

**PEMENUHAN HAK KONSUMEN ATAS KENYAMANAN, KEAMANAN DAN
KESELAMATAN PENUMPANG JASA ANGKUTAN KAPAL PENYEBERANGAN
DI DANAU TOBA**

Wira Pandi Putra Sinaga¹, Janus Sidabalok², Yohanes Suhardin³

Dosen Fakultas Hukum Unika Santo Thomas Medan

Email: janus.sidabalok@gmail.com

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui perlindungan hukum yang dilakukan pengangkut sebagai penyedia jasa kepada penumpang sebagai konsumen dihubungkan dengan Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Undang-Undang No.8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, dan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 61 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau serta untuk mengetahui peran Dinas Perhubungan tentang penyelenggaraan angkutan sungai dan danau. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer yang diperoleh melalui wawancara dengan Kepala Dinas LLASDP Dinas Perhubungan Kabupaten Samosir, nahkoda kapal, serta melalui pengamatan langsung di lapangan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa bentuk-bentuk perlindungan hukum yang dilakukan pengangkut sesuai dengan peraturan Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Undang-Undang No.8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, dan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 61 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau tidak atau belum terlaksana dengan baik. Hal ini dapat dilihat dari masih kurangnya perhatian pengangkut dalam memberikan arahan atau pemanduan, serta informasi mengenai kondisi jaminan barang penumpang yang buruk dan tidak adanya pengadaan tiket yang disediakan bagi penumpang, walaupun adanya pengadaan manifest, penumpang masih merasa tidak puas, karena adanya rasa tidak percaya terhadap tarif ongkos yang harus dibayar. Sedangkan peran Dinas Perhubungan terhadap penyedia jasa kapal penyeberangan tidak atau belum terlaksana secara maksimal. Oleh karena itu masih diperlukan upaya maksimal dari pihak pelaku usaha angkutan maupun pihak pemerintah.

Kata Kunci: hak konsumen, kenyamanan, keamanan dan keselamatan, penumpang.

ABSTRACT

This research aims to find out the forms of legal protection that are carried out by carriers as service providers in connection with Law No. 17 of 2008 concerning Shipping, Law No. 8 of 1999 concerning Consumer Protection, and Minister of Transportation Regulation No. PM 61 of 2021 concerning the Implementation of River and Lake Transportation and to find out the role of the Department of Transportation regarding the implementation of river and lake transportation. The data used in this research is primary data were obtained through interviews with the Head of the LLASDP Service of the Samosir Regency Transportation Service, the ship's captain, and direct observation by the author. The results of the study show that the forms of legal protection provided by carriers are in accordance with Law No. 17 of 2008 concerning Shipping, Law No. 8 of 1999 concerning Consumer Protection, and Minister of Transportation Regulation No. PM 61 of 2021 concerning the Organization of River and Lake Transportation has not been implemented properly for passengers as consumers of ship transportation when crossing Lake Toba. This can be seen from the lack of attention of the carrier in providing directions or guidance, as well as information regarding the poor condition of guaranteeing passengers' goods and the absence of procuring tickets provided for passengers, even though there is a manifest procurement,

passengers still feel dissatisfied, because there is a sense of distrust of the fare to be paid. Meanwhile, the role of the Department of Transportation towards crossing boat service providers was not carried out properly, even though it was in accordance with statutory regulations, the actions taken were only like a formality of duty.

Keywords: *consumer rights, convenience, security and safety, passenger.*

A. PENDAHULUAN

Untuk mendukung keberhasilan pembangunan ekonomi dibutuhkan sistem transportasi atau pengangkutan yang baik. Sesuai dengan fungsinya untuk memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai, maka peningkatan daya guna dan nilai merupakan tujuan dari pengangkutan, yang berarti bila daya guna dan nilai di tempat baru itu tidak naik, maka pengangkutan tidak perlu diadakan, sebab merupakan suatu perbuatan yang merugikan bagi si pedagang.¹

Ada 3 (jenis) pengangkutan berdasarkan wilayahnya yaitu angkutan darat, angkutan air (disebut pelayaran), dan angkutan udara (disebut penerbangan). Angkutan air atau pelayaran. berdasarkan wilayahnya ada angkutan laut, angkutan sungai dan danau, dan angkutan penyeberangan.

Masalah pengangkutan laut dan perairan ini pada mulanya masuk dalam persoalan dagang (perdagangan) diatur di dalam KUH Dagang, lebih khusus mengenai perdagangan jasa yang berperan penting dalam pembangunan ekonomi. Kegiatan dagang atau perdagangan, khususnya pengangkutan sebagai perdagangan jasa, menghubungkan pelaku usaha dan masarakat sebagai konsumen, sehingga masyarakat dapat memenuhi kebutuhannya dan pelaku usaha memperoleh keuntungan ekonomis.²

Perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut

penyelenggaraan pelayaran yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, peran serta swasta dan persaingan usaha, otonomi daerah, dan akuntabilitas penyelenggara negara, harus tetap mengutamakan keselamatan dan keamanan pelayaran demi kepentingan nasional. Satu hal penting di sini adalah persoalan standardisasi barang dan atau jasa yang diperdagangkan. Terkait dengan jasa maka perlu standardisasi yang berkaitan dengan standar teknis dan kualifikasi dengan mempertimbangkan keamanan, keselamatan, kesehatan dan lingkungan hidup; daya saing; kemampuan dan kesediaan dunia usaha, kesiapan infrastruktur; dan budaya, adat, tradisi dan kearifan lokal.³

Pengangkutan laut, sungai dan danau diatur di dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (UUP). Menurut Pasal 40 UUP ini Perusahaan angkutan di perairan bertanggungjawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/ atau barang yang diangkutnya. muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.

Pada Pasal 41 UUP dinyatakan bahwa tanggung jawab itu dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal berupa: a. kematian atau lukanya penumpang yang diangkut; b. musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut; c. keterlambatan angkutan

¹ H.M.N Purwosutjipto, 2003, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3 Hukum Pengangkutan*, Djambatan, Jakarta, hlm. 1.

² Janus Sidabalok, *Hukum Perdagangan (Perdagangan Nasional dan Perdagangan*

Internasional), Medan, Yayasan Kita Menulis, hlm. 2.

³ *Ibid*, hlm. 152.

penumpang dan/atau barang yang diangkut; atau d. kerugian pihak ketiga.

