CAUSA
ISSN 3031-0369

Jurnal Hukum dan Kewarganegaraan
Vol 16 No 10 Tahun 2026
Cahaya Ilmu Bangsa Institute

# ALOKASI RISIKO TERHADAP PERJANJIAN ANTARA PENUMPANG DAN PEMILIK USAHA KAPAL LONGBOAT DI KOTA BANGUN: STUDI PRAKTIK DAN TANGGUNG JAWAB HUKUM

**Saira Shabrina[1], Rahmatullah Ayu Hasmiati[2], Rio Arif Pratama[3]**

**Email:** 2211102432073@umkt.ac.id

**Program Studi S1 Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Muhammadiyah Kalimantan Timur**

**Abstract**

*This study aims to analyze the practice of risk allocation in agreements between passengers and longboat business owners in Kota Bangun District and to examine the legal liability of carriers for risks experienced by passengers under the provisions of Indonesian transportation law. This research employs an empirical legal research method using statutory, conceptual, and empirical approaches. The research data were obtained through interviews with nine informants consisting of passengers, longboat business owners who also serve as boat operators, a port administrator, and a representative of the Transportation Agency of Kutai Kartanegara Regency, as well as questionnaires distributed to 68 respondents who use longboat transportation services. The data were analyzed qualitatively. The results indicate that the practice of risk allocation in longboat transportation services in Kota Bangun District is still based on oral agreements that merely cover travel destinations and transportation fares, without clearly regulating the allocation of rights, obligations, risks, and responsibilities of the parties. In practice, the carrier's legal liability is generally implemented based on customary practices and mutual deliberation whenever losses occur, such as providing assistance to passengers; however, no clear liability mechanism has been established to ensure legal certainty regarding the form of liability or the provision of compensation. This condition reflects a gap between the legal provisions governing transportation and the practices implemented in the field, so that greater legal awareness among the parties, a clearer risk-allocation mechanism, and stronger implementation of safety standards and carrier liability are necessary to ensure legal certainty and optimal legal protection for passengers.*

***Keywords:*** *Risk Allocation; Carriage Agreement; Longboat; Legal Liability.*

**Article History**
Received: Agustus 2026
Reviewed: Agustus 2026
Published: Agustus 2026

**Copyright : Author**
**Publish by : CAUSA**

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

[1] Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Kalimantan Timur
[2] Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Kalimantan Timur

CAUSA
ISSN 3031-0369
Jurnal Hukum dan Kewarganegaraan
Vol 16 No 10 Tahun 2026
Cahaya Ilmu Bangsa Institute

**Abstrak**

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis praktik alokasi risiko terhadap perjanjian antara penumpang dan pemilik usaha kapal longboat di Kecamatan Kota Bangun serta menganalisis tanggung jawab hukum pengangkut terhadap risiko yang dialami penumpang berdasarkan ketentuan hukum pengangkutan di Indonesia. Penelitian ini merupakan penelitian hukum empiris dengan menggunakan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), pendekatan konseptual (*conceptual approach*), dan pendekatan empiris. Data penelitian diperoleh melalui wawancara dengan sembilan informan yang terdiri atas penumpang, pemilik usaha sekaligus nakhoda kapal longboat, pengelola pelabuhan, dan perwakilan Dinas Perhubungan Kabupaten Kutai Kartanegara, serta penyebaran kuesioner kepada 68 responden pengguna jasa kapal longboat. Data kemudian dianalisis secara kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa praktik alokasi risiko dalam penyelenggaraan pengangkutan kapal longboat di Kecamatan Kota Bangun masih didasarkan pada perjanjian lisan yang hanya memuat kesepakatan mengenai tujuan perjalanan dan tarif angkutan, sehingga belum mengatur secara jelas mengenai pembagian hak, kewajiban, risiko, dan tanggung jawab para pihak. Dalam praktiknya, tanggung jawab hukum pengangkut dilaksanakan berdasarkan kebiasaan dan musyawarah apabila terjadi kerugian, seperti memberikan bantuan kepada penumpang, namun belum terdapat mekanisme pertanggungjawaban yang memberikan kepastian hukum mengenai bentuk tanggung jawab maupun pemberian ganti kerugian. Kondisi tersebut menunjukkan adanya kesenjangan antara ketentuan hukum pengangkutan dengan praktik yang berlangsung di lapangan, sehingga diperlukan peningkatan pemahaman hukum bagi para pihak, penyusunan mekanisme pembagian risiko yang lebih jelas, serta penguatan penerapan standar keselamatan dan tanggung jawab pengangkut guna mewujudkan kepastian hukum dan perlindungan hukum yang optimal bagi penumpang.

