutan penyeberangan, yang menutup perjanjian pengangkutan penyeberangan adalah pihak pengangkut dari perusahaan pengangkutan dengan bus dengan pihak pengangkut penyeberangan. Perusahaan pengangkutan dengan bus dalam perjanjian pengangkutan penyeberangan ini bertindak selaku pihak yang menutup perjanjian pengangkutan penyeberangan untuk kepentingan pihak penumpang bus tersebut.

Adanya pembedaan penumpang seperti yang diuraikan di

atas adalah penting terutama berkaitan dengan masalah tanggung jawab pengangkut penyeberangan, dan ini menimbulkan pertanyaan misalnya siapakah yang bertanggung jawab dan siapa yang mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang bus selama pengangkutan tersebut berlangsung? Pihak pengangkut pelayaran penyeberangan ataukah pengangkut dari perusahaan pengangkutan bus?

2. Syarat-syarat dan Pelaksanaan Pengangkutan Penyeberangan

Setiap pemgangkutan pada umumnya mempunyai syarat-syarat umum pengangkutan sendiri yang selalu dapat diminta untuk dilihat oleh seseorang yang akan menggunakan jasa angkutan tersebut, demikian halnya dengan pengangkutan penyeberangan, sebelum seseorang menutup perjanjian pengangkutan penyeberangan, maka terlebih dahulu ia akan melihat syarat-syarat pengangkutan yang ada dalam pengangkutan penyeberangan tersebut.

Namun sudah menjadi kebiasaan, bahwa syarat-syarat umum tentang pengangkutan penyeberangan kurang dapat diketahui oleh calon pemakai jasa angkutan tersebut. Berdasarkan pengamatan yang saya lakukan di beberapa perusahaan pelayaran penyeberangan dan juga pada Proyek Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan di Surabaya dapat disimpulkan bahwa perusahaan-perusahaan pelayaran penyeberangan tersebut memang tidak mempunyai syarat-syarat pengangkutan secara khusus, namun ini tidak berarti bahwa angkutan penyeberangan tidak mempunyai syarat-syarat pengangkutan. Menurut petugas dari kantor pelabuhan penyeberangan Ujung-Kamal dapat disimpulkan bahwa mes-

kipun syarat-syarat pengangkutan penyeberangan secara khusus tidak tertulis/tercantum dalam tiket penyeberangan tersebut namun dari peraturan-peraturan yang ada baik dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat berupa instruksi-instruksi maupun peraturan-peraturan dari Kepala Pelabuhan Penyeberangan Kelas I Ujung-Kamal berupa surat keputusan, petunjuk pelaksanaan dan juga dari peraturan-peraturan lainnya yang berkaitan dengan pengangkutan penyeberangan.

Syarat-syarat pengangkutan penyeberangan yang ada dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Untuk penumpang
   - penumpang kapal penyeberangan harus membeli tiket penumpang dan/atau tiket kendaraan/barang apabila penumpang tersebut membawa kendaraan/barang sesuai dengan tarif yang telah ditentukan oleh Menteri Perhubungan (lihat lampiran II);
   - penumpang kapal penyeberangan masih dikenakan lagi iuran wajib asuransi dan iuran tambahan jasa raharja;
   - karcis penyeberangan hanya berlaku pada kapal penyeberangan yang namanya tercantum dalam karcis dari perusahaan pelayaran penyeberangan yang bersangkutan;
   - karcis penyeberangan hanya berlaku pada hari dikeluarkannya karcis tersebut sedang mengenai jam pemberangkatan tidak ditentukan, dengan demikian karcis tersebut berlaku sewaktu-waktu pada hari itu;
   - karcis yang sudah dibeli tidak dapat dibatalkan atau ditukarkan kecuali menurut hal yang tersebut di bawah ini :

- bilamana terjadi kerusakan pada kapal penyeberangan sehingga pemberangkatan kapal menjadi tertunda maka penumpang boleh menukarkan karcis yang telah dibeli agar supaya penumpang dapat membeli karcis dari kapal penyeberangan lainnya.
- penumpang dilarang membawa binatang apapun juga ke dalam kapal penyeberangan;
- kehilangan/kerusakan tertukarnya barang-barang penumpang menjadi tanggung jawab penumpang sendiri kecuali karena kesalahan pengangkut atau pegawai-pegawainya;
- orang yang tampak mabuk atau bagi penumpang lainnya merupakan gangguan atau berbahaya dapat ditolak untuk diangkut;
- orang yang menderita penyakit menular atau menurut dinas kesehatan orang tersebut harus disendirikan tempatnya dapat ditolak untuk diangkut kecuali ada ijin khusus dan berada di bawah pengawasan yang berwajib dan mendapat tempat khusus;
- penumpang dilarang membawa barang-barang/benda-benda yang terlarang atau berbahaya atau yang mudah meledak/terbakar.

2. Untuk barang-barang, kendaraan atau hewan yang dibawa penumpang

Dalam uraian di atas dikemukakan mengenai syarat pengangkutan untuk penumpang dan dijelaskan mengenai larangan membawa barang berbahaya atau yang mudah meledak atau terbakar serta larangan membawa hewan dalam kapal penyeberangan, namun apabila ada ijin dari Kepala Pelabuhan

Penyeberangan dan sesuai dengan syarat-syarat pengangkutan penyeberangan untuk angkutan barang-barang berbahaya, kendaraan, hewan maka larangan tersebut boleh diterobos.

a. Barang-barang atau benda-benda berbahaya.

Yang termasuk barang-barang atau benda-benda berbahaya, mudah terbakar atau meledak, misalnya :

- bahan bakar minyak (BBM);
- semua jenis mesiu, seperti mesiu dari sendawa amonium, natrium atau kalium, mesiu khlorat, mesiu perkhlorat, dan sebagainya;
- semua persenyawaan nitro yang dapat meledak, seperti nitrogliserin, nitro selulosa, trinitroluol, dan sebagainya;
- air raksa letus, kembang api dan petasan;
- dan lain-lain[6]

Barang-barang atau benda-benda tersebut di atas dapat diangkut apabila mendapat ijin khusus dari pejabat yang berwenang yaitu Kepala Pelabuhan Penyeberangan.

Sesuai dengan Instruksi Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. S 26/2/16 tentang Peningkatan Keselamatan Kapal- kapal Penyeberangan Mengenai Pengangkutan Bahan-bahan Berbahaya, maka ditetapkanlah kapal penyeberangan khusus yang ditunjuk untuk mengangkut bahan bakar minyak (BBM) atau

---

[6]Inspeksi VIII Lalu-lintas Dan Angkutan Sungai, Danau & Ferry, "Kumpulan Peraturan-peraturan Pelayaran dan Kepelabuhan Khusus yang Berkenaan dengan Perferryan", Jilid I, Surabaya Nopember 1977, h.151.

bahan berbahaya lainnya di lintas penyeberangan Ujung-Kamal oleh Kepala Pelabuhan Penyeberangan Kelas I Ujung-Kamal. Kapal-kapal penyeberangan khusus yang ditunjuk berdasarkan Keputusan Kepala Penyeberangan Kelas I Ujung-Kamal No.126/SK-14/PUK/II/85 tentang Petunjuk Pelaksanaan Angkutan BBM /Bahan Berbahaya Lainnya di Lintas Penyeberangan Ujung-Kamal adalah :

- KMP Selat Madura I
- KMP Selat Madura II
- LCT Kurnia Putera II
- LCT Nakula
- LCT Abimanyu

Syarat-syarat untuk pengangkutan barang-barang atau benda-benda berbahaya dalam pengangkutan penyeberangan dapat diuraikan sebagai berikut :

- penumpang yang membawa barang-barang atau benda-benda berbahaya wajib melaporkan kepada pengangkut mengenai barang atau benda berbahaya yang dibawanya baik mengenai jenisnya yaitu padat, cairan atau gas maupun mengenai jumlahnya;
- barang-barang atau benda-benda berbahaya tersebut harus dibungkus, diikat atau dipadatkan sedemikian rupa sehingga tidak dapat bergerak dan tidak membahayakan barang-barang lainnya;
- pada pembungkus dari barang-barang atau benda-benda berbahaya harus dicantumkan huruf-huruf yang jelas mengenai muatan berbahaya tersebut;
- penumpang yang membawa muatan berbahaya tersebut ha-

rus mematuhi petunjuk-petunjuk yang diberikan oleh pengangkut, misalnya larangan merokok, larangan untuk berada di dekat muatan berbahaya, dan sebagainya.

b. Kendaraan.

Penumpang dari kapal penyeberangan di lintas penyeberangan Ujung-Kamal harus memperhatikan syarat-syarat pengangkutan untuk kendaraan yang dibawanya. Mengenai syarat-syarat pengangkutan tersebut dapat saya simpulkan dari Instruksi Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. S 26/2/13 tentang Peningkatan Keselamatan Kapal-kapal Penyeberangan Mengenai Keselamatan di Geladak Kendaraan dan Dapur Kapal serta dari Instruksi Kepala Pelabuhan Penyeberangan Kelas I Ujung-Kamal No.77/Ins-6/P.UK/VI/83 tentang Batas Muatan Kendaraan yang Melalui Pelabuhan Penyeberangan Ujung-Kamal.

Syarat-syarat pengangkutan kendaraan adalah sebagai berikut :

- semua kendaraan termasuk muatannya tidak boleh melebihi berat 8 ton. Hal ini karena batas maksimal daya beban pelayanan untuk semua jembatan bergerak (ponton) di Ujung dan Kamal adalah 8 ton;
- khusus untuk angkutan unit alat-alat berat harus mendapat ijin penyeberangan dari Kepala Pelabuhan Penyeberangan Ujung-Kamal;
- kendaraan yang mengangkut barang 9 bahan pokok yang melebihi 8 ton, penyeberangannya dapat dilakukan melalui dermaga pendaratan LCT Ujung dan Kamal tiap hari sesudah pukul 23.00 Wib. dan atau antara pukul 23.00 s/d pukul 04.00 Wib. dengan ketentuan apabila

kapal yang ada bersedia mengangkut sesuai kekuatan pintu rampak;

- semua kendaraan harus diikat sedemikian rupa sehingga tidak dapat bergerak akibat pengaruh oleng kapal;
- kendaraan harus diatur jaraknya baik ke muka, belakang dan samping sehingga tidak mengganggu kelancaran lalu lintas petugas kapal, berdasarkan Instruksi Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. S 4/5/19 adalah minimal 60 cm.

c. Binatang/hewan

Bila dilihat dari syarat pengangkutan penumpang maka terdapat larangan membawa hewan dalam kapal penyeberangan dan ini dipertegas dengan adanya papan pengumuman yang berada di kawasan pelabuhan penyeberangan yang berbunyi sebagai berikut :

Dilarang keras memasukkan ke Pulau Madura :

Hewan : Anjing, Kucing, Kera dan Sebangsanya
(S 1926-452)

Ternak: Sapi, Kerbau, Kambing, Domba dan Sebangsanya
(S 1912-432,435)
(S 1937-113,513)

Kecuali dengan ijin khusus Menteri Pertanian

Dari bunyi pengumuman tersebut dapat disimpulkan bahwa larangan tersebut berlaku bagi penumpang yang membawa hewan ke Pulau Madura. Apakah ini berarti bahwa penumpang dari Pulau Madura bebas membawa hewan ke Pulau Jawa ? Menurut petugas pelabuhan penyeberangan di Ujung-Kamal, peng-

angkutan hewan dari Pulau Madura ke Pulau Jawa tidak bebas begitu saja karena semua hewan yang masuk kawasan pelabuhan baik di Ujung maupun di Kamal harus diperiksa dan dikarantina terlebih dahulu oleh petugas dari Dinas Karantina yang berada di pelabuhan, hal ini dilakukan untuk mencegah hal-hal yang tidak diinginkan, misalnya menularnya penyakit hewan yang berbahaya dan lain sebagainya.

Dari uraian-uraian tersebut di atas dapat disimpulkan bahwa walaupun peraturan mengenai pengangkutan penyeberangan belum ada yang mengakibatkan syarat-syarat pengangkutan tidak diatur secara khusus, hal ini tidak berarti bahwa pengangkutan penyeberangan tidak mempunyai syarat-syarat pengangkutan.