Untuk penyelenggaraan angkutan di sungai dan danau, telah diterbitkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 61 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau. Pada Pasal 1 angka (1) disebutkan Angkutan Sungai dan Danau adalah kegiatan angkutan dengan menggunakan kapal yang dilakukan di sungai, danau, waduk, rawa, banjir kanal, dan terusan untuk mengangkut penumpang dan/atau barang yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan sungai dan danau.

Pasal 30 angka (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 61 Tahun 2021 dtentukan kewajiban pelaku usaha angkutan sungai dan danau adalah: a. memenuhi persyaratan teknis kelaiklautan kapal sungai dan danau; b. memiliki dan memenuhi Standar Pelayanan Minimal; c. memiliki spesifikasi teknis kapal sungai dan danau sesuai dengan fasilitas pelabuhan atau halte yang digunakan untuk melayani angkutan sungai dan danau pada trayek yang dilayani; d. memiliki dan/atau mempekerjakan awak kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi yang diperlukan untuk kapal angkutan sungai dan danau; dan e. mencantumkan identitas perusahaan/ pemilik dan nama kapal yang mudah dibaca dan ditempatkan pada bagian samping kiri dan kanan kapal.

Sementara itu Standar Pelayanan Minimal (SPM) angkutan sungai dan danau menurut Pasal 36 (1) meliputi aspek keselamatan, keamanan, kemudahan, kenyamanan, dan kesetaraan.

Untuk mengutamakan keselamatan dan keamanan pelayaran demi kepentingan nasional, ditetapkanlah hal-hal yang menjadi kewajiban penyelenggara jasa angkutan, standardisasi pelayanan, dan tanggung jawab pelaku usaha pelayaran,

Sehubungan dengan tanggung jawab pengangkut menurut Pasal 32 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor

PM 61 Tahun 2021, pengangkut bertanggungjawab atas keselamatan dan keamanan penumpang dan/ atau barang yang diangkutnya, muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/ atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.

Pada Pasal 41 angka (2) dikatakan bahwa pengangkut bebas dari tanggung jawab di atas jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c, dan huruf d bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya.

Untuk menjamin kelangsungan usaha pengangkutan dari kemungkinan beban berat maka perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya tersebut di atas, dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Dari sisi perlindungan konsumen, pada Pasal 4 Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (UUPK) pada disebutkann sejumlah hak konsumen, salah satu di antaranya adalah hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa (huruf a). Hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan tersebut dimaksudkan untuk menjamin keamanan dan keselamatan dalam penggunaan barang dan atau jasa yang diperolehnya, sehingga keamanan dapat terhindar dari kerugian (fisik maupun psikis). Selain itu, pelaku usaha juga mempunyai tanggung jawab dalam melaksanakan kegiatan usahanya. Dalam kaitan in berarti bahwa pelaku usaha pelayaran mempunyai kewajiban dan tanggung jawab kepada penumpang sebagai konsumen atau pengguna jasa angkutan.

Perairan Danau Toba di Provinsi Sumatera Utara adalah salah satu wilayah tempat beroperasinya usaha jasa angkutan

pelayaran. Dalam kenyataannya (*das sein*) hak penumpang sebagai pengguna jasa atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan terhadap penumpang kapal penyeberangan masih belum terpenuhi dengan baik. Beberapa peristiwa yang berkaitan dengan hal tersebut misalnya peristiwa tanggal 08 September 2013 peristiwa Kapal Ferry Tao Toba I menabrak satu Kapal Motor Penyeberangan (KMP) Yola di perairan Danau Toba yang mengakibatkan kerusakan pada bagian belakang kapal, sementara 4 (empat) orang penumpangnya dikabarkan hilang dan tidak ditemukan. Tabrakan terjadi sekitar pukul 10.30 WIB di perairan Tomok. Kecelakaan terjadi karena adanya ketidakdisiplinan daripada KMP Yola, dimana kapal KM Yola yang datang dari daerah Simalungun, kapal KMP Yola bermaksud untuk mendahului Kapal Ferry Tao Toba sementara jalurnya berbeda, seharusnya kapal harus selisih jika berpapasan, sementara saat itu jadi *crossing*. Padahal sangat jelas diketahui bahwa dalam lalu lintas perairan ataupun kapal tidak mengenal adanya rem ataupun tidak bisa berhenti. Oleh karena itu, dengan terpaksa Kapal Tao Toba I menabrak KMP Yola yang sudah tidak pada jalurnya lagi.⁴

Beberapa tahun kemudian kecelakaan kembali terjadi, yaitu pada tanggal 18 Juni 2018, Kapal Motor Penyeberangan (KMP) Sinar Bangun tenggelam, dikabarkan membawa sekitar 70 motor dan 188 penumpang dari pelabuhan Simanindo menuju pelabuhan Tigaras. Akibat dari peristiwa tersebut penumpang yang selamat sebanyak 21 orang, meninggal sebanyak 3 orang, dan korban yang belum ditemukan sebanyak 164 orang.⁵ Berdasarkan hasil analisis terhadap data dan informasi yang didapatkan dalam proses investigasi, tenggelamnya kapal Sinar Bangun karena

mengangkut penumpang dan kendaraan melebihi kemampuan kapasitasnya.⁶ Stabilitas kapal semakin memburuk ketika kapal berlayar di perairan dengan tinggi gelombang sampai dengan 2 meter. Sebagian besar penumpang tidak dapat bertahan hidup juga karena terbatasnya akses keluar dan akses terhadap peralatan keselamatan.⁷

Dari peristiwa kecelakaan Kapal Ferry Tao Toba I menabrak KMP Yola dan tenggelamnya KMP Sinar Bangun dapat ditarik premis bahwa masih ada angkutan penyeberangan di Danau Toba yang tidak memenuhi Standar Operasional Prosedur (SOP) serta kurangnya pengawasan dan pemberian pengarahan terhadap layanan jasa angkutan penyeberangan. Dalam hal ini perlunya memperketat dan meningkatkan pengawasan terhadap angkutan penyeberangan di Danau Toba, agar tercipta kenyamanan, keamanan, dan keselamatan penumpang. Perlindungan hukum bagi konsumen menjadi sangat penting karena konsumen di samping mempunyai hak hak yang bersifat universal serta mempunyai hak hak yang spesifik (baik situasi maupun kondisi).