**Kata Kunci:** Alokasi Risiko; Perjanjian Pengangkutan; Kapal Longboat; Tanggung Jawab Hukum.

## PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang memiliki wilayah perairan lebih luas dibandingkan wilayah daratan. Kondisi geografis tersebut menjadikan transportasi perairan sebagai salah satu sarana yang memiliki peranan strategis dalam menunjang mobilitas masyarakat, distribusi barang, serta mendorong pertumbuhan ekonomi di berbagai daerah (Kendek et al., 2024). Keberadaan transportasi perairan tidak hanya berfungsi sebagai alat

penghubung antarwilayah, tetapi juga menjadi bagian penting dalam penyelenggaraan pelayanan publik yang harus menjamin keselamatan, keamanan, dan kenyamanan bagi setiap pengguna jasa, sehingga penyelenggaraan angkutan di perairan memerlukan pengaturan hukum yang mampu memberikan kepastian mengenai hak, kewajiban, serta tanggung jawab para pihak yang terlibat dalam hubungan pengangkutan (Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran).

Peranan transportasi perairan semakin penting pada daerah-daerah yang memiliki karakteristik geografis berupa sungai, danau, maupun wilayah pesisir yang belum sepenuhnya dapat dijangkau oleh transportasi darat. Dalam kondisi demikian, transportasi sungai menjadi kebutuhan utama masyarakat untuk melakukan aktivitas ekonomi dan sosial (Hardianto & Nasution, 2024). Salah satu wilayah yang masih sangat bergantung pada transportasi sungai adalah Kecamatan Kota Bangun, Kabupaten Kutai Kartanegara, Provinsi Kalimantan Timur, yang dialiri oleh Sungai Mahakam beserta anak-anak sungainya sebagai jalur utama mobilitas masyarakat. Dalam kehidupan sehari-hari, masyarakat memanfaatkan kapal *longboat* sebagai sarana transportasi untuk menghubungkan berbagai desa, mengangkut penumpang, maupun memenuhi kebutuhan ekonomi. Meskipun memiliki peranan yang sangat penting, praktik penyelenggaraan jasa pengangkutan menggunakan kapal *longboat* di Kecamatan Kota Bangun masih dilakukan secara sederhana, yaitu hubungan hukum antara penumpang dan pemilik usaha yang pada umumnya terbentuk melalui perjanjian lisan tanpa perjanjian tertulis yang mengatur secara jelas mengenai hak dan kewajiban masing-masing pihak.

Hubungan hukum antara penumpang dan pengangkut pada dasarnya lahir sejak tercapainya kesepakatan mengenai penyelenggaraan pengangkutan dari suatu tempat menuju tempat tujuan dengan imbalan berupa pembayaran ongkos angkut. Pengangkut berkewajiban menyelenggarakan pengangkutan secara aman dan selamat hingga penumpang tiba di tempat tujuan, sedangkan penumpang berkewajiban membayar biaya pengangkutan sesuai dengan kesepakatan yang telah dibuat, sehingga perjanjian pengangkutan menjadi dasar penentuan hak, kewajiban, serta tanggung jawab para pihak apabila terjadi kerugian selama proses pengangkutan berlangsung (Ghilank Agustiadi & Wardani, 2025). Dalam perspektif hukum perdata, perjanjian pengangkutan yang dilakukan secara lisan tetap mempunyai kekuatan hukum sepanjang memenuhi syarat sah perjanjian sebagaimana diatur dalam Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata), yaitu adanya kesepakatan para pihak, kecakapan untuk membuat perikatan, suatu objek tertentu, dan sebab yang halal. Pasal 1338 ayat (1) KUHPerdata menegaskan bahwa setiap perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi para pihak, sedangkan Pasal 1338 ayat (3) mengatur bahwa setiap perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik.