BAB IV

TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT PENYEBERANGAN

1. Tanggung jawab Pengangkut Penyeberangan Terhadap Penumpang

Seorang pengangkut pada dasarnya mempunyai kewajiban untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang yang dipercayakan padanya dengan aman, selamat dan utuh ke tempat tujuan. Hal ini berarti bahwa pengangkut berkewajiban untuk mengusahakan segala sesuatu sejak barang dan/atau orang diterima untuk diangkut sampai pelaksanaan pengangkutan untuk mencegah, menghindari, serta mengurangi terhadap kemungkinan terjadinya bahaya yang dapat menimbulkan kerugian pada barang dan/atau orang yang diangkut.[7]

Selain kewajiban tersebut, maka pengangkut harus bertanggung jawab terhadap barang dan/atau orang yang diangkutnya selamat sampai ke tempat tujuan. Pertanggungjawaban semacam ini disebut dengan pertanggungjawaban preventif.

Sedang apabila dalam pelaksanaan pengangkutan terjadi kerugian terhadap barang dan/atau orang yang diangkutnya, maka pengangkut wajib bertanggung jawab pula untuk membayar ganti rugi kepada pihak penumpang dalam hal terjadi kerugian selama pengangkutan tersebut. Pada dasarnya pengangkut harus bertanggung jawab terhadap kerugian barang dan/atau orang yang disebabkan karena bahaya apapun yang terjadi selama pengangkutan, pertanggungjawaban semacam ini disebut dengan pertanggungjawaban represif.

---

[7]Kuliah dari Samzari Boentoro, 19 September 1985

Kewajiban pengangkut untuk menyelenggarakan pengangkutan secara aman dan utuh tersebut menimbulkan prinsip tanggung jawab pengangkut yang disebut Presumption of Liability atau Absolute Liability yang artinya bahwa pengangkut dianggap bertanggung jawab sepenuhnya terhadap kerugian barang dan/atau orang yang diangkutnya yang disebabkan oleh sebab musabab atau bahaya apapun serta berapapun besarnya kerugian.

Namun demikian terhadap tanggung jawab pengangkut yang demikian besar ini undang-undang memungkinkan adanya pengurangan/peniadaan dari tanggung jawab tersebut. Pengurangan/peniadaan tanggung jawab pengangkut ini dapat terjadi atas dasar undang-undang atau peraturan yang berlaku untuk jenis angkutan tersebut, maupun atas dasar janji yang telah disepakati oleh kedua belah pihak.

Seperti yang telah saya kemukakan di dalam bab terdahulu bahwa untuk penumpang angkutan penyeberangan digolongkan menjadi dua bagian, yaitu :

1. Penumpang yang langsung menutup perjanjian pengangkutan dengan pihak pengangkut dan;
2. Penumpang yang tidak menutup langsung, perjanjian pengangkutan dengan pihak pengangkut.

Dengan adanya dua golongan penumpang yang demikian ini akan timbul pertanyaan penumpang yang manakah yang sesungguhnya yang menjadi tanggung jawab pengangkut penyeberangan untuk memberikan ganti rugi bila terjadi kerugian yang diderita oleh penumpang ?

Walaupun terdapat dua golongan penumpang yang berbeda dalam hal menutup perjanjian pengangkutan, seorang pengangkut tetap harus bertanggung jawab terhadap penumpang-penumpangnya baik yang langsung menutup perjanjian pengangkutan maupun yang tidak langsung menutup perjanjian pengangkutan. Untuk penumpang yang tidak secara langsung menutup perjanjian pengangkutan dengan pihak pengangkut karena yang menutup perjanjian pengangkutan adalah pihak lain, misalnya perusahaan travel, perusahaan pengangkutan dengan bis, pengangkut tetap harus bertanggung jawab karena pengangkutan itu diselenggarakan untuk kepentingan pihak ketiga, yaitu penumpang itu sendiri, sehingga tidak ada alasan bagi pengangkut penyeberangan untuk menolak memberikan ganti rugi kepada penumpang yang mengalami kerugian yang terjadi selama pengangkutan berlangsung, dengan alasan bahwa penumpang tersebut bukanlah pihak yang menutup perjanjian pengangkutan. Keadaan yang demikian ini terdapat atau dapat dibandingkan dalam asuransi dimana pihak yang mengasuransikan menutup perjanjian asuransi itu untuk kepentingan pihak ketiga bukan untuk kepentingannya sendiri.

Di samping itu dapat dipertanyakan pula mengenai batas-batas pertanggungjawaban yang harus dipikul oleh pengangkut terhadap penumpang yang berada dalam pengawasannya, artinya seberapa jauh atau kecelakaan apa saja yang diderita oleh penumpang yang menjadi tanggung jawab pengangkut. Umumnya seorang pengangkut akan bertanggung jawab terhadap segala kecelakaan yang diderita oleh penumpang apabila kecelakaan itu terjadi dalam kaitannya dengan perjanjian pengangkutan.

Jadi, kalau kecelakaan itu tidak berkaitan dengan pengangkutan yang diselenggarakan oleh pengangkut, maka pengangkut tidak berkewajiban untuk memikul kerugian itu. Terhadap pernyataan yang demikian ini akan timbul suatu permasalahan pula yaitu mengenai batas-batas kecelakaan yang berkaitan dengan pengangkutan yang diselenggarakan oleh pengangkut. Mungkin pengangkut bertanggung jawab terhadap penumpang yang menderita kecelakaan sebelum ia semapat untuk menaiki geladak kapal, misalnya : pada saat ia berjalan menuju ke kapal kemudian tiba-tiba kejatuhan benda keras hingga mengakibatkan penumpang tersebut meninggal dunia, atau mungkin pengangkut bertanggung jawab sejak ditutupnya perjanjian pengangkutan tersebut. Kalau tanggung jawab pengangkut ditafsirkan demikian halnya, maka tentu saja akan memberatkan pengangkut dan pendapat umum yang biasa dianut adalah bahwa pengangkut akan bertanggung jawab terhadap segala kerugian yang disebabkan oleh suatu kecelakaan atau bentuk lainnya yang diderita oleh penumpang bila penumpang tersebut telah berada di geladak kapal.

Seorang penumpang yang mengajukan tuntutan ganti rugi karena luka-luka atau lain-lainnya kepada pengangkut, cukuplah bila dia mendalilkan bahwa dia menderita luka disebabkan karena pengangkutan itu, hal ini sesuai dengan asas bahwa pengangkut berkewajiban untuk mengangkut orang/penumpang dengan selamat sampai ke tempat tujuan. Jadi penumpang mengajukan gugatan kepada pengangkut berdasarkan perjanjian pengangkutan yang telah dibuat antara penumpang dengan pengangkut. Gugatan yang didasarkan pada perjanjian pengangkutan maka di-

sini penumpang tidak perlu membuktikan bahwa pengangkut tersebut salah atau benar tetapi cukup mengemukakan peristiwa-peristiwa yang berhubungan langsung dengan kecelakaan yang menimbulkan kerugian, hal ini sesuai dengan prinsip tanggung jawab yang ada dalam pengangkutan yaitu Presumption of Liability atau Absolute Liability. Dengan demikian prinsip untuk membayar ganti rugi terhadap penumpang yang mengalami kerugian selama penyelenggaraan pengangkutan adalah mutlak menjadi tanggung jawab pengangkut dan dalam keadaan normal pihak penumpang yang menderita kerugian tidak usah membuktikan haknya atas ganti rugi.

Prinsip tanggung jawab yang mutlak ini dapat dilihat dalam pasal 27 BVS dan pasal 24 Undang-undang No. 3 Tahun 1965 (Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya), kedua Undang-undang tersebut berlaku untuk pengangkutan penyeberangan, karena seperti yang telah diuraikan dalam bab sebelumnya bahwa angkutan penyeberangan tidak lain merupakan jembatan apung (floating bridge) yang menghubungkan daratan satu dengan daratan lainnya yang merupakan ujung-ujung jalan raya dan kelanjutan dari jalan raya atau kereta api, dengan demikian karena peraturan khusus mengenai pengangkutan penyeberangan belum ada maka peraturan pengangkutan dengan kereta api atau pengangkutan jalan raya dapat diberlakukan.

Selain gugatan berdasarkan perjanjian pengangkutan maka penumpang dapat menggugat pengangkut berdasarkan perbuatan melanggar hukum ex. pasal 1365 Kitab-Undang-undang Hukum Perdata atau BW. Gugatan yang didasarkan pada perbuatan melanggar hukum bagi penumpang harus mendalilkan dan kalau

diingkari oleh pengangkut maka penumpanglah yang harus membuktikan adanya perbuatan-perbuatan pengangkut yang bersifat melawan hukum yang mengakibatkan kerugian secara langsung pada penumpang. Untuk gugatan berdasarkan perbuatan melanggar hukum tudak diperlukan adanya perjanjian pengangkutan. Umumnya yang digunakan oleh penumpang adalah gugatan berdasarkan perjanjian pengangkutan .

a. Peniadaan dan pengurangan tanggung jawab.

Walaupun tanggung jawab seorang pengangkut terhadap penumpang yang diangkutnya bersifat absolut(mutlak), namun masih dimungkinkan untuk mengurangi maupun meniadakan tanggung jawabnya. Peniadaan atau pengurangan tanggung jawab pengangkut ini dapat terjadi karena undang-undang yang mengatur masalah pengangkutan tersebut atau karena adanya perjanjian para pihak. Peniadaan atau pengurangan tanggung jawab ini tidak berarti pembebasan dari tanggung jawab seorang pengangkut terhadap kemungkinan untuk dituntut oleh pihak yang dirugikan yang berkaitan dengan pengangkutan yang diselenggarakan.

Untuk melakukan peniadaan atau pengurangan tanggung jawab pengangkut yang dilakukan karena perjanjian atau kesepakatan para pihak harus diperhatikan hal-hal sebagai berikut :

1. Harus ada kesepakatan tentang adanya peniadaan atau pengurangan tanggung jawab pengangkut;
2. Adanya janji tersebut diperbolehkan oleh undang-undang atau peraturan yang mengatur tentang jenis angkutan

tersebut, sedang perjanjian itu sendiri masih harus memenuhi persyaratan yang ditetapkan dalam pasal 1320 Kitab Undang-undang Hukum Perdata atau BW, yaitu :

a. sepakat mereka yang mengikatkan dirinya;
b. kecakapan untuk membuat suatu perikatan;
c. adanya suatu hal tertentu;
d. suatu sebab yang halal.

3. Dengan adanya janji tersebut tidak digunakan oleh pengangkut untuk tidak memenuhi prestasi secara sengaja maupun secara tidak jujur;
4. Adanya janji tersebut tidak menghilangkan sama sekali tanggung jawab pengangkut.[8]

Umumnya masalah peniadaan atau pengurangan tanggung jawab pengangkut terhadap kerugian yang diderita oleh penumpang terjadi karena undang-undang yang berkaitan dengan pengangkutan yang diselenggarakan tersebut. Peniadaan atau pengurangan yang terdapat dalam peraturan yang berkaitan dengan pengangkutan darat dapat berupa karena kesalahan dari penumpang itu sendiri atau kesalahan tersebut terletak di luar kesalahan pengangkut.

Ketentuan yang berlaku untuk pengangkutan di darat ini berlaku pula untuk pengangkutan penyeberangan, karena dulunya pengangkutan penyeberangan diselenggarakan oleh Djawatan Kereta Api maka peraturan pengangkutan dengan ke-

---

[8] Kuliah dari Samzari Boentoro, 24 Oktober 1985.

reta api berlaku untuk pengangkutan penyeberangan yang belum ada peraturan khusus mengaturnya.

Dalam BVS terutama pasal 27 dapat kita lihat bahwa dalam hal pengurangan atau pebiadaan tanggung jawab pengangkut terhadap kemungkinan gugatan atau tuntutan yang diajukan oleh penumpang dapat terdiri dari :

1. Karena kesalahan dari penumpang itu sendiri;
2. Bila kerusakan atau kerugian itu berada di luar kesalahan pengangkut atau pegawai-pegawainya.

Pengertian di luar kesalahan pengangkut atau pegawai-pegawainya sangat luas, oleh sebab itu pengertian yang demikian ini perlu dibatasi.

Di dalam praktek, kerugian di luar kesalahan pengangkut atau pegawainya yang umum dijadikan alasan penolakan untuk tuntutan atau gugatan ganti rugi adalah karena overmacht. Overmacht atau keadaan memaksa adalah suatu keadaan yang selayaknya tidak dapat dicegah terjadinya atau suatu keadaan yang berada di luar kemampuannya yang mengakibatkan suatu kerugian. Kerugian yang disebabkan overmacht bukanlah menjadi tanggung jawab pengangkut, tetapi tidak setiap terjadinya overmacht pengangkut tidak bertanggung jawab terhadap tuntutan atau gugatan ganti rugi.

