

**TANGGUNG GUGAT PENGANGKUT ATAS KERUGIAN
YANG DIDERITA PENGGUNA JASA ANGKUTAN AKIBAT
*OVERMACHT***

JURNAL ILMIAH



Oleh:

MUHAMAD TASWIL

D1A015173

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MATARAM
MATARAM**

2020

HALAMAN PENGESAHAN

**TANGGUNG GUGAT PENGANGKUT ATAS KERUGIAN YANG
DIDERITA PENGGUNA JASA ANGKUTAN AKIBAT *OVERMACHT***

JURNAL ILMIAH



Oleh:

MUHAMAD TASWIL

D1A015173

Menyetujui,

Pembimbing Pertama,

A handwritten signature in black ink, which appears to read "Sudiarto".

Prof. Dr. H. Sudiarto,SH.,M.Hum
NIP:195801011987031004

Tanggung Gugat Pengangkut Atas Kerugian Yang Diderita Pegguna Jasa Angkutan Akibat *Overmacht*

**Muhamad Taswil
D1A015173**

**Fakultas Hukum Universitas Mataram
Abstrak**

Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk mengetahui tanggung gugat pengangkut atas kerugian yang diderita pengguna jasa angkutan akibat *overmacht*. Metode penelitian dalam penulisan ini adalah penelitian hukum normatif. Hasil penelitian ini Pengaturan hukum pertanggung gugat terhadap kerusakan diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan yakni kitab Undang-Undang hukum dagang, kitab Undang-Undang hukum perdata Undang-Undang Nomor perkeretaapian, Undang-Undang pelayaran, Undang-Undang penerbangan, Undang-Undang lalu lintas dan angkutan jalan dan Perjanjian-perjanjian para pihak. Pada kasus pertanggung gugat pada kejadian *overmacht* KMP Dharma Rucitra bukan merupakan tanggung jawab pihak pengangkut. Hal ini berdasarkan 41 ayat 2 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan ketentuan Pasal 91 KUHD karena pada kasus tersebut terjadi akibat hantaman gelombang laut yang kemudian Kapal mengalami kegagalan mesin sehingga lambung kapal bocor. Maka kepada pihak pengguna jasa untuk lebih memahami klausa *overmacht* dan Perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum.

Kata kunci : tanggung gugat, pengangkut, kerugian, *overmacht*.

ABSTRACT

LIABILITIES FOR TRANSPORT OF LOSS SUFFERED BY USER TRANSPORT SERVICES DUE TO OVERMACHT

The purpose of this study is to determine the transporter's accountability for losses suffered by users of transportation services due to overmacht. The research method in this paper is normative legal research. The results of this study Legal arrangements for liability for damages are regulated in the provisions of the statutory regulations namely the Commercial Law Act, the Civil Law Act, the Railway Number Act, the Sailing Law, the Aviation Law, the Act of the past cross and road transport and the agreements of the parties. In the case of accountability over the KMP Dharma Rucitra overmacht incident is not the responsibility of the bearer. This is based on 41 paragraph 2 of Law Number 17 Year 2008 Concerning Shipping and the provisions of Article 91 of the Criminal Code because in such cases occur due to the impact of sea waves which then the ship has engine failure so that the hull is leaking. and Water transport companies must insure their responsibilities and carry out basic passenger protection insurance.

Keywords: accountability, carrier, loss, overmacht.

I. PENDAHULUAN

Pengangkutan yang terjadi di Indonesia baik itu pengangkutan dari jalur darat, laut maupun udara ternyata pada prakteknya tidak selalu berjalan sesuai dengan apa yang dijanjikan oleh pihak pengangkut. Keadaan-keadaan yang berada di luar kehendak manusia yang biasa di sebut sebagai keadaan *overmacht*. Keadaan *overmacht* merupakan salah satu keadaan yang menjadi faktor seseorang melakukan wanpretasi terlebih dalam hal pengangkutan yang dalam hal ini contohnya gempa bumi, banjir, kebakaran, longsor dan keadaan lainnya yang di luar keinginan manusia.