Penyelenggaraan usaha pengangkutan menggunakan kapal longboat juga harus dilaksanakan sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pasal 40 ayat (1) undang-undang tersebut menentukan bahwa perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan penumpang serta barang yang diangkut, sedangkan Pasal 41 ayat (1) mengatur bahwa perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab atas kerugian yang dialami penumpang, pengirim barang, atau pihak ketiga sebagai akibat penyelenggaraan angkutan di perairan (Ramli & Setiawan, 2025b). Selain memperoleh perlindungan berdasarkan hukum perjanjian dan hukum pengangkutan, penumpang juga

berkedudukan sebagai konsumen yang memperoleh perlindungan hukum berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Pasal 4 huruf a undang-undang tersebut memberikan hak kepada konsumen untuk memperoleh kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam menggunakan jasa, sedangkan Pasal 4 huruf c memberikan hak untuk memperoleh informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi serta jaminan jasa yang digunakan. Pasal 7 huruf a mewajibkan pelaku usaha untuk beritikad baik dalam menjalankan kegiatan usahanya, sedangkan Pasal 19 ayat (1) mengatur bahwa pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerugian yang dialami konsumen akibat penggunaan jasa yang diperdagangkan.

Persoalan hukum yang perlu mendapat perhatian muncul karena, meskipun hubungan hukum antara penumpang dan pemilik usaha kapal *longboat* telah lahir melalui perjanjian lisan, praktik pelaksanaannya belum sepenuhnya memberikan kepastian mengenai pembagian hak, kewajiban, dan tanggung jawab para pihak. Dalam praktiknya, belum terdapat kesepahaman mengenai pihak yang bertanggung jawab apabila terjadi kecelakaan, kehilangan atau kerusakan barang bawaan, maupun kerugian lain yang dialami penumpang, sehingga penyelesaian kerugian lebih banyak didasarkan pada kebiasaan, hubungan kekeluargaan, dan musyawarah dibandingkan pada mekanisme hukum yang telah diatur dalam peraturan perundang-undangan. Kondisi tersebut menunjukkan adanya kesenjangan antara *das sollen*, yaitu ketentuan hukum yang mengatur tanggung jawab pengangkut dan perlindungan terhadap penumpang, dengan *das sein*, yaitu praktik yang berlangsung dalam penyelenggaraan jasa pengangkutan kapal *longboat* di Kecamatan Kota Bangun.

Penelitian mengenai tanggung jawab hukum dalam penyelenggaraan jasa pengangkutan pada dasarnya telah banyak dilakukan. Habib Tantawi Ramli dan Yudhi Setiawan (2025a) mengkaji pertanggungjawaban penyelenggara angkutan laut terhadap korban kecelakaan kapal melalui penelitian hukum normatif. Putri Warda Raska, I Gusti Agung Wisudawan, dan Khairus Febryan Fitrahadi (2024) membahas tanggung jawab nahkoda kapal terhadap keselamatan penumpang, sedangkan Boby Asmarinanda (2020) mengkaji pertanggungjawaban pengusaha pengangkutan laut ketika mengalami kebocoran kapal. Penelitian-penelitian tersebut memberikan kontribusi terhadap perkembangan hukum pengangkutan, namun umumnya lebih menitikberatkan pada tanggung jawab pengangkut setelah terjadinya kecelakaan atau kerugian, sedangkan kajian mengenai bagaimana risiko dialokasikan sejak terbentuknya hubungan hukum antara para pihak, khususnya pada perjanjian lisan dalam transportasi sungai tradisional, masih relatif terbatas.

Kebaruan (*novelty*) penelitian ini terletak pada fokus kajiannya yang mengangkat praktik alokasi risiko dalam perjanjian antara penumpang dan pemilik usaha kapal *longboat* di Kecamatan Kota Bangun, Kabupaten Kutai Kartanegara. Penelitian ini tidak hanya mengkaji tanggung jawab hukum pengangkut setelah terjadinya kerugian, tetapi juga mengkaji bagaimana pembagian risiko disepakati, dipahami, dan diterapkan oleh para pihak sejak hubungan hukum pengangkutan terbentuk, dengan menggunakan pendekatan hukum empiris melalui data wawancara dan kuesioner untuk menggambarkan praktik yang terjadi di lapangan. Berdasarkan uraian tersebut, permasalahan yang dikaji dalam penelitian ini adalah: (1) bagaimana praktik alokasi risiko terhadap perjanjian penumpang dan pemilik usaha dalam kegiatan pengangkutan menggunakan kapal *longboat* di Kota Bangun; dan (2) bagaimana

tanggung jawab hukum pengangkut terhadap risiko yang dialami penumpang menurut ketentuan hukum pengangkutan di Indonesia. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kedua permasalahan tersebut sekaligus memberikan kontribusi akademis bagi pengembangan hukum pengangkutan serta kontribusi praktis bagi pemilik usaha, masyarakat, dan Pemerintah Daerah dalam meningkatkan perlindungan hukum terhadap penumpang.