Pembatasan terhadap pengertian overmacht ini harus dibuktikan bahwa apabila terjadi overmacht pengangkut telah berdaya upaya untuk mencegah, mengurangi, atau memperkecil terjadinya kerugian akibat overmacht tersebut. Apabila pada waktu terjadinya overmacht tersebut pengangkut tidak berdaya upaya untuk mencegah, menghindari, atau memperkecil terjadi-

nya kerugian, maka pengangkut tidak dapat atau tidak layak untuk menggunakan overmacht sebagai alasan untuk meniadakan atau membebaskan diri dari tanggung jawab membayar ganti rugi.

Di samping overmacht yang dapat digunakan sebagai dasar dalam peniadaan atau pengurangan tanggung jawab pengangkut, maka pengangkut dapat mendasarkan diri pada ketentuan-ketentuan yang telah diatur dalam pasal 27 BVS. Di dalam pasal 27 BVS tersebut terdapat beberapa hal yang dapat dijadikan dasar bagi pengangkut untuk meniadakan atau mengurangi tanggung jawab pengangkut terhadap kemungkinan tuntutan atau gugatan ganti rugi yang diajukan oleh penumpang. Alasan-alasan itu dapat berupa :

1. Para penumpang tidak berhak minta ganti rugi kalau di dalam perjalanan itu ada gangguan-gangguan teknis begitu juga kepergian yang terlambat atau kedatangan kereta api yang terlambat;
2. Penumpang yang terlambat tidak berhak minta ganti rugi;
3. Apabila terjadi pergantian kereta api dan ada penumpang yang kebetulan memilih kereta api yang salah maka penumpang tersebut tidak berhak minta ganti harga karcis.[9]

Dalam pengangkutan penyeberangan hal-hal seperti yang telah dikemukakan di atas juga berlaku untuk peniadaan atau

---

[9] H.M.N.Purwosutjipto, Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Jilid III, Cet.II, Djambatan , Jakarta, 1984, h.76.

pengurangan tanggung jawab pengangkut penyeberangan. Adanya overmacht dalam pengamgkutan penyeberangan, misalnya terjadinya badai, kabut yang tebal yang mengakibatkan terjadinya tubrukan kapal sehingga penumpang mengalami kerugian, untuk imi pengangkut dapat menolak gugatan ganti rugi dari penumpang.

Seperti pada pengangkutan dengan kereta api maka bagi penumpang yang terlambat naik kapal penyeberangan tidak berhak mendapat ganti harga karcis dari pengangkut karena ini merupakan kesalahan dari penumpang sendiri, demikian pula apabila kapal penyeberangan mengalami gangguan-gangguan teknis maka penumpang tidak berhak minta ganti rugi.

Jadi prinsip bahwa pengangkut bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita penumpang dapat dikurangi atau ditiadakan apabila kerugian yang diderita itu karena kesalahan penumpang sendiri, overmacht atau sebab-sebab lain yang telah disepakati oleh pengangkut dan penumpang dan diperbolehkan oleh undang-undang.

b. Tuntutan ganti rugi.

Bila seorang penumpang mengajukan tuntutan ganti rugi karena luka-luka atau lain-lainnya kerugian kepada pengangkut, cukuplah ia mendalilkan bahwa ia luka disebabkan oleh penyelenggaraan pengangkutan tersebut. Tentu saja tuntutan ganti rugi penumpang tersebut harus ada kaitannya atau hubungannya dengan pengangkutan itu, artinya bila sebab dari luka atau kerugian itu disebabkan oleh hal lain, misalnya : terjadi perkelahian antara sesama penumpang yang mengakibatkan salah satu penumpang menderita luka-luka atau meninggal, maka pe-

numpang tersebut tidak dapat menuntut ganti rugi kepada pengangkut. Tidak dapatnya menuntut ganti rugi kepada pengangkut disebabkan karena kejadian atau peristiwa tersebut tidak ada kaitannya dengan pengangkutan yang diselenggarakan.

Dasar yang digunakan sebagai gugatan terhadap pengangkut adalah atas dasar adanya wanprestasi yang dilakukan oleh pengangkut. Digunakan dasar wanprestasi sebagai gugatan ini karena antara penumpang dan pengangkut telah ada perjanjian atau kontrak yang berupa perjanjian pengangkutan. Wanprestasi yang dilakukan dalam hal ini adalah tidak dapat terpenuhinya sebuah prestasi yang dijanjikan yaitu untuk mengangkut penumpang dengan selamat, aman dan utuh sampai ke tempat tujuan.

Di samping dasar wanprestasi yang digunakan untuk melakukan tuntutan ganti rugi masih dapat pula digunakan tuntutan atas dasar melakukan perbuatan melanggar hukum ex. pasal 1365 BW. Tetapi penggunaan pasal 1365 BW sebagai dasar gugatan akan menyulitkan penggugat penumpang karena di sini harus dibuktikan mengenai kesalahan pengangkut yang menyebabkan timbulnya kerugian tersebut.

Mengenai besarnya kerugian yang dapat diterima oleh penumpang atas kerugian yang dideritanya tidak diatur dalam BVS maupun peraturan yang berkaitan dengan pengangkutan penyeberangan. Namun hal ini dapat kita lihat dalam Kitab Undang-undang Hukum Perdata, dalam hal mengenai penetapan besarnya jumlah ganti kerugian berlaku azas-azas yang tercantum dalam pasal 1246, 1247, 1248 Kitab Undang-undang Hukum Perdata, yang pada pokoknya mengganti yang hilang dan

laba yang tidak diperolehnya, dengan batasan bahwa kerugian itu layak dapat diperkirakan pada saat perjanjian pengangkutan itu dibuat dan lagi pula kerugian itu harus merupakan akibat langsung dari wanprestasi pengangkut. Bagi kerugian yang tidak dapat dinilai dengan uang, misalnya cacat badan, cacat pada mukanya dan lain-lain, bekas penumpang itu tetap berhak untuk menuntut ganti rugi kepada pengangkut dan apabila terjadi perselisihan tentang besarnya jumlah ganti rugi hanya Hakimlah yang berwenang menentukannya.

Walaupun ketiga pasal di atas dapat digunakan sebagai dasar untuk menghitung besarnya kerugian atau menuntut kerugian yang diderita oleh penumpang, tetapi dalam praktek hal ini jarang dilaksanakan oleh penumpang karena penumpang sendiri mungkin tidak tahu haknya untukdapat menuntut kepada pengangkut atau juga karena penumpang tidak ingin repot-repot berurusan dengan pengadilan. Hal ini disebabkan karena setiap penumpang yang naik kapal penyeberangan telah juga menutup perjanjian pertanggungan dengan pihak Jasa Raharja. Seperti diketahui bahwa berdasarkan PP No. 17 Tahun 1965 pada pasal 2 nya menyebutkan bahwa setiap penumpang yang sah dari kendaraan bermotor umum, kereta api, pesawat terbang perusahaan penerbangan nasional dan kapal perusahaan perkapalan/pelayaran nasional wajib membayar iuran melalui pengusaha/pemilik pengangkutan yang bersangkutan untuk menutup akibat kerugian disebabkan kecelakaan penumpang dalam perjalanan, dengan demikian penumpang yang telah menutup perjanjian pengangkutan dengan pihak pengangkut juga dekaligus menutup perjanjian pertanggungan wajib kecelakaan penumpang. Dalam

PP No. 17 Tahun 1965 tersebut diatur pula mengenai besarnya ganti rugi yang dapat diberikan kepada penumpang yang mengalami kerugian.

Walaupun dengan telah dipertanggungkannya penumpang kapal penyeberangan kepada pihak asuransi jasa raharja ini tidak berarti telah membebaskan tanggung jawab pengangkut, atau mengurangi tanggung jawab pengangkut atau pihak lainnya. Jadi, penumpang sesudah menerima ganti kerugian dari pihak jasa raharja, ia masih berhak untuk menuntut ganti kerugian kepada pengangkut atas kekurangan ganti kerugian yang dideritanya bila ada alasan untuk itu. Tetapi dalam praktek timbul kesan bahwa dengan telah diasuransikannya penumpang kepada pihak jasa raharja, maka pengangkut bebas dari kewajiban dan tuntutan ganti rugi, hal ini terbukti setelah saya melakukan wawancara dengan pihak perusahaan pelayaran penyeberangan.

Pada kejadian penumpang menderita luka-luka, maka penumpang yang dirugikan mungkin menuntut ganti rugi berupa :

1. Penghasilan yang karena kecelakaan ini tidak diperoleh;
2. Perawatan dan pengobatan, pembedahan plastik (bila perlu);
3. Ongkos makanan tambahan, ongkos yang tidak ada hubungannya dengan perawatan dan lain-lain.

Terhadap tuntutan yang dilakukan oleh penumpang karena tidak seimbangnya kerugian yang diderita dengan ganti rugi yang diterima, hal ini dapat kita maklumi karena kebanyakan pengangkut beranggapan bahwa dengan telah adanya asuransi pertanggungan wajib penumpang dari jasa raharja ma-

ka pengangkut akan bebas dari kemungkinan tuntutan ganti rugi.

Bagi penumpang yang meninggal dunia karena kecelakaan dalam pengangkutan selain ganti rugi yang diberikan oleh pihak jasa raharja, maka ahli waris si korban (suami/istri/anak-anak/orang tua si penumpang) masih dapat menuntut ganti rugi kepada pengangkut berdasarkan pasal 1318 dan 1370 Kitab Undang-undang Hukum Perdata.

2. Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Barang-Barang Penumpang

Dalam pengangkutan penyeberangan selain penumpang yang diangkut juga turut diangkut barang-barang (kendaraan, hewan, barang lainnya) yang merupakan barang bawaan penumpang. Barang-barang tersebut dikatakan barang bawaan karena barang-barang tersebut diangkut bersama-sama dengan penumpang dan disertai atau diikuti oleh pembawanya yaitu penumpang.

Terhadap barang bawaan ini prinsip tanggung jawabnya adalah bahwa pengangkut dianggap tidak bertanggung jawab terhadap barang bawaan penumpang. Dalam pengangkutan dengan kereta api hal ini diatur dalam pasal 31 BVS yang pada pokoknya menyebutkan bahwa pengangkut kereta api tidak bertanggung jawab atas hilang atau rusaknya barang-barang bawaan penumpang, kecuali kalau terbukti bahwa hilang atau rusaknya barang-barang itu disebabkan karena kesalahan pengangkut atau kelalaian buruh-buruhnya.

Prinsip tanggung jawab pengangkut terhadap barang

bawaan ini sangat beralasan karena mengingat bahwa untuk barang bawaan ini tidak dilaporkan kepada pengangkut dan barang bawaan ini secara langsung diawasi oleh penumpang itu sendiri. Dalam pengangkutan penyeberangan hal ini terlihat dari barang-barang yang dibawa penumpang baik yang dibawa sendiri atau yang berada di atas kendaraan bermotor, barang-barang tersebut diangkut dengan tanpa dicatat oleh pengangkut dalam suatu tiket seperti misalnya tiket bagasi pada pengangkutan udara yang berisikan :

1. tempat dan tanggal pemberian;
2. tempat pemberangkatan dan tempat tujuan;
3. nama dan alamat pengangkut
4. nomor tiket penumpang;
5. pemberitahuan bahwa bagasi akan diserahkan kepada pemegang tiket bagasi;
6. jumlah dan berat barang;
7. harga yang diberitahukan oleh penumpang.[10]

Dalam pengangkutan penyeberangan hal-hal seperti yang tersebut di atas tidak ada atau dengan kata lain pengangkut tidak tahu barang apa yang dibawa penumpang, berapa jumlahnya, berapa nilainya, dan jenisnya. Laporan yang diberikan penumpang kepada pengangkut terhadap barang bawaannya hanyalah bila penumpang membawa barang-barang berbahaya, yang mudah terbakar/meledak atau hewan, namun hal ini hanya dimaksudkan untuk mencegah hal-hal yang tidak diinginkan misalnya membahayakan keselamatan penumpang se-

---

[10] Ibid., h.97.

hingga pengangkutannya harus dengan kapal penyeberangan khusus.

Barang-barang yang diangkut dalam kapal penyeberangan dapat berupa kendaraan bermotor, apakah kendaraan bermotor yang ikut diangkut tersebut merupakan barang bawaan penumpang ? Bila dilihat dalam praktek pengangkutan penyeberangan di lintas penyeberangan Ujung-Kamal maka terlihat setelah penumpang membeli tiket dan ongkos tarif untuk kendaraan bermotor tersebut maka penumpang dan kendaraan bermotornya bersama-sama akan langsung masuk dan diangkut dengan kapal penyeberangan, kendaraan tersebut tidak diserahkan kepada pengangkut untuk dibagasikan dan /atau untuk diangkut sebagai barang muatan.