Kondisi lintas darat, laut maupun udara yang terkadang tidak stabil yang disebabkan oleh faktor cuaca maupun iklim, bisa menyebabkan suatu keadaan barang yang diangkut oleh lembaga pengangkutan menjadi catata atau bahkan hilang ditengah proses pengantaran. Kondisi inilah yang menekan pihak pengangkut untuk dituntut bertanggung jawab atas kerugian barang yang catat atau hilang padahal pada kenyataannya pihak pengangkut sebenarnya telah menjalankan pengiriman sesuai dengan standar operasional prosedur yang telah ditetapkan dalam perjanjian pengangkutan sebelum barang dikirimkan. Akan tetapi, karena keadaan di luar kehendak atau keingan pengangkut yang biasanya disebut dengan keadaan *overmacht* sehingga pengangkut dibebankan tanggung jawab oleh pengguna jasa untuk tetap melakukan ganti rugi. Berdasarkan uraian di atas maka, maka dapat disusun rumusan masalah sebagai berikut: 1) Bagaimana pengaturan hukum pertanggung gugat pengangkut dalam hal kerugian yang dialami karena *overmacht* ? dan 2) Bagaimana pertanggung gugat pihak

pengangkut atas kerugian yang diderita oleh pengguna jasa angkutan akibat *overmacht*?

Untuk menjawab rumusan permasalahan tersebut diatas digunakan jenis penelitian Normatif. Dalam penelitian normatif menggunakan metode pendekatan peraturan perundang-undangan, konseptual, dan pendekatan analisis.

II. PEMBAHASAN

Pengaturan Hukum Pertanggung Gugat Pengangkut Dalam Hal Kerugian Yang Dialami Karena *Overmacht*

Pengangkutan adalah proses pemindahan barang dan/atau orang dari tempat asal ke tempat tujuan.¹ Adapun yang menjadi fungsi pengangkutan itu adalah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai.²

Pada dasarnya fungsi pengangkutan yaitu untuk memindahkan barang atau orang dari suatu tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Jadi dengan pengangkutan dapat diadakan perpindahan barang-barang dari suatu tempat yang dirasa barang itu kurang berguna ketempat di mana barang-barang tadi dirasakan akan lebih bermanfaat.³

Hukum pengangkutan adalah hukum yang mengatur bisnis pengangkutan baik pengangkutan di laut, udara, darat dan perairan pedalaman dan termasuk bagian dari hukum dagang yang tidak terlepas dari bidang hukum perdata.⁴ Pengaturan pengangkutan pada umumnya tidak ditemukan dalam peraturan perundang-undangan, tetapi pengaturannya dibuat secara khusus menurut jenis-jenis pengangkutan.

¹ Ridwan Khairandy, *Pokok-Pokok Hukum Dagang*, Yogyakarta: FH UII Press, 2014, Hlm.371.

² HMN.Purwosujitjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid 3*, Jakarta :Djambatan,1981, Hlm.1.

³Paramitha Rahma Ristyanti, *Tanggung Jawab Para Pihak Terhadap Kerugian Dalam Pengangkutan Sepeda Motor (Studi PT.Astra Honda Motor)*, Universitas Diponegoro Diponegoro Law J Ournal, Vol.5, No.5, ISSN: 2527-4031, 2016, Hlm.2.

⁴Zainal Asikin, *Hukum Dagang*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2013, Hlm 154.

Ketentuan-ketentuan umum mengenai pengangkutan dalam hukum dagang dalam KUHD (Kitab Undang-Undang Hukum Dagang) dapat ditemukan di dalam beberapa Pasal, yaitu sebagai berikut : Buku I Bab V Bagian 2 Pasal 86 sampai dengan Pasal 90 mengenai kedudukan para ekspediter sebagai pengusaha perantara; Buku I Bab V Bagian 2 dan 3, mulai dari Pasal 90 sampai dengan Pasal 98 tentang pengangkutan darat dan pengangkutan perairan darat; Buku II Bab V Pasal 453 sampai dengan Pasal 465 tentang Percarteran Kapal, Buku II Bab V A Pasal 466 sampai dengan Pasal 520 tentang Pengangkutan Barang, dan Buku II Bab VB Pasal 521 sampai dengan Pasal 544a tentang Pengangkutan orang; Buku II Bab XIII Pasal 748 sampai dengan Pasal 754 mengenai kapal-kapal dan alat-alat pelayaran yang berlayar di sungai dan perairan pedalam.