Berdasarkan latar belakang dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana bentuk perlindungan hukum yang diberikan pengangkut sebagai penyedia jasa angkutan di danau Toba dihubungkan dengan hak penumpang atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan penumpang dilihat dari sisi undang-undang pelayaran dan undang-undang perlindungan konsumen?
2. Bagaimana tindakan Dinas Perhubungan terhadap perusahaan penyedia jasa kapal penyeberangan di Danau Toba yang tidak memenuhi Standar Operasi Prosedur (SOP)?

⁴ <https://M.Merdeka.Com> Diakses pada tanggal 16 Juni 2023 pukul 11:22 WIB.

⁵ Tentang KNKT Mengungkap Penyebab Kecelakaan Kapal Sinar Bangun 4.

<http://202.61.104.235/post/read/knkt> diakses pada tanggal 16 Juni 2023 pukul 8:55 WIB.

⁶ *Ibid.*

⁷ *Ibid.*

B. METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan dengan metode normatif empiris, dengan penekanan pada implementasi ketentuan hukum normatif (undang-undang, peraturan) dalam di setiap peristiwa hukum tertentu yang terjadi dalam penerapannya dalam suatu masyarakat.⁸ Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data normatif-empiris, yang diperoleh dari nahkoda kapal penyeberangan di Danau Toba, pengawas (Dinas Perhubungan), dan dari penumpang tentang kenyamanan, keamanan, dan keselamatan penumpang jasa angkutan kapal penyeberangan.

Di Danau Toba ada angkutan penyeberangan Fery dengan jalur sebagai berikut: Kapal Fery Tao Toba dengan jalur Tomok-Ajibata, pp., Kapal Fery Sumut dengan jalur Simanindo-Tigaras, pp., Kapal Fery Ihan Batak dan Pora-pora dengan jalur Ambarita-Ajibata, pp.

Selain itu ada angkutan Kapal Tradisional dengan jalur sebagai berikut: Tomok-Ajibata pp., Onan Rungu-Ajibata, pp., Tigaras-Simanindo, pp., Tuktuk-Tigara, pp., Tamba-Pangururan, pp., Nainggolan-Balige, pp., Simanindo-Haranggaol, pp. Jalur Kapal Tradisional ini dilayani oleh beberapa sarana angkutan kapal tradisional milik perseorangan.

Untuk memperoleh data primer dilakukan pengamatan pada kegiatan pengangkutan dengan mengambil sampel 2 untuk penyeberangan melalui Kapal Fery dan 3 untuk Kapal Tradisional.

Untuk melakukan pengamatan, dipilih perjalanan pagi dan sore pada setiap rute/ jalur pada perjalanan sampel dengan Kapal Tradisional 18 kali, yaitu 9 kali perjalanan pagi, dan 9 kali perjalanan sore, dan Kapal Fery 6 kali, yaitu 3 kali perjalanan pagi dan 3 kali perjalanan sore, dengan mempertimbangkan hari libur.

Pada waktu melakukan pengamatan, disediakan form angket sebanyak 18

angket untuk Kapal Tradisional dan 6 angket untuk Kapal Ferry dan peneliti mengisi angket segera setelah perjalanan berakhir dengan mengisi hal-hal yang dialami pada waktu menggunakan sarana penyeberangan.

Untuk sampel jalur atau rute kapal penyeberangan untuk kapal penumpang ada 3, yaitu di pelabuhan Ajibata-Tomok, Simanindo-Tigaras, Pangururan-Tamba, dan 2 sampel jalur atau rute penyeberangan untuk kapal ferry di pelabuhan Ajibata-Ambarita, dan Simanindo-Tigaras yang berlangsung selama kurang lebih 1 bulan.

Pengumpulan data primer dilakukan dengan melaksanakan wawancara dengan Kepala Seksi LLASDP Dinas Perhubungan Kabupaten Samosir pada hari yang sudah ditentukan/ dijanjikan dan melakukan tanya jawab menggunakan pedoman yang telah disediakan. Pengumpulan data primer juga dilakukan dengan observasi/ pengamatan dengan alat yang digunakan yaitu kuesioner dan angket.

Data yang terkumpul kemudian dianalisis secara dekriftif, normatif dan logis; yaitu menggambarkan secara tepat sifat-sifat suatu individu, keadaan, gejala atau kelompok tertentu, atau untuk menentukan penyebaran suatu gejala, atau untuk menentukan ada tidaknya hubungan antara suatu gejala dengan gejala lain dalam masyarakat mengenai kondisi rilil dari praktek jasa angkutan penyeberangan; menghubungkan-nya dengan aturan-aturan hukum yang berlaku, dengan akal sehat dan ilmu pengetahuan.

Penarikan kesimpulan dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan penalaran induktif. Melalui penalaran induktif tersebut penarikan kesimpulan yang sifatnya umum dilakukan dengan melihat kepada fakta-

⁸ Elisabeth Nurhaini Butarbutar, 2018, *Metode Penelitian Hukum*, Refika Aditama, Bandung, hlm. 96.

fakta konkrit yang bersifat khusus dari hasil penelitian yang sedang diteliti.

C. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

1. Hasil Penelitian

a. Gambaran Umum tentang Pelayaran di Danau Toba

Danau Toba adalah sebuah danau vulkanik, di tengah-tengahnya terdapat sebuah pulau yang bernama Pulo Samosir yang merupakan wilayah dari Kabupaten Samosir. Secara geografis Kabupaten Samosir terletak di antara 2021'38"-2049'48" Lintang Utara dan 98024'00"-99001'48" Bujur Timur dengan ketinggian antara 904 - 2.157 meter di atas permukaan laut. Luas wilayahnya \pm 2.069,05 km², terdiri dari luas daratan \pm 1.444,25 km² (69,80 persen), yaitu seluruh Pulau Samosir yang dikelilingi oleh Danau Toba dan sebahagian wilayah daratan Pulau Sumatera, dan luas wilayah danau \pm 624,80 km² (30,20 persen),⁹ dengan jumlah penduduk sekitar 136.441 jiwa.¹⁰ Kabupaten Samosir dikelilingi oleh Kabupaten Simalungun, Kabupaten Tobasa, Kabupaten Tapanuli Utara, Kabupaten Humbang Hasundutan, Kabupaten Dairi, Kabupaten Pakpak Barat, dan Kabupaten Karo.