Jadi, barang-barang yang diangkut dalam kapal penyeberangan baik kendaraan, hewan dan lain sebagainya merupakan barang bawaan penumpang dan untuk itu pengangkut tidak berkewajiban mengganti kerugian yang timbul terhadap barang yang dibawa sendiri oleh penumpang kecuali bila penumpang dapat membuktikan ada kesalahan dari pengangkut maka pengangkut baru bertanggung jawab.

a. Peniadaan dan pengurangan tanggung jawab.

Terhadap barang bawaan ini pada prinsipnya pengangkut dianggap tidak bertanggung jawab, tanggung jawab pengangkut baru ada untuk membayar ganti rugi yang dituntut oleh penumpang apabila penumpang tersebut dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut diakibatkan oleh kesalahan dari pengangkut sendiri atau pegawai-pegawainya.

Dengan demikian apabila terjadi kerugian atau kerusakan terhadap barang-barang tersebut, penumpang sendirilah yang harus membuktikan bahwa ia telah berusaha sepenuhnya guna menyelamatkan barang tersebut dan menjaga barang tersebut namun ada kesalahan dari pengangkut dan/atau pegawai-pegawainya. Dasar gugatan yang digunakan penumpang untuk menuntut ganti rugi adalah atas dasar adanya perbuatan melawan hukum dari diri pengangkut atau pegawai-pegawainya.

b. Tuntutan ganti rugi.

Salah satu sifat barang bawaan adalah bahwa barang bawaan tersebut tidak berada dalam pengawasan pengangkut, maka dapat dikatakan bahwa pengangkut pada dasarnya tidak bertanggung jawab atas barang bawaan tersebut, dengan demikian apabila pengangkut harus bertanggung jawab atas kehilangan atau kerusakan yang terjadi pada barang tersebut , pengangkut akan berada dalam posisi yang sulit karena ia tidak akan tahu mengenai berapa besarnya nilai dari barang itu. Akan merupakan hal yang aneh apabila pengangkut harus mengganti kerugian, dari barang yang sesungguhnya ia tidak mengetahui ada atau tidaknya barang itu, dan pengangkut akan mengalami kesulitan karena tidak adanya bukti-bukti tertulis adanya barang tersebut dan apabila berpegangan pada penumpang maka juga timbul kesulitan apakah penumpang tersebut jujur dalam hal ini.

Terhadap barang penumpang yang berupa kendaraan bermotor baik mobil, sepeda motor dan sebagainya masih mungkin untuk dilakukan pembuktian karena untuk kendaraan bermotor

ditarik karcis pengangkutannya dan juga ditarik asuransi dari jasa raharja yang berupa kupon Asuransi Tanggung Jawab Pengangkut (ATJP). Dalam kupon ATJP tersebut dicantumkan Nomor polisi kendaraan tersebut, tujuan dilakukan/diadakannya asuransi kendaraan tersebut adalah untuk memberikan ganti kerugian atas kendaraan tersebut yang mana resikonya tidak dapat dibebankan baik kepada penumpang maupun pengangkut itu sendiri. Namun dalam prakteknya sering digunakan bahwq dengan asuransi tersebut pengangkut tidak akan mengganti kerugian terhadap rusaknya atau hilangnya kendaraan baik karena kesalahan penumpang atau pengangkut, pengangkut sering beranggapan bahwa dengan telah digantinya dari pihak asuransi maka ia akan bebas dari kewajiban membayar ganti rugi.

Jadi dengan adanya Asuransi Tanggung Jawab Pengangkut tidak berarti membebaskan tanggung jawab pengangkut, karena selain memperoleh ganti rugi dari pihak asuransi jasa raharja, penumpang masih diperbolehkan untuk menuntut ganti rugi dari pengangkut dan memang untuk melaksanakan hal ini sangat sulit karena penumpang harus membuktikan akan adanya kesalahan dari pengangkut atau pegawai-pegawainya dan penumpang telah berusaha sepenuhnya menjaga dan menyelamatkan barang-barangnya.

MILIK
PERPUSTAKAAN
"UNIVERSITAS AIRLANGGA"
SURABAYA

BAB V

P E N U T U P

1. Kesimpulan

Setelah saya bahas permasalahan-permasalahan yang telah diuraikan dalam bab-bab sebelumnya, dapat saya tarik suatu kesimpulan bahwa:

1. angkutan penyeberangan yang termasuk pengangkutan darat adalah merupakam pengangkutan untuk penumpang, juga untuk mengangkut barang bawaan penumpang yang berupa kendaraan, barang-barang, hewan yang menghubungkan dari satu tempat ke tempat lain yang merupakan ujung-ujung jalan raya yang dipisahkan oleh perairan dengan batas maksimum 200 mil menurut jadwal dan rute yang tetap;
2. Pengangkutan penyeberangan tidak menerima barang-barang untuk diangkut sebagai pengangkutan barang pada umumnya, jadi, barang-barang yang diangkut dengan kapal penyeberangan bukan sebagai barang kiriman atau muatan melainkan barang bawaan penumpang sendiri karena pengangkutan barang tersebut diikuti oleh pengirimnya;
3. barang-barang dan kendaraan tersebut merupakan barang bawaan penumpang, maka pada prisipnya pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerusakan, hilangnya barang-barang tersebut kecuali kalau terbukti bahwa rusaknya atau hilangnya barang-barang terse-

disebabkan karena kesalahan pengangkut itu sendiri atau buruh-buruhnya dan ~~ini~~ hal ini harus dibuktikan oleh penumpang;

4. terhadap penumpang prinsip tanggung jawab yang ada pada pengangkut adalah bahwa pengangkut bertanggung jawab terhadap atas luka-luka dan kematian yang diderita oleh penumpang;
5. dasar gugatan yang dapat diajukan oleh penumpang terhadap luka-luka yang diderita atau kematian yang menimpanya adalah berdasarkan wanprestasi, tetapi masih dimungkinkan untuk menggunakan dengan dasar perbuatan melawan hukum (PMH), sedang terhadap barang-barang bawaan digunakan alasan PMH;
6. asuransi yang diselenggarakan oleh pengangkut baik itu dalam bentuk asuransi jasa raharja tidak berarti akan membebaskan diri pengangkut atas tanggung jawab yang ada padanya atas kemungkinan dilakukannya tuntutan ganti rugi oleh penumpang, begitu pula terhadap kendaraan yang diasuransikan Asuransi Tanggung Jawab Pengangkut (ATJP) yang digunakan untuk memberikan ganti rugi atas kecelakaan/kerusakan/ total loss yang terjadi pada kendaraan tersebut tidak berarti membebaskan tanggung jawab pengangkut dari kemungkinan adanya tuntutan ganti rugi yang diajukan oleh penumpang;
7. di samping penumpang memperoleh ganti rugi dari pihak jasa raharja atau dari pihak ATJP atas kerugian yang dideritanya penumpang masih dapat menuntut

ganti rugi kepada penumpang atas kekurangan ganti rugi atau kerugian yang dideritanya.

2. Saran

Setelah saya menarik kesimpulan atas uraian permasalahan penulisan dalam bab-bab terdahulu, maka sebagai uraian terakhir saya berikan saran-saran sebagai berikut:

1. mengingat peraturan penyeberangan sampai sekarang belum ada, hendaknya Pemerintah segera membuat undang-undang yang mengatur masalah angkutan penyeberangan mengingat manfaat dan kebutuhan masyarakat terutama pemakai jasa dan pengusaha pengangkutan penyeberangan akan kepastian hukum tentang angkutan penyeberangan;
2. isi undang-undang tersebut seyogyanya memuat mengenai batasan pengertian pengangkutan penyeberangan, syarat-syarat pengangkutan dan tanggung jawab pengangkut penyeberangan terhadap penumpang dan barang-barang yang ikut diangkutnya agar terdapat kepastian hukum, di samping itu, ditentukan juga mengenai batas-batas pemberian ganti rugi terhadap penumpang maupun barang-barang bawaannya, seperti pada pengangkutan udara, agar tidak memberatkan pihak pengangkut apabila nanti ada gugatan yang diajukan oleh penumpang atas kerusakan/luka/kematian /kehilangan/kemusnahan yang terjadi terhadap barang maupun penumpang dan terutama terhadap barang bawaan penumpang, mengingat barang bawaan ter-

sebut tidak berada dalam pengawasan pengangkut dan nilai barang bawaan tersebut tidak diketahui oleh pengangkut, maka apabila hal ini sampai pengankut yang harus menggantinya akan sangat memberatkan pihak pengangkut dan dengan sendirinya tidak ada kepastian hukum mengenai besarnya ganti rugi yang harus diberikan oleh pengangkut.

DAFTAR BACAAN

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Sungai, Danau dan Ferry, Buku Penuntun Pembinaan Pelayaran Sungai, Danau dan Ferry, Jilid III, 1973-1974.

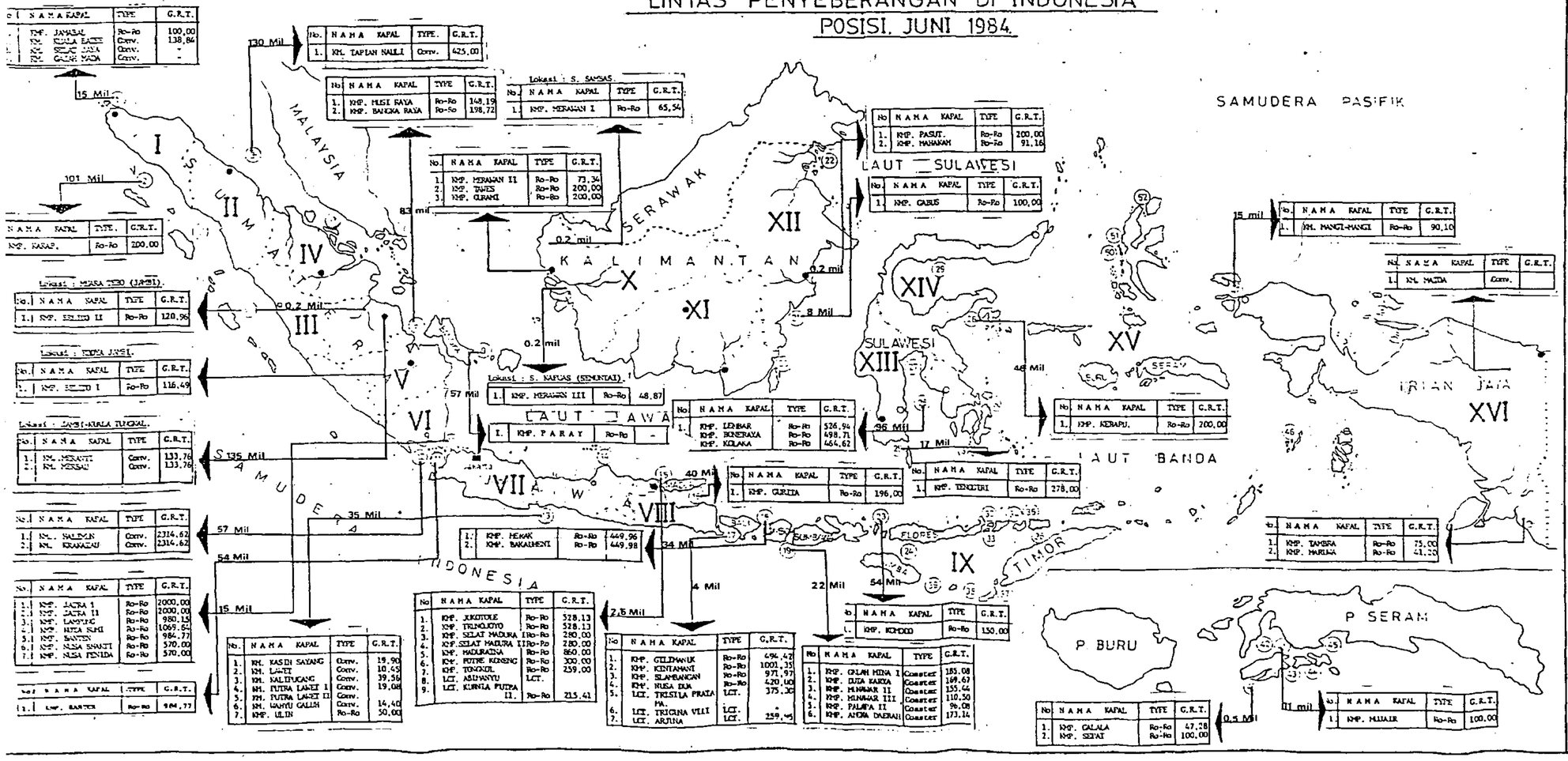
Inspeksi VIII Lalu Lintas dan Angkutan Sungai, Danau dan Ferry, Kumpulan Peraturan-peraturan Pelayaran dan Kepelabuhan Khusus yang Berkenaan dengan Perferryan, Jilid I, 1977.