Sedangkan ketentuan-ketentuan tentang pengangkutan di luar KUHD terdapat dalam sumber-sumber khusus, yaitu antara lain ; Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian; Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran; Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan; Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan; Dan Perjanjian-Perjanjian Para Pihak.

Sebelum membahas perjanjian pengangkutan ada baiknya dibahas pengertian perjanjian secara umum terlebih dahulu yaitu perjanjian ialah suatu peristiwa di mana seseorang berjanji kepada orang lain atau di mana dua orang tersebut saling berjanji untuk menyelenggarakan suatu hal. Perikatan (*Verbinten*) merupakan hubungan hukum antara dua pihak di dalam lapangan harta kekayaan, di mana pihak yang satu (kreditur) berhak atas prestasi dan pihak

yang lain (debitur) berkewajiban memenuhi prestasi itu.⁵ Pasal 1233 KUHPerdara menyatakan “ Tiap-tiap perikatan dilahirkan baik karena persetujuan, baik karena undang-undang”.

Dalam hal ini persetujuan diartikan sebagai perjanjian. Jadi Perikatan dapat lahir dari perjanjian ataupun undang- undang. Perjanjian merupakan kesepadanan dari istilah bahasa Belanda yaitu *overeenkomst* atau *agreement*.⁶ “Menurut R.Subekti, perjanjian pengangkutan merupakan suatu perjanjian di mana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu kelain tempat, sedangkan pihak yang lainnya menyanggupi akan membayar ongkosnya”.⁷

Berdasarkan prinsipnya pengangkutan adalah perjanjian yang tidak tertulis, tiap pihak mempunyai kebebasannya dalam menentukan hak dan kewajiban yang harus dipenuhi dalam pengangkutan. Adapun subjek perjanjian pengangkutan meliputi tiap pihak yang berkepentingan dalam pengangkutan, di mana subjek pengangkutan mempunyai status yang diakui oleh hukum yaitu sebagai pendukung hak dan kewajiban dalam pengangkutan.

Pendukung dari hak dan kewajiban ini dapat berupa badan hukum ataupun manusia pribadi. Tiap pihak yang berkepentingan dalam pengangkutan melakukan persetujuan yang meliputi apa yang akan menjadi objek dalam pengangkutan

⁵Ridwan Syahrani, *Selak Beluk Dan Asas-Asas Hukum Perdata*, Alumni, Bandung, 2010, Hlm.196.

⁶Ahdiana Yuni Lestari, Endang Hariyani, *Dasar Dasar Pembuatan Kontrak Dan Aqad*, Moco Media, Yogyakarta,2009,Hlm.1.

⁷Subekti, *Aneka Perjanjian*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2008, Hlm.69

tersebut, bagaimana tujuan yang hendak dicapai dalam pengangkutan tersebut, syarat-syarat dalam pengangkutan dan juga bagaimana tujuan tersebut dapat dicapai melalui perjanjian pengangkutan.

Dalam perjanjian pengangkutan dilibatkan dua pihak, yaitu ada pihak pengangkut barang dan pihak pengirim barang atau penumpang. Sehingga jika terjadinya kesepakatan diantara kedua belah pihak tersebut maka pada saat itulah lahir perjanjian pengangkutan. Di mana pengertian perjanjian menurut Pasal 1313 KUH Perdata adalah : suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih.

Dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan tentunya tidak selalu berjalan sesuai dengan apa yang diinginkan kedua belah pihak, berbagai macam permasalahan yang menyebabkan kerugian yang dialami oleh pengguna jasa. Ketika pengguna jasa mengalami kerugian maka pengangkut tentunya harus memberikan tanggung jawab.

Pertanggung Gugat Pihak Pengangkut Atas Kerugian Yang Diderita Oleh Pengguna Jasa Angkutan Akibat *Overmacht*

Konsep Perlindungan Hukum Konsumen Atas Kerugian Yang Diderita Dalam Menggunakan Jasa Angkutan Barang

Pengertian konsumen menurut Undang-Undang Perlindungan Konsumen Pasal 1 Angka 2 adalah setiap orang pemakai barang dan/atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga orang lain maupun makhluk hidup lain, dan tidak untuk diperdagangkan. Hal ini berarti bahwa

konsumen merupakan individu pengguna atau pemakai langsung barang dan jasa yang disediakan atau ditawarkan oleh penyedia jasa dalam hal ini jasa pengangkutan barang.