Masyarakat Pulo Samosir umumnya melakukan kegiatan di bidang pertanian (petani), penangkapan ikan (nelayan), pelaku usaha kecil dan menengah (UMKM), buruh, pengelola dan pekerja di bidang wisata (objek wisata), hingga penyediaan jasa transportasi darat dan danau di sekitar Danau Toba.¹¹

Salah satu kegiatan usaha di Danau Toba adalah penyelenggaraan transportasi kapal penyeberangan dari daerah-daerah tertentu di Pulo Samosir ke daerah-daerah lain di sekitar Danau Toba. Mobilitas masyarakat sekitar Danau Toba sangat bergantung pada kapal penyeberangan, di mana masyarakat menggunakan kapal sebagai sarana untuk distribusi hasil tani

dan belanja ke pusat kota serta sebagai alat penyeberangan bahan-bahan yang akan di usahakan sehingga diperlukan sistem pelayanan yang terbaik yang dapat menghubungkan antara satu kabupaten dengan kabupaten lain di sekitar Danau Toba.

Tabel – 1

Rute Penyeberangan dan Angkutan Penyeberangn di Danau Toba Dari Pulau Samosir ke Daerah Seberang

No.	Jalur	Jenis Kapal	Jumlah yang beroperasi setiap hari
	Kapal Tradisional		
1	Ajibata-Tomok, pp	Kapal Tradisional	4
2	Tuktuk-Tigaraja, pp.	Kapal Tradisional	2
3	Tamba-Pangururan, pp.	Kapal Tradisional	1
4	Nainggolan-Balige, pp.	Kapal Tradisional	1
5	Simanindo-Haranggaol, pp.	Kapal Tradisional	1
6	Simanindo-Tigaras, pp.	Kapal Tradisional	4
7	Onan Rungu-Ajibata, pp.	Kapal Tradisional	1
	Kapal Fery		
1	Ajibata-Tomok,pp	Kapal Ferry	2
2	Ajibata-Ambarita,pp	Kapal Ferry	2
3	Simanindo-Tigaras,pp	Kapal Ferry	2

Selain itu ada kegiatan pelayaran memakai kapal tradisonal antara daerah di sekitar Danau Toba seperti pelayaran dari

⁹ Biro Pusat Statistik Kabupaten Samosir, *Kabupaten Samosir Dalam Angka*, 2021, hlm.4.

¹⁰ *Ibid*, hlm.64.

¹¹ *Ibid*, hlm. 76.

Bakkara-Muara,pp, Muara-Sippingan,pp, Silalahi-Haranggaol,pp.

Berdasarkan tabel di atas, pelabuhan tersebut adalah salah satu rute penyeberangan akses keluar masuk warga Pulo Samosir maupun para pengunjung yang ingin datang ke tempat-tempat wisata yang ada di Danau Toba.

Danau Toba sudah ditetapkan sebagai bagian dari 10 Kawasan Strategis Pariwisata Nasional yang diprioritaskan untuk dikembangkan oleh Kementerian Pariwisata, dan sudah dijadikan ikon Pariwisata nasional. Danau Toba juga sudah dijadikan *Pilot Project* pengelolaan wisata di Indonesia dengan dibentuknya Badan Otoritas Pariwisata yang bertujuan agar pengelolaan danau yang terletak di Sumatera Utara tersebut lebih terkoordinasi sehingga bisa lebih cepat berkembang.

Di tingkat internasional, Danau Toba tercatat sebagai danau terbesar di dunia yang sudah tercatat dalam daftar *Guinness World Records* dimuat dalam situs *British Business Centre* milik Pemerintah Inggris di Indonesia.¹²

Keadaan di atas mendorong para pengunjung semakin ingin berkunjung menjelajahi Danau Toba dan Pulau Samosir. Bagi yang ingin menikmati keindahan Danau Toba, dapat menggunakan alat transportasi kapal penyeberangan saat sudah berada di Danau Toba sebagaimana dipaparkan di atas.

b. Bentuk-bentuk Perlindungan Hukum yang Dilakukan Pengangkut

Bentuk-bentuk perlindungan hukum terhadap penumpang kapal di Danau Toba agar tercapainya kenyamanan, keamanan, dan keselamatan sesuai dengan peraturan perundang-undangan harus terealisasi dengan baik demi tercapainya kepuasan penumpang. Perlindungan hukum yang diterima tidak lepas dari peran pelaku usaha (pengangkut) yang

bertanggungjawab dan mempunyai kewajiban terhadap penumpang selama berada dalam angkutan penyeberangan, karena salah satu ciri dari pihak pengangkut adalah memberikan pelayanan yang terbaik kepada penumpang.

Berdasarkan wawancara dan pengamatan langsung diketahui bentuk-bentuk perlindungan hukum yang dilakukan pengangkut terhadap konsumen pengguna jasa kapal penyeberangan di Danau Toba melalui berbagai perbuatan.

Tabel – 2

Perwujudan Hak Konsumen Dalam Penyelenggaraan Jasa Angkutan Pelayaran di Danau Toba

Hak Konsumen Pengguna Jasa Pelayaran	Perwujudan
Kenyamanan, keamanan, dan keselamatan	<ol style="list-style-type: none">1. Pelayanan nahkoda kepada penumpang selama perjalanan,2. Pemberian informasi mengenai barang kepada penumpang,3. Mendengar dan menyelesaikan keluhan penumpang4. Tindakan nahkoda dalam hal berlayar pada saat cuaca buruk,5. Mengambil tindakan untuk mengatasi/ mengurangi ketakutan penumpang,6. Pengadaan karcis/ tiket awbelum

¹²Simarmata.or.id/ Badan-Otorita-Danau-Toba-Akan-Bekerja-Selama-25Tahun/

<http://Simarmata.Or.Id/> 2016/04/, diakses 5 Agustus 2023 pukul 22.00 WIB.

	<p>menaikan moda angkutan,</p> <p>7. Menyediakan peralatan keselamatan (pelampung) yang memadai,</p> <p>8. Memberikan ganti rugi kepada penumpang yang mengalami kerugian,</p> <p>9. Memenuhi persyaratan kualifikasi angkutan penyeberangan,</p> <p>10. Pencantuman nama kapal,</p> <p>11. Penyebutan kepemilikan kapal.</p>
--	---

c. Peran Dinas Perhubungan Terhadap Penyedia Jasa Kapal Penyeberangan di Danau Toba

Dalam mencapai terciptanya sistem lalu lintas yang baik terhadap kenyamanan, keamanan, dan keselamatan saat menggunakan transportasi kapal penyeberangan di Danau Toba, maka diperlukannya peran dari pemerintah, dalam hal ini Dinas Perhubungan Bidang Lalu Lintas Angkutan Sungai, Danau dan Perairan (LLASDP). Pelaksanaan tugas LLASDP di Danau Toba dapat dipaparkan di bawah ini.