Purwosutjipto, H.M.N., Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Jilid III, Cet.II, Djambatan, Jakarta, 1984.

Soekardono, Hukum Dagang Indonesia, Jilid II, Cet.II, Rajawali, Jakarta, 1981.

Subekti dan Tjitrosudibio, Kitab Undang-undang Hukum Perdata, Cet. XIII, Pradnya Paramita, Jakarta, 1980.

LINTAS PENYEBERANGAN DI INDONESIA
POSISI, JUNI 1984



No.	NAMA KAPAL	TYPE	G.R.T.
	KMP. JAMASAL	Ro-Ro	100,00
	KM. KUALA BAKEE	Conv.	138,86
	KM. SELAT JAWA	Conv.	-
	KM. GALUH MADA	Conv.	-

No.	NAMA KAPAL	TYPE	G.R.T.
1.	KM. TAPIAN NAULI	Conv.	425,00

No.	NAMA KAPAL	TYPE	G.R.T.
1.	KMP. MUSI RAYA	Ro-Ro	148,19
2.	KMP. BANGKA RAYA	Ro-Ro	198,72

Lokasi : S. SAMSAS.

No.	NAMA KAPAL	TYPE	G.R.T.
1.	KMP. MERAWAN I	Ro-Ro	65,54

No.	NAMA KAPAL	TYPE	G.R.T.
1.	KMP. MERAWAN II	Ro-Ro	73,34
2.	KMP. TAWES	Ro-Ro	200,00
3.	KMP. GURAMI	Ro-Ro	200,00

No.	NAMA KAPAL	TYPE	G.R.T.
1.	KMP. PASUT.	Ro-Ro	200,00
2.	KMP. MAHAKAM	Ro-Ro	91,16

No.	NAMA KAPAL	TYPE	G.R.T.
1.	KMP. GABUS	Ro-Ro	100,00

No.	NAMA KAPAL	TYPE	G.R.T.
1.	KMP. MANGI-MANGI	Ro-Ro	90,10

No.	NAMA KAPAL	TYPE	G.R.T.
1.	KM. MADA	Conv.	

No.	NAMA KAPAL	TYPE	G.R.T.
	KMP. NASAP.	Ro-Ro	200,00

Lokasi : MUARA TEBO (JAMBI).

No.	NAMA KAPAL	TYPE	G.R.T.
1.	KMP. SELIDO II	Ro-Ro	120,96

Lokasi : MUARA JAMBI.

No.	NAMA KAPAL	TYPE	G.R.T.
1.	KMP. SELIDO I	Ro-Ro	116,49

Lokasi : JAMBI-KUALA TUNGAL.

No.	NAMA KAPAL	TYPE	G.R.T.
1.	KM. MERANTI	Conv.	133,76
2.	KM. MESSAU	Conv.	133,76

No.	NAMA KAPAL	TYPE	G.R.T.
1.	KM. SALINGA	Conv.	2314,62
2.	KM. KRAKATAU	Conv.	2314,62

No.	NAMA KAPAL	TYPE	G.R.T.
1.	KMP. JAZIRA 1	Ro-Ro	2000,00
2.	KMP. JAZIRA II	Ro-Ro	2000,00
3.	KMP. LAMPUNG	Ro-Ro	980,15
4.	KMP. NUSA SAKTI	Ro-Ro	1069,54
5.	KMP. SANTEN	Ro-Ro	984,77
6.	KMP. NUSA SAKTI	Ro-Ro	570,00
7.	KMP. NUSA PENIDA	Ro-Ro	570,00

No.	NAMA KAPAL	TYPE	G.R.T.
1.	KMP. BANTEN	Ro-Ro	984,77

Lokasi : S. NAPIAS (SEMENTAI).

No.	NAMA KAPAL	TYPE	G.R.T.
1.	KMP. MERAWAN III	Ro-Ro	48,87

No.	NAMA KAPAL	TYPE	G.R.T.
1.	KMP. PARAY	Ro-Ro	-

No.	NAMA KAPAL	TYPE	G.R.T.
1.	KMP. LEMBAR	Ro-Ro	526,94
	KMP. BONERAYA	Ro-Ro	498,71
	KMP. KOLAKA	Ro-Ro	464,62

No.	NAMA KAPAL	TYPE	G.R.T.
1.	KMP. KERAPU.	Ro-Ro	200,00

No.	NAMA KAPAL	TYPE	G.R.T.
1.	KMP. GURIDA	Ro-Ro	196,00

No.	NAMA KAPAL	TYPE	G.R.T.
1.	KMP. TENGERI	Ro-Ro	278,00

No.	NAMA KAPAL	TYPE	G.R.T.
1.	KMP. TAMBRA	Ro-Ro	75,00
2.	KMP. MARUNA	Ro-Ro	41,20

No.	NAMA KAPAL	TYPE	G.R.T.
1.	KMP. HEKAK	Ro-Ro	449,96
2.	KMP. BAKAUHENI	Ro-Ro	449,98

No.	NAMA KAPAL	TYPE	G.R.T.
1.	KMP. KOMODO	Ro-Ro	150,00

No.	NAMA KAPAL	TYPE	G.R.T.
1.	KMP. JAKATOLE	Ro-Ro	528,13
2.	KMP. TRUNOJOYO	Ro-Ro	528,13
3.	KMP. SELAT MADURA I	Ro-Ro	280,00
4.	KMP. SELAT MADURA II	Ro-Ro	280,00
5.	KMP. MADURAINA	Ro-Ro	860,00
6.	KMP. PUTRI KENING	Ro-Ro	300,00
7.	KMP. TONGKOL	Ro-Ro	259,00
8.	LCT. ASUNANYU	LCT.	
9.	LCT. KUNTIA PUTRA II.	Ro-Ro	215,41

No.	NAMA KAPAL	TYPE	G.R.T.
1.	KM. KASIH SAYANG	Conv.	19,90
2.	KM. LANTI	Conv.	10,45
3.	KM. KALIUGANG	Conv.	39,56
4.	KM. PUTRA LANTI I	Conv.	19,08
5.	KM. PUTRA LANTI II	Conv.	
6.	KM. WAHYU GALUH	Conv.	14,40
7.	KMP. ULIN	Ro-Ro	50,00

No.	NAMA KAPAL	TYPE	G.R.T.
1.	KMP. GILIMANUK	Ro-Ro	694,42
2.	KMP. KENTANANI	Ro-Ro	1001,35
3.	KMP. SLAMBANGAN	Ro-Ro	971,97
4.	KMP. NUSA DUA	Ro-Ro	420,00
5.	LCT. TRISULA PRATA MA.	LCT.	375,30
6.	LCT. TRIGUNA VILI	LCT.	-
7.	LCT. ARJUNA	LCT.	259,45

No.	NAMA KAPAL	TYPE	G.R.T.
1.	KMP. GILAN MINA I	Coaster	185,08
2.	KMP. DUTA KARYA	Coaster	169,67
3.	KMP. MINAHAS II	Coaster	155,44
4.	KMP. MINAHAS III	Coaster	110,50
5.	KMP. PALEFA II	Coaster	96,08
6.	KMP. AMOA DAERAH	Coaster	173,14

No.	NAMA KAPAL	TYPE	G.R.T.
1.	KMP. CALALA	Ro-Ro	47,28
2.	KMP. SEMAT	Ro-Ro	100,00

No.	NAMA KAPAL	TYPE	G.R.T.
1.	KMP. MUMAIR	Ro-Ro	100,00

PENYEBERANGAN LAUT/SELAT/TELUK

1	Sabang (P. Sabang)	- Keuneng Aceh (Aceh)	27	Palopo (Sulsel)	- Malili (Sulsel)
2	Meulaboh (Aceh)	- Sinabang (P. Simulue)	28	Luwuk (Sulteng)	- Salakan (P. Banggai)
3	Belawan (Sumut)	- Penang (Malaysia)	29	Melalang (Sulut)	- Marisa (Sulut)
4	Sibolga (Sumut)	- Gunung Sitoli (P. Nias)	30	Torobulu (Sultra)	- Taego (P. Muna)
5	Dumai (Riau)	- Malaka (Malaysia)	31	Mara (P. Muna)	- Bau Bau (P. Buton)
6	Muara Padang (Sumbar)	- Sikakap (P. Pagai Utara/ Mentawai)	32	Larantuka (P. Flores)	- Waiwerang (P. Adonara)
7	P. Batam	- Singapore	33	Waiwerang (P. Adonara)	- Lewoleba (P. Lomblen)
8	Palembang (Sumsel)	- Kayu Arang (P. Bangka)	34	Balauring (P. Lomblen)	- Kabir (P. Pantar)
9	Sadai (P. Bangka)	- Teluk Gembira (P. Belitung)	35	Kabir (P. Pantar)	- Kalabahi (P. Alor)
10	Merak (Jabar)	- Bakauheni (Lampung)	36	Maritaing (P. Alor)	- Atapupu (P. Timor)
11	Merak (Jabar)	- Srengsem (Lampung)	37	Kupang (P. Timor)	- Pepela (P. Rote)
12	Merak (Jabar)	- Panjang (Lampung)	38	Baa (P. Rote)	- Seba (P. Savu)
13	Kalipucang (Jabar)	- Cilacap (Jateng)	39	Seba (P. Savu)	- Saing (P. Sumba)
14	Jepara (Jateng)	- S. Bunting (P. Karimun Jawa)	40	Pokka (P. Ambon)	- Galela (P. Ambon)
15	Ujung (Surabaya)	- Kamal (P. Madura)	41	Waiauru (P. Ambon)	- Waipirit (P. Seram)
16	Jangkar (Jatim)	- Kalianget (P. Madura)	42	Hitu (P. Ambon)	- Piru (P. Seram)
17	Ketapang (Jatim)	- Gilimanuk (P. Bali)	43	Tulehu (P. Ambon)	- Haruku (P. Haruku)
18	Padangbai (P. Bali)	- Lembar (P. Lombok)	44	Tulehu (P. Ambon)	- Saparua (P. Saparua)
19	Labuhan Lombok (P. Lombok)	- Alas (P. Sumbawa)	45	Tulehu (P. Ambon)	- Amahai (P. Seram)
20	Batulicin (Kalsel)	- Kotabaru (P. Laut)	46	Tual (P. Kai Kecil)	- Elat (P. Kai Besar)
21	Pemalan (Kalsel)	- Balikpapan (Kaltim)	47	Sorong (Irja)	- Jeffman (Irja)
22	Nunukan (Kaltim)	- Tawau (Malaysia Timur)	48	Kabire (Irja)	- Serui (P. Yapen)
23	Sapeh-P. Komodo (P. Sumbawa)	- Labuan Bajo (P. Flores)	49	Serui (P. Yapen)	- Biak (P. Biak)
24	Waingapu (P. Sumba)	- Aimere (P. Flores)	50	Bastian (P. Ternate)	- Run Tua (P. Tidore)
25	Bira (Sulsel)	- Pamatata (P. Selayar)	51	Bastian (P. Ternate)	- Sidangole (P. Halmahera)
26	Bajoe (Sulsel)	- Kolaka (Sultera)	52	Galela (P. Halmahera)	- Pitu (P. Morotai)

KETERANGAN :

- Telah beroperasi
- Dalam proses pembangunan
- Akan dikembangkan

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
DIREKTORAT LALU LINTAS DAN ANGKUTAN SUNGAI, DANAU & PENYEBERANGAN

LINTAS PENYEBERANGAN LAUT/SELAT/TELUK

SKALA	1 : 7.500.000	GB. NO:
DI SUSUN	[illegible]	
DI GAMBAR	[illegible] 01-12-[illegible]	
DI PERIKSA		
DI SETUJUI		

MENTERI PERHUBUNGAN

LAMPIRAN II

KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN
NOMOR : KM.19/PR.301/Phb.84.