Pengertian perlindungan konsumen menurut Pasal 1 butir 1 UUPK adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen. Dari pengertian tersebut berarti perlindungan konsumen berarti mengupayakan segala hal untuk terjaminnya kepastian hukum yang bertujuan untuk memberikan perlindungan kepada konsumen.

Sebelum melakukan pertanggung gugat terlebih dahulu pengangkut harus dinyatakan apakah kejadian yang menimpa dirinya adalah kejadian *overmacht* atau tidak, karena hal ini merupakan suatu putusan yang menentukan apakah lembaga jasa pengangkut dapat dimintai tanggung jawab atau tidak.

Lembaga yang memiliki tanggung jawab dalam memberikan keputusan *overmacht* atau tidak adalah lembaga KNKT. Komite Nasional Keselamatan Transportasi, disingkat KNKT (bahasa Inggris: *National Transportation Safety Committee*, disingkat NTSC) adalah sebuah lembaga pemerintahan nonstruktural Indonesia yang melaksanakan tugas dan fungsi investigasi kecelakaan transportasi. KNKT dibentuk berdasarkan Keputusan Presiden Nomor 105 Tahun 1999.⁸

Komisi ini bertanggung jawab untuk melakukan investigasi atas kecelakaan transportasi baik darat, laut maupun udara kemudian memberikan

⁸ Komite Nasional Keselamatan Transportasi, Diakses Pada https://id.wikipedia.org/wiki/Komite_Nasional_Keselamatan_Transportasi Tanggal 27 Juni 2020 Pukul 15:30 WITA.

usulan-usulan perbaikan agar kecelakaan yang sama tidak lagi terjadi pada masa depan. KNKT berada di bawah dan bertanggung jawab kepada presiden. Komisi ini beranggotakan lima orang yang ditunjuk oleh Presiden untuk masa lima tahun.⁹

Kasus *Overmacht* Pada Perusahaan Pengangkut Barang Yang Menyebabkan Kerugian Bagi Pengguna Jasa

Salah satu kasus yang akan penulis teliti adalah kasus gagal bersandarnya KMP Dharma Rucita III. Seperti yang dikutip dari berita Inside Lombok (<https://insidelombok.id/>). KMP Dharma Rucitra III pada pukul 17:30 WITA KMP Dharma Rucitra III berangkat dari pelabuhan lembar dan mengalami kemiringan ketika hendak bersandar di Dermaga 2 Pelabuhan Padangbai, Bali pada hari Jumat (12/06/2020) pukul 21.50 WITA.¹⁰

KMP Dharma Rucitra III mengalami gagal sandar diduga karena kebocoran lambung kapal yang dimasuki air sehingga mengakibatkan keseimbangan kapal menghilang dan miring ke sebelah kiri. Sebelumnya, KMP Dharma Rucitra III berangkat dari Pelabuhan Lembar pada pukul 17.30 WITA. Kemudian kapal sampai di Area I Perairan Dermaga 2 Pelabuhan Padangbai pada pukul pada 21.50 WITA ketika melakukan manufer untuk sandar.¹¹

⁹ *Ibid.*

¹⁰ Redaksi, Gagal Sandar Kmp Dharma Rucitra Iii Jurusan Lembar Nyaris Tenggelam, diakses pada <https://insidelombok.id/Berita-Utama/Gagal-Sandar-Kmp-Dharma-Rucitra-Iii-Jurusan-Lembar-Padangbai-Nyaris-Tenggelam/>, Diakses Pada 13 Juni 2020 Pada Pukul 11:40 Wita.

¹¹ *Ibid.*

Namun, kapal tersebut mengalami kemiringan yang diduga disebabkan oleh lambung kapal bocor, sehingga air masuk ke dalam. Ketika hampir berhasil sandar, kapal mengalami kegagalan mesin akibat diterjang gelombang tinggi pada waktu melintasi sehingga lambung kapal menyentuh dasar Dermaga 2 Pelabuhan Padangbai. Tidak ada laporan korban jiwa atas kejadian tersebut. Adapun jumlah penumpang yang berhasil dievakuasi yakni sebanyak 60 orang.¹²