Tabel - 3
Pelaksanaan Pengawasan Penyelenggaraan Angkutan di Danau Toba

No.	Hal	Keterangan/Jawaban Kepala Bidang LLASDP
1	Peran oleh Dinas Perhubungan	1. Melakukan pengawasan sisi darat.

		2. Melakukan pengawasan manifest.
2	Pengawasan yang dilakukan	<p>1. Rapat koordinasi tentang keselamatan dan administrasi kapal, dan tarif kapal.</p> <p>2. Setiap hari dengan ditempatkannya petugas pada pos di pelabuhan.</p> <p>3. Setiap bulan laporan produktifitas penumpang</p> <p>4. Setiap 6 (enam) bulan melakukan pengawasan tentang situasi dan keadaan kapal</p>
3	Acuan SOP yang dipenuhi oleh pengangkut	Memenuhi Standar Pelayanan Minimal (SPM)
4	Persyaratan teknis yang harus dipenuhi	Memiliki surat ukur, surat izin trayek atau operasional, dan memiliki SKKSD yang dikeluarkan oleh KSOPP

Berdasarkan data di atas diketahui bahwa tugas dan tanggung jawab Dinas Perhubungan hanya melakukan pengawasan di darat dan manifes. Pihak Dinas Perhubungan hanya melakukan pendataan penumpang dan barang penumpang serta menjaga situasi sekitar dermaga yang menjadi tempat naik turun penumpang.

2. Pembahasan **a. Bentuk-bentuk Perlindungan Hukum yang Dilakukan Pengangkut**

Bentuk dasar hubungan hukum antara pelaku usaha pengangkutan penyeberangan dengan masyarakat pengguna jasa angkutan kapal adalah

perjanjian yang melahirkan perikatan di antara kedua belah pihak sebagaimana diatur di dalam KUH Perdata. Sebagai perikatan yang lahir dari perjanjian, di antara para pihak ada hak, kewajiban, dan tanggung jawab. Kontrak atau perjanjian mengikat atas isinya dan mengikat kepada para pihak secara hukum.¹³

Perjanjian pengangkutan, khususnya pelayaran ini dapat dilahirkan melalui berbagai perbuatan yang menunjukkan kesepakatan di antara para pihak. Pemberian tiket kepada penumpang dapat dikategorikan sebagai kontrak standar.¹⁴

Mengingat bahwa persoalan pengangkutan ini menyangkut kepentingan umum (publik), maka selanjutnya diatur di dalam peraturan perundang-undangan lain yang berhubungan dengan Pelayaran dan Perlindungan Konsumen, dengan maksud melindungi kepentingan masyarakat (umum) di dalam kegiatan tersebut.

Perlindungan hukum terhadap penumpang sebagai konsumen jasa transportasi penyeberangan diperlukan sehingga mereka memperoleh kenyamanan, keamanan dan keselamatan. Sebagaimana ditegaskan pada Pasal 1 angka (1) UUPK, perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen. Cakupannya meliputi perlindungan dalam hal memperoleh barang dan atau jasa dan perlindungan terhadap akibat dari pemakaian barang dan atau jasa tersebut.¹⁵ Dalam kaitan ini diperlukan bentuk-bentuk pelayanan yang diberikan oleh pengangkut yaitu nahkoda kapal sesuai dengan tugas, kewajiban dan tanggung jawab yang diatur di dalam UUP dan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan

Danau serta peraturan-peraturan teknis terkait.

Di dalam peraturan-peraturan itu nahkoda adalah salah seorang awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yaitu melaksanakan kewajiban dan tanggung jawab pengangkut yang baik agar tercapainya hak-hak penumpang yang salah satunya hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan bagi penumpang.

Pengangkutan dalam arti luas ini erat hubungannya dengan tanggung jawab pengangkut apabila terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian. Artinya, tanggung jawab pengangkut mulai berjalan sejak penumpang dan/ atau barang dimuat ke dalam alat pengangkut sampai penumpang diturunkan dari alat pengangkut atau barang dibongkar dari alat pengangkut atau diserahkan kepada penerima. Tanggung jawab dapat diketahui dari kewajiban yang telah ditetapkan dalam perjanjian pengangkutan atau Undang-Undang Pengangkutan. Kewajiban utama pengangkut adalah antara lain mengangkut penumpang dan/ atau barang dengan nyaman, aman, dan selamat sampai di tempat tujuan, memberikan pelayanan yang baik, mengganti kerugian penumpang dalam hal adanya kerugian yang menimpa penumpang, memberangkatkan penumpang sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan. Kewajiban utama mengikat sejak penumpang atau pengirim barang melunasi biaya pengangkutan. Begitu juga terhadap para penumpang selaku konsumen pengguna pengguna transportasi penyeberangan kapal di Danau Toba.

Berdasarkan bentuk-bentuk perlindungan hukum oleh pengangkut di

¹³ Janus Sidabalok, Kosman Samosir, Christopher Lumban Gaol, *Hukum Kontrak dan Perancangan Kontrak*, 2023, Medan, Yayasan Kita Menulis, hlm. 34.

¹⁴ *Ibid*, hlm, 65.

¹⁵ Janus Sidabalok, *Hukum Perlindungan Konsumen di Indonesia*, Bandung, Citra Aditya Bakti, 2022, hlm. 1.

atas, bahwa bentuk-bentuk perlindungan hukum yang dilakukan oleh nahkoda kapal di Danau Toba kepada konsumen untuk mencapai kenyamanan, keamanan, dan keselamatan tidak atau belum terlaksana dengan baik. Apabila dilakukan perbandingan antara bentuk-bentuk perlindungan hukum yang diatur oleh Undang-Undang dengan yang telah dilakukan oleh pengangkut serta yang diterima oleh penumpang maka dapat dipastikan 80% tidak terlaksana. Namun masih banyak para penumpang tidak sadar akan bentuk perlindungan hukum yang diberikan tidak efisien, hal ini disebabkan karena rendahnya pengetahuan para penumpang akan hak-hak mereka yang seharusnya yang sebagaimana yang telah diatur oleh undang-undang. Adapun permasalahan rasa tidak nyaman, tidak aman, dan rasa tidak sampai dengan selamat di tempat tujuan disebabkan oleh beberapa faktor yang dialami.