TENTANG

PENYESUAIAN TARIP ANGKUTAN PENYEBERANGAN
PADA LINTAS UJUNG/SURABAYA - KAMAL/MADURA

MENTERI PERHUBUNGAN

Menimbang : bahwa untuk kelancaran penyediaan produksi jasa serta memperhatikan kemampuan para pemakai jasa angkutan penyeberangan, dianggap perlu untuk mengadakan penyesuaian tarip angkutan penyeberangan dalam batas-batas yang wajar.

Mengingat :
1. Ordonansi kapal pedalaman tahun 1927 ;
2. Peraturan Pemerintah Nomor 2 tahun 1969 ;
3. Keputusan Presiden Nomor 44 tahun 1974 ;
4. Keputusan Presiden Nomor 45 tahun 1974 jo Nomor 47 tahun 1979;
5. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 91/OT.002/Phb-80 tahun 1980.

M E M U T U S K A N ,

Dengan mencabut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.35/PR.301/-Phb-83 tentang Penyesuaian Tarip Angkutan Penyeberangan pada Lintas Ujung/Surabaya - Kamal/Madura.

Menetapkan : KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG PENYESUAIAN TARIP ANGKUTAN PENYEBERANGAN PADA LINTAS UJUNG/SURABAYA - KAMAL/MADURA.

PERTAMA : Terhitung mulai tanggal 1 Maret 1984 berlaku ketentuan dan tarip angkutan penyeberangan sebagaimana ditetapkan pada Lampiran Keputusan ini

/ K E D U A : ....

LAMPIRAN KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN

Nomor : KM.19/PR.301/Phb.84.

Tanggal : 24 Januari 1984.

UJUNG/SURABAYA - KAMAL/MADURA

NO.	JENIS MUATAN	SATUAN	TARIP
A.	P E N U M P A N G :		
	- Dewasa	per orang	Rp 180,-
	- Anak-anak	per orang	Rp 130,-
B.	K E N D A R A A N :		
	1. Sepeda	per buah	Rp 100,-
	2. Sepeda Motor	per buah	Rp 350,-
	3. Kendaraan Bermotor Roda 3/Bemo	per buah	Rp 1.400,-
	4. Jeep	per buah	Rp 2.800,-
	5. Sedan	per buah	Rp 4.000,-
	6. Suburband/Microbus	per buah	Rp 3.300,-
	7. Truk Mini / Pick Up		
	- I s i	per buah	Rp 3.500,-
	- Kosong	per buah	Rp 2.800,-
	8. a. Bus s/d 30 kursi		
	- Kosong	per buah	Rp 4.000,-
	b. Bus lebih dari 30 kursi		
	- Kosong	per buah	Rp 4.600,-
	9. a. Truk sedang ukuran panjang s/d 5 M		
	- I s i	per buah	Rp 5.700,-
	- Kosong	per buah	Rp 4.000,-
	b. Truk besar ukuran panjang lebih dari 5 M		
	- Isi	per buah	Rp 7.000,-
	- Kosong	per buah	Rp 5.200,-
	c. Truck tanki		
	- Isi	per buah	Rp 7.000,-
	- Kosong	per buah	Rp 4.600,-

/ C. ALAT-ALAT .....

NO.	JENIS MUATAN	SATUAN	TARIP
C.	ALAT - ALAT BERAT/BESAR :		
	Berat s/d 12 ton :		
	a. Roda karet	per buah	Rp11.000,-
	b. Roda track/besi	per buah	Rp14.500,-
D.	B A R A N G :		
	- Umum	per ton/M3	Rp 420,-
	- Hewan : - Kambing	per ekor	Rp 150,-
	- Sapi, Kerbau, Kuda	per ekor	Rp 300,-
	Catatan :		
	- Penumpang kendaraan bermotor, kecuali Sopir dan Kondektur/Kenek, dikenakan tarip Rp 150/orang.		
	- Sepeda Motor sebagai muatan kendaraan dikenakan tarip Rp 200,- per buah.		
	- Alat-alat Berat/Besar diatas 12 ton harus mendapat dispensasi Direktur Jenderal Perhubungan Darat terlebih dahulu, termasuk penetapan taripnya.		
	- Lintasan-lintasan yang belum tersedia jembatan timbang, untuk muatan dari kendaraan angkutan barang berlaku perhitungan tarip isi dengan ketentuan sebagai berikut :		
	- Muatan kurang sepertiga kapasitas angkutan dihitung 0 %.		
	- Muatan lebih sepertiga kapasitas angkutan dihitung 100 % dari kapasitas yang tersedia.		
	- Lintasan-lintasan yang tersedia jembatan timbang, bagi barang-barang yang terdapat didalam kendaraan, berlaku ketentuan tarip barang per ton.		
	- Tarip penumpang belum termasuk iuran wajib asuransi dan iuran tambahan (extra cover) Jasa Raharja.		

Jakarta, 24 Januari 1984.

MENTERI PERHUBUNGAN

ROESMIN NURJADIN

KEDUA : Tarip tambahan untuk pelayanan seperti makanan, minuman dan lainnya ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Darat.

KETIGA : Direktur Jenderal Perhubungan Darat mengawasi pelaksanaan Keputusan ini.

KEEMPAT : Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di : J A K A R T A
Pada Tanggal : 24 Januari 1984.

MENTERI PERHUBUNGAN

ROESMIN NURJADIN

SALINAN Keputusan ini disampaikan kepada :

1. Menteri Koordinator Bidang EKUIN ;
2. Badan Pemeriksa Keuangan ;
3. Para Menteri Kabinet Pembangunan ;
4. Gubernur Bank Sentral ;
5. Gubernur/Kepala Daerah Tingkat I Jawa Timur ;
6. Sekretaris Jenderal, Inspektur Jenderal dan Para Direktur Jenderal di lingkungan Departemen Perhubungan ;
7. Sekretaris Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dan Para Kepala Direktorat di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat ;
8. Para KAPERWANHUB ;
9. Para Atase Perhubungan ;
10. Para Kepala Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Perhubungan Darat ;
11. Para Kepala Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Anggaran ;
12. Para Kepala Kantor Perbendaharaan Negara ;
13. DPP. GAPASDAP ;
14. Para Kepala Biro Departemen Perhubungan.

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
KANTOR WILAYAH VIII
PELABUHAN PENYEBERANGAN KELAS I UJUNG - KAMAL

JL. KALIMAS BARU NO. 194 A
SURABAYA — INDONESIA
TEL : (031) 291709
(031) 291708
TELEGRAM : PELPENUKA
TROMOL POS : 5264 / SB

K E P U T U S A N

KEPALA PELABUHAN PENYEBERANGAN KELAS I UJUNG - KAMAL
NO. : 2535/SK-154/PUK/X/84

TENTANG

JADWAL PEMBERANGKATAN KAPAL PENYEBERANGAN
DILINTAS PENYEBERANGAN UJUNG - KAMAL

KEPALA PELABUHAN PENYEBERANGAN KELAS I UJUNG - KAMAL

MENIMBANG : 1. bahwa dengan bertambahnya sarana angkutan (Kapal) penyeberangan dilintas penyeberangan Ujung - Kamal, perlu mengatur kembali dan / atau menyempurnakan jadwal pemberangkatan kapal penyeberangan yang ada

2. bahwa semua kapal penyeberangan yang memperoleh ijin trayek dilintas penyeberangan Ujung - Kamal dari Direktur Jenderal Perhubungan Darat, mendapat hak yang sama dalam pengoperasiannya dan disesuaikan dengan prasarana (dermaga) yang tersedia

3. bahwa pengaturan dan / atau penyempurnaan jadwal pemberangkatan kapal penyeberangan dimaksud butir 1 (satu) diatas, adalah dalam rangka meningkatkan pelayanan jasa penyeberangan dan demi ketertiban pemberangkatan kapal

4. bahwa untuk keperluan tersebut diatas perlu di - tetapkan, jadwal pemberangkatan kapal penyeberang an sesuai dengan kapal penyeberangan yang tersedia

MENGINGAT . . .

MENGINGAT : 1. Keputusan Menteri Perhubungan, No. KM 136/OT.001 /PHB-83 bertanggal Jakarta, 2 Juli 1983, tentang Organisasi dan Tata Kerja Pelabuhan Penyeberangan

2. Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. S 8/2/20 bertanggal Jakarta, 28 Desem - ber 1979 tentang Surat Ijin Pengusahaan Tetap pelayaran penyeberangan dilintas penyeberangan Ujung (Surabaya) - Kamal (Madura) kepada PT. - Jembatan Madura Surabaya

3. Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. A 4 C/02/III/81 bertanggal Jakarta, 4 Maret 1981 tentang Pemberian Ijin untuk meng - operasikan Kmp. Selat Madura I dan Kmp. Selat Madura II pada lintas penyeberangan Ujung (Surabaya) - Kamal (Madura) kepada PT. Jembatan Madura Surabaya

4. Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. S 8/1/4 bertanggal Jakarta, 15 Maret 1982 ten - tang Pemberian Perpanjangan Ijin Tetap untuk menyelenggarakan dan mengusahakan angkutan penyeberangan antara Ujung (Surabaya) - Kamal (Madura) kepada PT. Dharma Lautan Utama

5. Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. S 8/2/3 bertanggal Jakarta, 15 Oktober 1982 ten tang Pemberian Ijin Tetap untuk menyelenggarakan dan mengusahakan angkutan penyeberangan antara Ujung - Kamal kepada PT. Dharma Lautan Utama

6. Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. S 8/3/5 bertanggal Jakarta, 31 Agustus 1984 ten tang Surat Ijin Pengusahaan Tetap pelayaran penye - berangan dilintas penyeberangan Ujung (Surabaya) - Kamal (Madura) kepada PT. Lintas Sarana Nusantara

7. Surat . . .

7. Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. S 8/3/6 bertanggal Jakarta, 31 Agustus 1984 tentang Pemberian Ijin Operasi / Trayek Sementara dilintas penyeberangan Ujung (Surabaya) - Kamal (Madura) kepada PT. Lintas Sarana Nusantara

8. Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. S 8/3/11 bertanggal Jakarta, 20 September 1984 tentang Pemberian Ijin Operasi / Trayek Sementara dilintas penyeberangan Ujung (Surabaya) - Kamal (Madura) kepada PT. Lintas Sarana Nusantara Surabaya

9. Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. S 8/2/6 bertanggal Jakarta, 23 Juli 1984 tentang Surat Ijin Pengusahaan Sementara Pelayaran Penyeberangan dilintas penyeberangan Ujung (Surabaya) - Kamal (Madura) kepada PT. Pewete

10. Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. S 8/2/7 bertanggal Jakarta, 23 Juni 1984 tentang Pemberian Ijin Operasi / Trayek Sementara dilintas penyeberangan Ujung (Surabaya) - Kamal (Madura) kepada PT. Pewete

11. Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. S 8/2/11 bertanggal Jakarta, 28 Juni 1984 tentang Surat Ijin Pengusahaan Tetap Pelayaran Penyeberangan dilintas penyeberangan Ujung (Surabaya) - Kamal (Madura) atas nama Proyek ASDP Surabaya

12. Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. S 8/2/12 bertanggal Jakarta, 28 Juni 1984 tentang Pemberian Ijin Operasi / Trayek Tetap dilintas penyeberangan Ujung - Kamal atas nama Proyek ASDP Surabaya

13. Surat Perintah Pelaksanaan Tugas Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. P.38/10/5 bertanggal Jakarta, 22 April 1983

14. Keputusan . . . .

14. Keputusan Kepala Pelabuhan Penyeberangan Kelas I Ujung - Kamal No. 731/SK-73/PUK/XII/83 bertanggal Surabaya, 26 Desember 1983 tenteng Jadwal Pembe - rangkatan Kapal Penyeberangan dilintas penyebe - rangan Ujung - Kamal

15. Keputusan Kepala Pelabuhan Penyeberangan Kelas I Ujung - Kamal No. 2255/SK-129/PUK/VII/84 ber - tanggal Surabaya, 5 Juli 1984 tentang Jadwal Pemberangkatan LCT. Abimanyu

16. Keputusan Kepala Pelabuhan Penyeberangan Kelas I Ujung - Kamal No. 2433/SK-146/PUK/VIII/84 ber - tanggal Surabaya, 23 Agustus 1984 tentang pe - nyempurnaan jadwal pemberangkatan Kmp. Tongkol.