Sementara itu, jumlah kendaraan yang dimuat dalam KMP Dharma Rucitra III ini diantaranya delapan unit tronton, 10 unit truk besar, tiga unit truk sedang, tiga unit kendaraan kecil, dan delapan unit sepeda motor. Hingga saat ini pihak terkait sedang melakukan tindak lanjut terhadap kejadian miringnya kapal tersebut.¹³

Senada dengan itu, Koordinator BPTD Pelabuhan Lembar Nelson juga membenarkan kecelakaan yang dialami KMP Dharma Rucitra III berdampak pada arus penyeberangan Lembar masih buka tutup, belum normal. Akibat penyeberangan yang semula menggunakan dua dermaga, kini hanya satu yang bisa dioperasikan di Pelabuhan Padangbai. Sehingga pihak Pelabuhan Lembar pun harus menyesuaikan kapal yang berangkat. Agar tidak terjadi penumpukan antrian di tengah laut untuk kapal yang sandar di Pelabuhan Padangbai Bali.¹⁴

Pada kasus KMP Dharma Rucitra III ketika dilihat dari kronologi Kapal mengalami kegagalan mesin sehingga lambung kapal menyentuh dasar Dermaga II

¹² *Ibid.*

¹³ *Ibid*

¹⁴ *Ibid.*

Pelabuhan Padangbai Kasus tersebut dapat dikategorikan sebagai kasus *overmacht*. Hal ini disebabkan karena lambung kapal yang bocor tersebut terjadi diakibatkan oleh factor alam yang dalam hal ini adalah benturan gelombang laut dengan kapal yang menyebabkan lambung kapal menjadi bocor yang kemudian dimasuki air.

Untungnya pada kejadian ini KMP Dharma Rucitra III tidak terdapat korban jiwa, namun terdapat beberapa kendaraan yang diangkut oleh kapal ini mengalami kerusakan dikarenakan terendam oleh air laut.

Analisis Pertanggung Gugat Pihak Pengangkut Atas Kerugian Yang Diderita Oleh Pengguna Jasa Angkutan Akibat *Overmacht* Pada Kasus KMP Dharma Rucita.

Pada kasus yang diteliti yakni kasus kerugian yang diderita oleh pengguna KMP Dharma Rucitra III tentunya akan mengacu kepada undang-undang tentang pelayaran. Khusus mengenai bentuk pertanggungjawaban pengangkut pada kasus ini dilihat pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang berdasarkan Pasal 40 Ayat (1) menyatakan bahwa “Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya.” Dan ayat (2) menyatakan bahwa “Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.”

Dijelaskan lebih lanjut pada Pasal 41 menyatakan bahwa: “ Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa: kematian atau lukanya penumpang yang di angkut; musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut; keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut; atau kerugian pihak ketiga. Namun, tanggung jawab tersebut dapat ditiadakan apabila 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.

Sehingga berdasarkan tanggung gugat yang penulis uraian tersebut dan dihubungkan dengan kasus *overmacht* KMP Dharma Rucitra III yang disebabkan oleh hantaman gelombang laut yang menyebabkan kerusakan pada mesin dan mengakibatkan bocornya lambung kapal. Pada kasus tersebut, tentunya mengakibatkan kerugian yang diderita oleh pengguna kapal karena kerusakan yang dialami kendaraan yang terendam air laut hingga 2 hari lamanya serta keterlambatan sampainya barang karena beberapa truk yang masih belum dapat dievakulasi juga. Sehingga dalam hal ini tentunya kerugian yang diderita oleh pengguna jasa tidak ditanggung oleh pengangkut. Hal ini dikarenakan bahwa pertanggung jawaban pengangkut terhadap pengguna jasanya dikecualikan apabila kerugian tersebut disebabkan oleh keadaan diluar kehendaknya atau yang disebut sebagai keadaan memaksa yang berujuk pada ketentuan Pasal 41 ayat 2 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan ketentuan Pasal 91 KUHD.