Beberapa hal sebagai bagian dari bentuk-bentuk perlindungan hukum yang tidak terlaksana dengan baik yang dilakukan oleh pengangkut, terdiri dari:

1. Keselamatan Kapal

Keselamatan kapal penyeberangan di Danau Toba adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan, pelistrikan, stabilitas, tata susunan serta alat-alat keselamatan pada kapal. Karena syarat yang ada sangat berpengaruh besar pada kenyamanan, keamanan, dan keselamatan kapal saat berlayar. Keselamatan kapal menjadi tanggung jawab pengangkut kapal penyeberangan di Danau Toba dalam memberikan kenyamanan, keamanan, dan keselamatan penumpang. Namun pada kenyataannya pada saat cuaca buruk Kapal Tradisional di Danau Toba sangat goyang saat berlayar melewati ombak yang membuat penumpang tidak nyaman, tidak aman, dan takut saat di dalam kapal. Sedangkan pada Kapal Fery saat berlayar tidak mengalami goyang saat dalam keadaan cuaca buruk, hal itu karena kapal memiliki

struktur kapal yang baik dalam hal lulus syarat kelaiklautan kapal.

2. Pemuatan

Pada kenyataannya saat menggunakan jasa Kapal Tradisional. peletakan muatan barang seperti sepeda motor 15 dari 18 kapal menempatkan pada tempat yang menimbulkan rasa kecemasan bagi pemilik barang sepeda motor, yaitu pada sisi kiri kanan yang sangat rapat dengan besi pembatas kapal yang dapat membuat sepeda motor penumpang rusak akibat gesekan dengan besi, dan menimbulkan terhambatnya akses keluar masuknya para penumpang. Sedangkan pada Kapal Fery pemuatan terhadap barang dilakukan dengan menempatkan kendaraan sepeda motor dan mobil pada tempat yang aman, di mana wadah atau parkir untuk kendaraan sangat memadai.

3. Profesional

Pengangkut seperti tidak memiliki kemampuan cakap, karena pengangkut tidak paham dengan tugas-tugasnya di kapal mengenai peralatan yang ada di kapal, pihak pengangkut Kapal Tradisional sangat minim arahan memberikan informasi dari pengangkut kepada para penumpang mengenai penggunaan alat-alat keselamatan seperti pelampung saat di atas kapal. Para Penumpang juga tidak diarahkan ke tempat yang menjamin keselamatan para penumpang. Sedangkan pada Kapal Fery adanya informasi yang diberikan kepada para penumpang lewat informasi tertulis pada setiap dinding yang ditempelkan dan arahan dari petugas kapal untuk penumpang berada pada tempat yang nyaman, aman, dan sampai dengan selamat ke tempat tujuan.

4. Pengadaan tiket

Para pengangkut seharusnya wajib menyediakan tiket atau penanda lainnya bagi penumpang saat ingin menaiki kapal penyeberangan di Danau Toba, di mana diketahui saat ini para penumpang yang menggunakan Kapal Tradisional tidak

diberikan tiket saat menggunakan angkutan kapal penyeberangan di Danau Toba, hal itu terjadi karena sudah menjadi kebiasaan para penumpang yang menaiki kapal penyeberangan di Danau Toba, para konsumen pengguna jasa transportasi kapal penyeberangan di Danau Toba cukup hanya membayar ongkos atau biaya penyeberangan kepada pengangkut yang bertugas di dalam kapal ketika kapal sudah berlayar.

Ketiadaan tiket atau penanda inilah sebenarnya yang membuat kapal penyeberangan di Danau Toba melebihi muatan kapal, karena para penumpang tidak menggunakan tiket, sebab apabila penumpang menggunakan tiket atau suatu penanda, maka pihak ASDP Penyeberangan Kapal di Danau Toba akan mengangkut sesuai dengan kapasitas penumpang dalam kapal. Apalagi jika mengingat kembali kejadian tenggelamnya kapal KM Sinar Bangun yang tenggelam karena mengangkut muatan yang melebihi kapasitasnya serta ketiadaan tiket menimbulkan kecurigaan bagi para penumpang akan tarif ongkos yang menjadi semena-mena pengangkut saat meminta kepada penumpang saat di atas kapal serta penumpang takut akan barangnya apabila saat turun barang yang dimiliki diambil oleh orang lain, apalagi yang diketahui bahwa tiket merupakan bukti sah dalam perjanjian pengangkutan. Namun pada Kapal Fery dilakukannya pengadaan tiket, sehingga para penumpang merasa nyaman, aman saat menggunakan jasa kapal penyeberangan Kapal Fery.

5. Pelayanan

Pada saat menaiki kapal tradisional, 1 dari 18 kali menaiki kapal, ditemukan pihak pengangkut tidak memberikan teguran kepada para penumpang yang tidak tertib saat kapal berlayar, padahal jelas penumpang yang tidak tertib dapat mengganggu kenyamanan, keamanan serta keselamatan penumpang lainnya. Sedangkan pada Kapal Fery pihak

pengangkut selalu rutin untuk mengawasi para penumpang, sehingga para penumpang tertib saat kapal sedang berlayar.

Dengan demikian, pemenuhan bentuk-bentuk perlindungan hukum yang diberikan oleh pengangkut masih banyak yang harus dibenahi, permasalahan yang ada tidak lepas kemungkinan akan menimbulkan kecelakaan bagi penumpang maupun kapal saat sedang berlayar di Danau Toba, karena pada kenyataannya masih ada rasa takut atau kekecewaan yang didapatkan oleh para konsumen atau penumpang terhadap pelayanan yang diberikan atau yang disediakan pengangkut saat menaiki kapal. Hal tersebut bertujuan agar tercapainya kenyamanan, keamanan, dan keselamatan bagi para penumpang saat menaiki atau berlayar menggunakan kapal penyeberangan di Danau Toba.

Untuk mewujudkan kenyamanan dilakukan dengan mendengarkan para penumpang saat bertanya dan menyampaikan keluhan kepada pemilik/nahkoda kapal, sopan dan ramah kepada penumpang, memberikan teguran kepada penumpang yang merokok, mengemudi kapal dalam keadaan sehat jasmani dan rohani, memakai pakaian seragam disertai identitas, memiliki sertifikasi kompetensi, memperlakukan atau melayani konsumen secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif, menyediakan toilet bagi penumpang dengan air yang berlimpah.