MEMPERHATIKAN : Kesimpulan rapat antara Pimpinan Cabang Gabungan Pengusaha Nasional Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan (GAPASDAP) Surabaya dengan para pemilik kapal penyeberangan Ujung - Kamal pada dermaga Ujung II (Pelpenuka) - Kamal II (Pelpenuka), yang diselenggarakan pada tanggal 27, 28 September 1984 dan 1 - Oktober 1984

M E M U T U S K A N

MENETAPKAN : Keputusan Kepala Pelabuhan Penyeberangan Kelas I Ujung - Kamal No. : 2533/SK-154/PUK/X/84 bertanggal Surabaya, 10 Oktober 1984 tentang Jadwal Pemberangkatan Kapal Penyeberangan dilintas Ujung - Kamal

PERTAMA : Jadwal pemberangkatan kapal penyeberangan dilintas penyeberangan Ujung - Kamal, sebagaimana dimaksud dalam lampiran I s/d IX Keputusan ini, dengan ketentuan apabila salah satu dari Kmp. Maduratna, Kmp. Jokotole, Kmp. Trunojoyo dan Kmp. Pottre Koneng tidak beroperasi karena sesuatu hal, maka Kmp. Tongkol secara langsung dapat dan / atau menggantikan jadwal pembe - rangkatan kapal yang tidak beroperasi dimaksud

KEDUA . . . .

KEDUA : Khusus untuk kapal penyeberangan yang beroperasi pada dermaga Ujung II (Pelpenuka) - Kamal II (Pelpenuka), pengaturan operasinya sebagaimana dimaksud dalam lampiran X keputusan ini, dengan ketentuan apabila salah satu dari kapal yang seharusnya berangkat sesuai dengan jadwal yang ada pada lampiran I s/d IX keputusan ini, ternyata tidak beroperasi karena sesuatu hal, maka kapal yang sedang istirahat secara langsung dapat dan / atau menggantikan jadwal pemberangkatan kapal yang tidak beroperasi dimaksud

KETIGA : Waktu operasi bagi kapal penyeberangan sebagaimana dimaksud dalam lampiran X keputusan ini, akan selalu diatur kembali pada setiap bulan takwim oleh Kepala Pelabuhan Penyeberangan Kelas I Ujung - Kamal

KEEMPAT : Perubahan - perubahan dan / atau penyimpangan terhadap jadwal pemberangkatan yang telah ditetapkan dalam keputusan ini, hanya dapat dilakukan oleh dan / atau atas persetujuan Kepala Pelabuhan Penyeberangan Kelas I Ujung Kamal

KELIMA : Dengan ditetapkannya Keputusan ini maka jadwal pemberangkatan kapal yang telah dikeluarkan sebelumnya dinyatakan tidak berlaku lagi

KEDUAM : Keputusan ini mulai berlaku, terhitung mulai tanggal 11 Oktober 1984 dengan Ketentuan, sewaktu - waktu dapat ditinjau kembali

Ditetapkan di : S U R A B A Y A
Pada tanggal : 10 Oktober 1984

KEPALA PERSUTUAN PELYSBERANGAN
KELAS I UJUNG - KAMAL

Pelabuhan Penyeberangan
UJUNG-KAMAL

SJARIFUDDIN M.
NIP : 120043844.

TEMBUSAN :

1. DIRJENDAT
2. KADIT LLASDP DITJENDAT
3. KALANWIL VIII DITJENDAT
4. GUBERNUR KDH Tk. I Prop. JATIM
5. LAKSUSDA JATIM
6. KAPERWANUD PROP. JATIM
7. KAPERJANKA EXPLOITASI TIMUR
8. BUPATI KDH Tk. II BANGKALAN
9. SYAHBANDAR KSLAS I SURABAYA
10. KAPOLRESTA TG. PERAK
11. KAPOLRES BANGKALAN
12. DPC GAPASDAP SURABAYA
13. PARA DIREKSI PERUSAHAAN PELAYARAN PENYEBERANGAN DILINTAS PENYEBERANGAN UJUNG - KAMAL
14. DISTRIBUSI INTERN.

LAMPIRAN KEPUTUSAN KEPALA KANTOR NO. : 2595/K-124/[illegible]/ /84

TENTANG : JADWAL [illegible] KAPAL PENYEBERANGAN DILAUT'S PENYEBERANGAN UJUNG - KAMAL

LAMPIRAN : HUKUM I.

PENYEBERANGAN DARI UJUNG (SURABAYA)

NAMA - NAMA KAPAL	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	1
KMP. POTRE KONENG	04.43	06.23	08.03	09.43	11.23	13.03	14.43	16.23	18.03	19.43	21.23	I s t i r a h a t				
KMP. JOKOTOLE	05.08	06.48	08.28	10.08	11.48	13.28	15.08	16.48	18.28	20.08	21.48	I s t i r a h a t				
KMP. MADURATNA/TONGKOL	05.33	07.13	08.53	10.33	12.13	13.53	15.33	17.13	18.53	20.33	22.13	* 23.40	01.00	02.20	03.40	
KMP. TRUNOJOYO	05.58	07.38	09.18	10.58	12.38	14.18	15.58	17.38	19.18	20.58	22.38	I s t i r a h a t				
KMP. SELAT MADURA I	04.30	06.10	07.50	09.30	11.10	12.50	14.30	16.10	17.50	19.30	21.10	22.50	00.10	01.30	02.50	04.30
LCT. ABIMANYU	04.55	06.35	08.15	09.55	11.35	13.15	14.55	16.35	18.15	19.55	21.35	23.10	00.30	01.50	03.10	04.55
KMP. SELAT MADURA II	05.20	07.00	08.40	10.20	12.00	13.40	15.20	17.00	18.40	20.20	22.00	23.30	00.50	02.10	03.30	05.20
LCT. K.PUTRA II/NAKULA	05.45	07.25	09.05	10.45	12.25	14.05	15.45	17.25	19.05	20.45	22.25	23.50	01.10	02.30	03.50	05.45

PENYEBERANGAN DARI KAMAL (MADURA)

NAMA - NAMA KAPAL	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	1
KMP. MADURATNA/TONGKOL	04.43	06.23	08.03	09.43	11.23	13.03	14.43	16.23	18.03	19.43	21.23	* 23.00	00.20	01.40	03.00	
KMP. TRUNOJOYO	05.08	06.48	08.28	10.08	11.48	13.28	15.08	16.48	18.28	20.08	21.48	I s t i r a h a t				
KMP. POTRE KONENG	05.33	07.13	08.53	10.33	12.13	13.53	15.33	17.13	18.53	20.33	22.13	I s t i r a h a t				
KMP. JOKOTOLE	05.58	07.38	09.18	10.58	12.38	14.18	15.58	17.38	19.18	20.58	22.38	I s t i r a h a t				
KMP. SELAT MADURA II	04.30	06.10	07.50	09.30	11.10	12.50	14.30	16.10	17.50	19.30	21.10	22.50	00.10	01.30	02.50	04.30
LCT. K.PUTRA II/NAKULA	04.55	06.35	08.15	09.55	11.35	13.15	14.55	16.35	18.15	19.55	21.35	23.10	00.30	01.50	03.10	04.55
KMP. SELAT MADURA I	05.20	07.00	08.40	10.20	12.00	13.40	15.20	17.00	18.40	20.20	22.00	23.30	00.50	02.10	03.30	05.20
LCT. ABIMANYU	05.45	07.25	09.05	10.45	12.25	14.05	15.45	17.25	19.05	20.45	22.25	23.50	01.10	02.30	03.50	05.45

* = Sesudah jam ini perjalanan disambung oleh KMP. Tongkol bila mra tidak operasi siang.

DIKELUARKAN DI : S U R A B A Y A

PADA TANGGAL : 10 OKTOBER 1984

KEPALA [illegible] PENYEBERANGAN UJUNG - KAMAL KELAS I

Pelabuhan Penyeberangan UJUNG - KAMAL

[illegible] NIP [illegible]

LAMPIRAN KEPUTUSAN KEPALA [illegible] NO. : 2535/[illegible]-152/TUK/V/74

TENTANG : JADWAL KEBERANGKATAN KAPAL PENYEBERANGAN DILINTAS PENYEBERANGAN UJUNG - KAMAL

LAMPIRAN : NOMOR II : [illegible]

PENYEBERANGKATAN DARI UJUNG (SURABAYA)

NAMA - NAMA KAPAL	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	1
KMP. PUTRE KONENG	04.43	06.23	08.03	09.43	11.23	13.03	14.43	16.23	18.03	19.43	21.23	I s t i r a h a t				
KMP. JOKOTOLE	05.08	06.48	08.28	10.08	11.48	13.28	15.08	16.48	18.28	20.08	21.48	I s t i r a h a t				
KMP. MADURATNA/TONGKOL	05.33	07.13	08.53	10.33	12.13	13.53	15.33	17.13	18.53	20.33	22.13	23.30	00.50	02.10	03.30	
KMP. TRUNOJOYO	05.58	07.38	09.18	10.58	12.38	14.18	15.58	17.38	19.18	20.58	22.38	I s t i r a h a t				
KMP. SELAT MADURA I/II	04.30	06.10	07.50	09.30	11.10	12.50	14.30	16.10	17.50	19.30	21.10	22.50	00.10	01.30	02.50	04.30
LCT. ABIMANYU	04.55	06.35	08.15	09.55	11.35	13.15	14.55	16.35	18.15	19.55	21.35	23.10	00.30	01.50	03.10	04.55
LCT. K.PUTRA II/NAKULA	05.45	07.25	09.05	10.45	12.25	14.05	15.45	17.25	19.05	20.45	22.25	23.50	01.10	02.30	03.50	05.45

PENYEBERANGKATAN DARI KAMAL (MADURA)

NAMA - NAMA KAPAL	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	1
KMP. MADURATNA/TONGKOL	04.43	06.23	08.03	09.43	11.23	13.03	14.43	16.23	18.03	19.43	21.23	* 22.50	00.10	01.30	02.50	
KMP. TRUNOJOYO	05.08	06.48	08.28	10.08	11.48	13.28	15.08	16.48	18.28	20.08	21.48	I s t i r a h a t				
KMP. PUTRE KONENG	05.33	07.13	08.53	10.33	12.13	13.53	15.33	17.13	18.53	20.33	22.13	I s t i r a h a t				
KMP. JOKOTOLE	05.58	07.38	09.18	10.58	12.38	14.18	15.58	17.38	19.18	20.58	22.38	I s t i r a h a t				
LCT. K.PUTRA II/NAKULA	04.55	06.35	08.15	09.55	11.35	13.15	14.55	16.35	18.15	19.55	21.35	23.10	00.30	01.50	03.10	04.55
KMP. SELAT MADURA I/II	05.20	07.00	08.40	10.20	12.00	13.40	15.20	17.00	18.40	20.20	22.00	23.30	00.50	02.10	03.30	05.20
LCT. ABIMANYU	05.45	07.25	09.05	10.45	12.25	14.05	15.45	17.25	19.05	20.45	22.25	23.50	01.10	02.30	03.50	05.45

* = Sesudah jam ini perjalanan disambung oleh.
Kmp. Tongkol bilamana tidak operasi siang.

DITETAPKAN DI : S U R A B A Y A

PADA TANGGAL : 10 OKTOBER 1984

KEPALA PELABUHAN PENYEBERANGAN KELAS I
UJUNG - KAMAL

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
Pelabuhan Penyeberangan
UJUNG - KAMAL
KANTOR WILAYAH VII

SUPARTONO M.

NIP : 120043844.