III. PENUTUP

Kesimpulan

Pengaturan hukum mengenai pertanggung gugat terhadap kerusakan yang dialami oleh pengguna jasa yang dalam hal ini adalah konsumen yang diakibatkan oleh *overmacht* diatur dalam berbagai ketentuan peraturan perundang-undangan yang ada di Indonesia yakni Pasal 91 kitab Undang-Undang hukum dagang, Pasal 1245 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Pasal 88 Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, Pasal 41 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Pasal 193 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan dan Perjanjian-perjanjian para pihak. Pada peraturan-peraturan hukum tersebut memberikan pembebanan tanggung gugat kepada pihak pengangkut apabila terjadi kerugian atau kerusakan yang ditimbulkan oleh pengangkut. Namun, tanggung gugat tidak dapat dibebankan kepada pengangkut apabila kerusakan atau kerugian tersebut disebabkan oleh keadaan *overmacht*.

Pada kasus tanggung gugat yang dilakukan oleh pengguna jasa pada kejadian *overmacht* KMP Dharma Rucitra III yang hampir tenggelam mengakibatkan kerugian yang diderita oleh pengguna jasa dikarenakan proses evakuasi yang berlangsung lama bukan merupakan tanggung jawab dari pihak pengangkut. Hal ini berdasarkan pada ketentuan Pasal 41 Ayat 2 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan ketentuan Pasal 91 KUHD yang memberikan perlindungan hukum bagi pengangkut untuk tidak dibebankan

tanggung jawab akibat kerugian yang dialami oleh pengguna jasa karena pada kasus tersebut KMP Dharma Rucitra hampir tenggelam dikarenakan hantaman gelombang laut yang kemudian Kapal mengalami kegagalan mesin sehingga lambung kapal bocor.

Saran

Diharapkan kepada pihak pengguna jasa untuk lebih memahami klausa *overmacht* sehingga ketika terjadi *overmacht* pengguna jasa dapat mengetahui hak dan kewajibannya. dan diharapkan Perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Ahdiana Yuni Lestari, Endang Hariyani, 2009, *Dasar Dasar Pembuatan Kontrak Dan Aqad*, Moco Media, Yogyakarta.
- Ariyanto, Jurnal, 2016, *Perbandingan Asas Itikad Baik; Dalam Perjanjian Menurut System Hukum Civil Law (Eropacontinental) Dan Common Law (Anglosaxon)*, Vol.2, Nomor 2, ISSN : 2356-4164, Singaraja : Faculty Of Law And Social Sciences Ganesha University Of Education.
- HMN.Purwosujitjpto, 1982, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid 3*, Jakarta :Djambatan Ridwan Khairandy, 2014, *Pokok-Pokok Hukum Dagang*, Yogyakarta: FH UII Press.
- Paramitha Rahma Ristyanti, 2016, *Tanggung Jawab Para Pihak Terhadap Kerugian Dalam Pengangkutan Sepeda Motor (Studi PT.Astra Honda Motor)*, Universitas Diponegoro Diponegoro Law J Ournal, Vol.5, No.5, ISSN: 2527-4031.
- Rahman Agus Ramadhan, 2015, *Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Provider Seluler Sebagai Konsumentenatas Promo Yang Dikeluarkan Oleh Pelaku Usaha Melalui Media Iklan Di Pt.Indonesai Satelite (Skripsi)*, Universitas Jenderal Soedirman, Purwokerto.
- Ridwan Syahrani, 2010, *Selak Beluk Dan Asas-Asas Hukum Perdata*, Alumni, Bandung.
- Subekti, 2008, *Aneka Perjanjian*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Zainal Asikin, 2013, *Hukum Dagang*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.

INTERNET

- Komite Nasional Keselamatan Transportasi*, Diakses Pada https://id.wikipedia.org/wiki/Komite_Nasional_Keselamatan_Transportasi Tanggal 27 Juni 2020 Pukul 15:30 WITA.
- Redaksi, Gagal Sandar Kmp Dharma Rucitra Iii Jurusan Lembar Nyaris Tenggelam, diakses pada <https://insidelombok.id/berita-utama/gagal-sandar-kmp-dharma-rucitra-iii-jurusan-lembar-padangbai-nyaris-tenggelam/>, Diakses Pada 13 Juni 2020 Pada Pukul 11:40 Wita.
- Redaksi Lombok post, KMP Dharma Rucita Nyaris Karam, Penyeberangan Lembar-Padangbai Terganggu, Diakses pada <https://lombokpost.jawapos.com/giri-menang/15/06/2020/kmp-dharma-rucita-nyaris-karam-penyeberangan-lembar-padangbai-terganggu/> diakses pada 18 juni 2020 pada pukul 11:55 WITA.