Untuk mewujudkan keamanan ini dilakukan dengan memberikan tiket kepada penumpang, menempatkan barang-barang penumpang pada tempat yang aman, memberikan ganti rugi kepada penumpang yang mengalami luka-luka dan kerusakan barang akibat dari kelalaian pengangkut.

Untuk mewujudkan keselamatan ini dilakukan dengan menaikkan dan menurunkan penumpang di pelabuhan dengan tertib dan teratur, mengarahkan penumpang duduk ke penumpang dan

tidak berada pada lokasi yang membahayakan keselamatan, mengarahkan penumpang wajib memakai pelampung selama kapal berlayar, memenuhi persyaratan teknis kelaiklautan kapal, menempatkan kendaraan pada tempat yang tidak mengganggu aksesibilitas keluar masuk penumpang dan stabilitas kapal, menegur penumpang melakukan kegiatan yang dapat menyebabkan kapal tidak seimbang saat berlayar, seperti lompat-lompat.

Terkait dengan hal-hal dia atas maka diperlukan kesungguhan pelaku usaha, dalam hal ini pengusaha angkutan untuk sungguh-sungguh memenuhi aturan standardisasi, dan di lain pihak pemerintah perlu aktif untuk membina dan mengawasi pemenuhan standarsisasi itu sehingga diterapkan dengan baik dan benar.¹⁶

b. Peran Dinas Perhubungan Terhadap Penyedia Jasa Kapal Penyeberangan di Danau Toba

Penyedia jasa kapal penyeberangan di Danau Toba harus memenuhi Standar Operasional Prosedur (SOP) yang tidak lepas dari peran pemerintah yang memiliki tugas dan tanggung jawab seperti yang diatur pada Pasal 30 angka (1) UUPK yang mengatakan, pengawasan terhadap penyelenggaraan perlindungan konsumen serta penerapan ketentuan peraturan perundang-undangnya diselenggarakan oleh pemerintah, masyarakat, dan lembaga perlindungan konsumen swadaya masyarakat yang kemudian ditegaskan pada angka (2) mengatakan, pengawasan oleh pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan oleh Menteri dan/atau menteri teknis terkait.

Selanjutnya ditegaskan secara khusus yang diatur pada Pasal 1 angka (18) Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 61 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau mengatakan, petugas Pemeriksa Standar Pelayanan Minimal adalah

aparatur sipil negara yang memiliki kompetensi di bidang transportasi sungai, danau, dan penyeberangan.

Dalam mengatasi penyedia jasa kapal yang melakukan operasi di luar standar pelayanan minimal (SPM) seperti pengangkut membawa para penumpang dan barang melebihi kapasitas kapal, apalagi pada akhir tahun para wisata banyak yang berkunjung ke Danau Toba yang membuat lonjakan penumpang yang signifikan, maka pihak Angkutan Sungai dan Danau Perairan (ASDP) yang sama halnya dengan Syahbandar melakukan tugas dan tanggung jawab sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No PM 20 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Penyeberangan Danau Toba, yaitu pengawasan, dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.

Agar tercapai standar operasional prosedur (SOP) oleh pengangkut saat berlayar maka dilakukan a. pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal, sertifikasi keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal dan penetapan status hukum kapal, b. pemeriksaan manajemen keselamatan kapal, c. pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran terkait dengan kegiatan bongkar muat barang berbahaya, barang khusus, limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), pengisian bahan bakar, ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, laik layar dan kepelautan, tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran, pemanduan dan penundaan kapal, serta penerbitan Surat Persetujuan Berlayar; d.

¹⁶ Janus Sidabalok, *Hukum Perlindungan Konsumen di Indonesia*, Ibid, hlm. 18.

pemeriksaan kecelakaan kapal, pencegahan dan pemadam kebakaran di perairan pelabuhan penyeberangan, penanganan musibah di danau, pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran; e. Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran; f. pelaksanaan penyusunan rencana induk pelabuhan, daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan penyeberangan, serta pengawasan penggunaannya, pengusulan tarif untuk ditetapkan; dan g. pelaksanaan pengaturan lalu lintas kala ke luar masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal, penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan serta pemberian konsesi atau bentuk lainnya kepada badan usaha lainnya.

Selain melakukan pengawasan, untuk mendukung pelaksanaan SPM pihak pemerintah setempat lewat Dinas Perhubungan memberikan bantuan berupa subsidi alat jaket keselamatan kepada setiap kapal-kapal penyeberangan di Danau Toba, hal tersebut juga telah diatur pada Pasal 21 angka (3) huruf a Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 61 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau mengatakan, stimulus pengembangan Angkutan Sungai dan Danau Tujuan Tertentu dengan jangka waktu yang ditentukan berdasarkan hasil evaluasi, bertujuan untuk meningkatkan upaya keselamatan saat kapal berlayar.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pelaksanaan peran Dinas Perhubungan masih terlaksana 70%. Adapun peran Dinas Perhubungan yang belum atau tidak terlaksana dalam pemenuhan standar pelayanan minimal (SPM) yang menjadi acuan standar operasional prosedur (SOP) akan dijelaskan di bawah ini, terdiri dari:

1. Pengawasan mengenai tarif ongkos yang menjadi salah satu standar

operasional prosedur (SOP) keamanan penumpang yang ingin menaiki kapal tidak ada kejelasan sebagai penanda ketentuan kepemilikan barang, sebab pihak otoritas pelabuhan tidak melakukan pengawasan terhadap pengadaan tiket yang seharusnya dilakukan untuk menjamin barang milik penumpang;

2. Pengawasan terhadap pengadaan manifes dilakukan dengan tidak efisien, karena adanya pungutan biaya yang dilakukan, seakan berupa pungli;
3. Pengawasan tidak dilakukan pada saat kapal melakukan bongkar muat barang, sehingga para penumpang merasa tidak aman terhadap barang-barang yang dibawa, seperti sepeda motor yang ditempatkan pada sisi kiri kanan kapal serta hal tersebut dapat mengganggu stabilitas kapal saat kapal berlayar yang dapat menyebabkan perasaan tidak aman dan takut pada penumpang;
4. Pengawasan terhadap nahkoda, sehingga nahkoda tidak peduli pada penumpang dalam memberikan informasi mengenai peraturan terutama mengenai alat-alat keselamatan di dalam kapal.