LAMPIRAN KEPUTUSAN KEPELABUHANAN NO. : 2535/KP-154/DHP/X/84
TENTANG : JADWAL PENYEBERANGAN KAPAL PENYEBERANGAN DALAM WILAYAH PENYEBERANGAN UJUNG - KAMAL
LAMPIRAN : NOMOR III

PENYEBERANGAN DARI UJUNG (SURABAYA)

NAMA - NAMA KAPAL	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	1
KMP. POTRE KONENG	04.43	06.23	08.03	09.43	11.23	13.03	14.43	16.23	18.03	19.43	21.23	Istirahat				
KMP. JOKOTOLE	05.08	06.48	08.28	10.08	11.48	13.28	15.08	16.48	18.28	20.08	21.48	Istirahat				
KMP. MADURATNA/TONGKOL	05.33	07.13	08.53	10.33	12.13	13.53	15.33	17.13	18.53	20.33	22.13	23.50	01.10	02.30	03.50	
KMP. TRUNOJOYO	05.58	07.38	09.18	10.58	12.38	14.18	15.58	17.38	19.18	20.58	22.38	Istirahat				
KMP. SELAT MADURA I/II	04.30	06.10	07.50	09.30	11.10	12.50	14.30	16.10	17.50	19.30	21.10	22.50	00.10	01.30	02.50	04.30
LCT.K.PUTRA II/ABIMANYU	05.20	07.00	08.40	10.20	12.00	13.40	15.20	17.00	18.40	20.20	22.00	23.30	00.50	02.10	03.30	05.20

PENYEBERANGAN DARI KAMAL (MADURA)

NAMA - NAMA KAPAL	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	1
KMP. MADURATNA/TONGKOL	04.13	06.23	08.03	09.23	11.23	13.03	14.23	16.23	18.03	19.43	21.23	23.10	00.30	01.50	03.10	
KMP. TRUNOJOYO	05.08	06.48	08.28	10.08	11.48	13.28	15.08	16.48	18.28	20.08	21.48	Istirahat				
KMP. POTRE KONENG	05.33	07.13	08.53	10.33	12.13	13.53	15.33	17.13	18.53	20.33	22.13	Istirahat				
KMP. JOKOTOLE	05.58	07.38	09.18	10.58	12.38	14.18	15.58	17.38	19.18	20.58	22.38	Istirahat				
LCT.K.PUTRA II/ABIMANYU	04.30	06.10	07.50	09.30	11.10	12.50	14.30	16.10	17.50	19.30	21.10	22.50	00.10	01.30	02.50	04.30
KMP. SELAT MADURA I/II	05.20	07.00	08.40	10.20	12.00	13.40	15.20	17.00	18.40	20.20	22.00	23.30	00.50	02.10	03.30	05.20

* = Sesudah jam ini perjalanan dianulir oleh Kmp. Tongkol bilamana tidak operasi siang.

DIKELUARKAN DI : S U R A B A Y A
PADA TANGGAL : 10 OKTOBER 1984

KEPALA PELABUHAN PENYEBERANGAN KELAS I
UJUNG - KAMAL

SJAIFUDDIN H.
NIP : 120043244.

LAMPIRAN KEPUTUSAN [illegible] NO. : [illegible]/[illegible]-152/[illegible]/[illegible]/[illegible]

LAMPIRAN KEPUTUSAN KEPALA [illegible] NO. : [illegible]535/[illegible]-154/PUK/X/92

TENTANG : JADWAL PEMBERANGKATAN KAPAL PENYEBERANGAN DI [illegible] UJUNG - KAMAL

LAMPIRAN : [illegible] V

PEMBERANGKATAN DARI UJUNG (SURABAYA)

NAMA - NAMA KAPAL	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
KMP. TRUNOJOYO/JOKOTOLE	05.05	06.45	08.25	10.05	11.45	13.25	15.05	16.45	18.25	20.05	21.45
KMP. P.KOMENG/MADURATNA	05.55	07.35	09.15	10.55	12.35	14.15	15.55	17.35	19.15	20.55	22.35
KMP. SEJAT MADURA I	04.30	06.10	07.5	09.30	11.10	12.50	14.30	16.10	17.50	19.30	21.10
LCT. ABIMANYU	04.55	06.35	08.15	09.55	11.35	13.15	14.55	16.35	18.15	19.55	21.35
KMP. SEJAT MADURA II	05.20	07.00	08.40	10.20	12.00	13.40	15.20	17.00	18.40	20.20	22.00
LCT. K.PUTRA II / NAKULA	05.45	07.25	09.05	10.45	12.25	14.05	15.45	17.25	19.05	20.45	22.25

PEMBERANGKATAN DARI KAMAL (MADURA)

NAMA - NAMA KAPAL	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
KMP. MADURATNA/P. KOMENG	05.05	06.45	08.25	10.05	11.45	13.25	15.05	16.45	18.25	20.05	21.45
KMP. JOKOTOLE / TRUNOJOYO	05.55	07.35	09.15	10.55	12.35	14.15	15.55	17.35	19.15	20.55	22.35
KMP. SEJAT MADURA II	04.30	06.10	07.50	09.30	11.10	12.50	14.30	16.1	17.50	19.30	21.10
LCT. K.PUTRA II / NAKULA	04.55	06.35	08.15	09.55	11.35	13.15	14.55	16.35	18.15	19.55	21.35
KMP. SEJAT MADURA I	05.20	07.00	08.40	10.20	12.00	13.40	15.20	17.00	18.40	20.20	22.00
LCT. ABIMANYU	05.45	07.25	09.05	10.45	12.25	14.05	15.45	17.25	19.05	20.45	22.25

DI TETAPKAN DI : SURABAYA

PADA TANGGAL : 10 OKTOBER 1992

KEPALA PELABUHAN PENYEBERANGAN KELAS I

UJUNG - KAMAL

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
PELABUHAN PENYEBERANGAN UJUNG-KAMAL
KANTOR WILAYAH VII

SUTARDJIN H.

NIP : 120243844.

LAMPIRAN KEPUTUSAN SUPERINTENDEN NO. [illegible]535/K-152/DWK/V/84.

TENTANG : JADWAL PERBERANGKATAN [illegible] DARI UJUNG - KAMAL

LAMPIRAN : NOMOR VI [illegible] Keputusan

PEMBERANGKATAN DARI UJUNG (SURABAYA)

NAMA - NAMA KAPAL	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
KMP. TRUNOJOYO	04.49	06.09	07.09	09.29	11.09	13.09	14.49	16.29	18.09	19.49	21.29				
KMP. JOKOTOLE	05.01	07.01	07.41	10.01	12.01	13.41	15.01	17.01	18.41	20.01	22.01				
KMP. P.KONENG / MADURATNA	05.55	07.35	09.15	10.55	15.35	14.15	15.55	17.35	19.15	20.55	22.35				
KMP. SELAT MADURA I / II	04.32	06.12	07.52	09.32	11.12	12.52	14.32	16.12	17.52	19.32	21.12	22.50	00.10	01.30	02.50
LCT. ABIMANYU	05.05	06.45	08.25	10.05	11.45	13.25	15.05	16.45	18.25	20.05	21.45	23.12	00.37	01.57	03.17
LCT. K.PUTRA II / NAKULA	05.38	07.18	08.58	10.38	12.18	13.58	15.38	17.18	18.58	20.38	22.18	23.44	01.04	02.24	03.44

PEMBERANGKATAN DARI KAMAL (MADURA)

NAMA - NAMA KAPAL	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
KMP. P.KONENG / MADURATNA	05.05	06.45	08.25	10.05	11.45	13.25	15.05	16.45	18.25	20.05	21.45				
KMP. TRUNOJOYO	05.39	07.19	08.59	10.39	12.19	13.59	15.39	17.19	18.59	20.39	22.19				
KMP. JOKOTOLE	06.12	07.52	09.32	11.12	12.52	14.32	16.12	17.52	19.32	21.12	22.52				
LCT. K.PUTRA II / NAKULA	04.28	06.08	08.08	09.48	11.08	13.08	14.48	16.08	18.08	19.48	21.08	22.50	00.10	01.30	02.50
KMP. SELAT MADURA I / II	05.02	07.02	08.42	10.02	12.02	13.42	15.22	17.02	18.42	20.02	22.02	23.17	00.37	01.57	03.17
LCT. ABIMANYU	05.55	07.35	09.15	10.55	12.35	14.15	15.55	17.35	19.15	20.55	22.35	23.44	01.04	02.24	03.44

DITETAPKAN DI : S U R A B A Y A

PADA TANGGAL : 10 OKTOBER 1984

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
PENGAWAS PERHUBUNGAN KELAS I
UJUNG - KAMAL

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT * KANTOR WILAYAH VI * PENGAWAS PERHUBUNGAN UJUNG-KAMAL

[illegible] H.

NIP : 120043844.

LAMPIRAN KEPUTUSAN KEPALA [illegible] NO. : 2535/SK-154/PUK/X/84

TENTANG : JADWAL PEMBERANGKATAN KAPAL [illegible] DI [illegible] UJUNG - KAMAL

LAMPIRAN : NOMOR VII [illegible]

PEMBERANGKATAN DARI UJUNG (SURABAYA)

NAMA - NAMA KAPAL	: 1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
KMP. POTRE KONENG	: 04.50	06.30	08.10	09.50	11.30	13.10	14.50	16.30	18.10	19.50	21.30				
KMP. TRUNOJOYO	: 05.20	07.00	08.40	10.20	12.00	13.40	15.20	17.00	18.40	20.20	22.00				
KMP. MADURATNA / JOKOTOLE	: 05.55	07.35	09.15	10.55	12.35	14.15	15.55	17.35	19.15	20.55	22.35				
KMP. SELAT MADURA I / II	: 04.3[illegible]	06.10	07.50	09.30	11.10	12.50	14.30	16.10	17.50	19.30	21.10	22.50	00.10	01.30	02.50
LCT. K.PUTRA II / NAKULA	: 05.05	06.45	08.25	10.05	11.45	13.25	15.05	16.45	18.25	20.05	21.45	23.30	00.50	02.10	03.30

PEMBERANGKATAN DARI KAMAL (MADURA)

NAMA - NAMA KAPAL	: 1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
KMP. MADURATNA /JOKOTOLE	: 05.05	06.45	08.25	10.05	11.45	13.25	15.05	16.45	18.25	20.05	21.45				
KMP. POTRE KONENG	: 05.40	07.20	09.00	10.40	12.20	14.00	15.40	17.20	19.00	20.40	22.20				
KMP. TRUNOJOYO	: 06.10	07.50	09.30	11.10	12.50	14.30	16.10	17.50	19.30	21.10	22.50				
KMP. SELAT MADURA I / II	: 05.20	07.00	08.40	10.20	12.00	13.40	15.20	17.00	18.40	20.20	22.00	23.30	00.50	02.10	03.30
LCT. K.PUTRA II/NAKULA	: 05.55	07.35	09.15	10.55	12.35	14.15	15.55	17.35	19.15	20.55	22.35	00.10	01.30	02.50	04.10

DITETAPKAN DI : S U R A B A Y A

PADA TANGGAL : 10 OKTOBER 1984

KEPALA KANTOR PELABUHAN PENYEBERANGAN KELAS I

UJUNG - KAMAL

SUPRIHADDIN M.

NIP : 120043844.

MILIK
PERPUSTAKAAN
UNIVERSITAS AIRL
S U R A B A Y

LAMPIRAN KEPUTUSAN KEPELABUHAN NO. : 2535/SK-154/PUK/X/84, TANGGAL 10 OKTOBER 1984
TENTANG : JADWAL PEMBERANGKATAN KAPAL PENYEBERANGAN DILINTAS PENYEBERANGAN UJUNG - KAMAL
LAMPIRAN : NOMOR VIII

PEMBERANGKATAN DARI UJUNG (SURABAYA)

NAMA - NAMA KAPAL	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
KMP. P.KONENG / MADURATNA	04.15	05.55	07.35	09.15	10.55	12.35	14.15	15.55	17.35	19.15	20.55
KMP. JOKOTOLE / TRUNOJOYO	04.55	06.35	08.15	09.55	11.35	13.15	14.55	16.35	18.15	19.55	21.35
KMP. SELAT MADURA I / II	04.35	06.15	07.55	09.35	11.15	12.55	14.35	16.15	17.55	19.35	21.15
LCT. ARIMAKYU	05.15	06.55	08.35	10.15	11.55	13.35	15.15	16.55	18.35	20.15	21.55
LCT. K.PUTRA II / NAKULA	05.35	07.15	08.55	10.35	12.15	13.55	15.35	17.15	18.55	20.35	22.15

PEMBERANGKATAN DARI KAMAL (MADURA)

NAMA - NAMA KAPAL	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
KMP. P.KONENG / MADURATNA	05.05	06.45	08.25	10.05	11.45	13.25	15.05	16.45	18.25	20.05	21.45
KMP. JOKOTOLE / TRUNOJOYO	05.45	07.25	09.05	10.45	12.25	14.05	15.45	17.25	19.05	20.45	22.25
KMP. SELAT MADURA I / II	05.25	07.05	08.45	10.25	12.05	13.45	15.25	17.05	18.45	20.25	22.05
LCT. ARIMAKYU	06.05	07.45	09.25	11.05	12.45	14.25	16.05	17.45	19.25	21.05	22.45
LCT. K.PUTRA II / NAKULA	06.25	08.05	09.45	11.25	13.05	14.45	16.25	18.05	19.45	21.25	23.05

DIKELUARKAN DI : S U R A B A Y A
PADA TANGGAL : 10 OKTOBER 1984

KEPALA PELABUHAN PENYEBERANGAN KELAS I
UJUNG - KAMAL

SUDIRYONO N.
NIP : 120043844.

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
Pelabuhan Penyeberangan UJUNG - KAMAL
KANTOR WILAYAH