Dengan demikian pengawasan yang dilakukan oleh Otoritas Pelabuhan atau Dinas Perhubungan Samosir belum sesuai dengan tugas yang telah diatur oleh Undang-Undang. Kelalaian dan pengabaian terhadap tugas dalam pengawasan masih sering terjadi, padahal peran para pihak sangat berkaitan atau sangat berpengaruh dalam terjalannya sistem lalu lintas yang baik pada angkutan kapal penyeberangan di Danau Toba agar tercapainya kenyamanan, keamanan, dan keselamatan bagi pengangkut dan penumpang serta barang penumpang saat berlayar di Danau Toba.

D. KESIMPULAN DAN SARAN

1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa bentuk-bentuk perlindungan hukum yang dilakukan oleh

pengangkut terhadap konsumen pengguna jasa angkutan penyeberangan di Danau Toba tidak atau belum terpenuhi dengan baik sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan terkait, baik dari sisi kenyamanan, keamanan maupun keselamatan. Sementara itu Dinas Perhubungan Bidang LLASDP telah berusaha keras untuk mewujudkan pemenuhan Standar Operasi Prosedur (SOP) melalui pelaksanaan pengawasan terhadap pemeriksaan nahkoda, pengawasan terhadap bongkar muat barang, spesifikasi kapal, dan pengadaan tiket, pengawasan terhadap surat kelaiklautan kapal, surat ukur kapal (kapasitas kapal), alat-alat keselamatan, dan saat muat barang serta melakukan pembinaan yang dilakukan kepada para pengangkut mengenai memberikan informasi keselamatan kepada penumpang, meskipun hasilnya belum memuaskan.

2. Saran

- a. Agar pengangkut lebih memperhatikan lagi kenyamanan, keamanan, dan keselamatan penumpangnya dengan memberikan arahan kepada penumpang agar menggunakan jaket kapal saat berlayar dan lebih dilakukannya pengawasan saat kapal berlayar dan menegur penumpang yang tidak tertib serta untuk barang penumpang seperti sepeda motor lebih diamankan lagi dengan menyimpan ke tempat yang lebih baik.
- b. Agar petugas Dinas Perhubungan sebaiknya melakukan pengawasan dengan lebih baik lagi atau pengawasan dengan intens serta melaksanakan tugas dengan bersih dan jujur.
- c. Agar pelaku usaha secara perlahan mengubah syarat teknis kelaik lautan kapal saat berlayar dengan mengubah desain bentuk kapal tradisional dengan penambahan *double bottom* pada kapal, hal tersebut agar mengurangi kemiringan kapal saat berlayar melintasi ombak.

DAFTAR PUSTAKA

- Arifin, Syamsul, dkk, 2014, *Pengantar Hukum Indonesia*, Cipta Pustaka Media, Bandung.
- Biro Pusat Statistik Kabupaten Samosir, 2021, *Kabupaten Samosir Dalam Angka*,
- Butarbutar, Elisabeth Nurhaini, 2018, *Metode Penelitian Hukum*, Refika Aditama, Bandung.
- Kristiyanti, Celina Tri Siwi, 2009, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Sinar Grafika, Jakarta.
- Mahmud Peter, Marjuki, 2014 *Penelitian Hukum*, Cetakan Ke – 9, Prenada Media Group, Jakarta.
- Miru, Ahmad dan Sutarman Yodo, 2011, *Hukum Perlindungan Konsumen*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Purwosutjipto, H.M.N, 2003, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3 Hukum Pengangkutan*, Djambatan, Jakarta.
- Sidabalok, Janus, 2020, *Hukum Perdagangan (Perdagangan Nasional dan Perdagangan Internasional)*, Medan, Yayasan Kita Menulis.
- Sidabalok, Janus, 2022, *Hukum Perlindungan Konsumen di Indonesia*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Sidabalok, Janus, Kosman Samosir, Christopher Lumban Gaol, 2023, *Hukum Kontrak dan Perancangan Kontrak*, Medan: Yayasan Kita Menulis.
- Soekanto, Soerjono, 2009, *Pengantar Penelitian Hukum*, Cetakan Ke-8, Universitas Indonesia, Jakarta.
- Widagdo, Setiawan, 2012, *Kamus Hukum*, PT. Prestasi Pustaka, Jakarta.
- Shidarta, 2006, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, edisi Revisi 2006, Gramedia Widiasarana, Jakarta.

- Zulham, 2013, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Cetakan ke-1, Kharisma Putra Utama, Jakarta.
- Akhmad Farul Islam, Imran Ismail, Husain Hamka, 2022, *Pelayanan Publik Pt Angkutan Sungai Danau Dan Penyeberangan Indonesia*, Jurnal Paradigma Administrasi Negara, Universitas Bosawa, Vol. 5, Nomor 1.
- Hendriyansyah, Irma Irawati Puspaningrum, Moh.Hidayaturrehman, 2022, *Kualitas Pelayanan Transportasi Wilayah Kepulauan Kabupaten Sumenep*, Jurnal Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Wiraraja Madura, Vol. 17, Nomor 1.
- Herdayana, *Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Pengguna Jasa Angkutan Penyeberangan di Danau Toba*, <https://repository.uma.ac.id/jspui/bitstream/123456789/9320/1>, diakses 16 Juni 2023.
- M.Merdeka.com., *Mengungkap penyebab-kecelakaan-kapal-sinar-bangun*. <https://M.Merdeka.Com>, diakses 16 Juni 2023.
- Nurul Aulia, 2021, *Pelaksanaan Perlindungan Hukum terhadap Konsumen Pengguna Jasa Kapal Laut di Pelabuhan Penyeberangan Kendari*, Arus Jurnal Sosial dan Humaniora, Vol. 1, Nomor 2.
- Pardede, Ed Frans, *Perlindungan Konsumen Terhadap Pengguna Transportasi Penyeberangan Danau Toba di Pelabuhan Simanindo Berdasarkan Undang-Undang No 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen*, <https://repository.uir.ac.id>, diakses 4 Juli 2023
- Yayuk Sugiarti, 2018, *Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Angkutan Jasa Kapal Penyeberangan*, Jurnal Jendela Hukum, Universitas Negeri Jambi, Vol. 5, Nomor 2.