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian hukum empiris, yaitu penelitian yang mengkaji bagaimana hukum bekerja dalam masyarakat melalui pengamatan terhadap perilaku hukum, pelaksanaan norma hukum, serta fakta-fakta yang terjadi di lapangan. Penelitian ini tidak hanya menelaah ketentuan peraturan perundang-undangan, tetapi juga mengkaji implementasi hukum dalam praktik penyelenggaraan jasa pengangkutan kapal *longboat* di Kecamatan Kota Bangun. Penelitian menggunakan tiga pendekatan, yaitu pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) melalui penelaahan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, serta Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen; pendekatan konseptual (*conceptual approach*) melalui pengkajian konsep perjanjian pengangkutan, alokasi risiko, tanggung jawab hukum pengangkut, dan perlindungan hukum terhadap penumpang; serta pendekatan empiris melalui penelitian lapangan.

Penelitian dilaksanakan di Kecamatan Kota Bangun, Kabupaten Kutai Kartanegara, Provinsi Kalimantan Timur, yang dipilih karena wilayah tersebut masih mengandalkan transportasi sungai sebagai sarana mobilitas masyarakat. Data primer diperoleh melalui wawancara terhadap sembilan informan yang dipilih dengan teknik purposive sampling, terdiri atas tiga orang penumpang, empat orang nakhoda yang sekaligus merupakan pemilik usaha kapal longboat, satu orang pengelola pelabuhan, dan satu orang perwakilan Dinas Perhubungan Kabupaten Kutai Kartanegara, serta didukung oleh penyebaran kuesioner kepada 68 responden pengguna jasa kapal longboat. Data sekunder diperoleh melalui studi kepustakaan yang meliputi bahan hukum primer berupa peraturan perundang-undangan terkait, serta bahan hukum sekunder berupa buku, jurnal ilmiah, hasil penelitian, dan literatur lain yang relevan. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui wawancara, kuesioner, dan studi kepustakaan, sedangkan analisis data dilakukan secara kualitatif dengan menghubungkan data empiris yang diperoleh di lapangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, teori hukum, serta konsep-konsep yang berkaitan dengan penelitian, kemudian disajikan secara deskriptif.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Penelitian ini dilaksanakan di Kecamatan Kota Bangun, Kabupaten Kutai Kartanegara, yang hingga saat ini masih mengandalkan transportasi sungai sebagai sarana mobilitas masyarakat, sehingga kapal *longboat* menjadi salah satu moda transportasi utama yang menghubungkan antarwilayah. Karakteristik responden kuesioner menunjukkan bahwa sebagian besar responden (47,1%) berdomisili di Kota Bangun dan sekitarnya, 33,8% berdomisili di Samarinda, dan 19,1% berasal dari daerah lainnya, yang menunjukkan bahwa jasa pengangkutan kapal *longboat* digunakan oleh cakupan masyarakat yang cukup luas. Berdasarkan frekuensi penggunaan, sebagian besar responden (88,1%) menggunakan jasa kapal *longboat* secara kadang-kadang,

sedangkan 11,9% merupakan pengguna yang sering memanfaatkan jasa tersebut. Data tersebut menunjukkan bahwa mayoritas responden merupakan pengguna insidental yang tetap memiliki pengalaman langsung dalam menggunakan jasa pengangkutan kapal longboat, sehingga data yang diperoleh cukup representatif untuk menggambarkan praktik alokasi risiko dan pelaksanaan tanggung jawab hukum pengangkut di lokasi penelitian.

**Praktik Alokasi Risiko terhadap Perjanjian antara Penumpang dan Pemilik Usaha Kapal Longboat**

**Praktik Perjanjian Pengangkutan**

Hubungan hukum dalam pengangkutan lahir sejak adanya kesepakatan antara pengangkut dan penumpang mengenai penyelenggaraan pengangkutan dari tempat keberangkatan menuju tujuan tertentu dengan imbalan berupa pembayaran ongkos angkut (Nurbaiti, 2024). Hasil wawancara menunjukkan bahwa penyampaian informasi mengenai tujuan, tarif, dan keselamatan telah dilakukan oleh sebagian nakhoda sebelum keberangkatan, meskipun pelaksanaannya belum dilakukan secara konsisten kepada seluruh penumpang. Hasil kuesioner memperkuat temuan tersebut, karena mayoritas responden menyatakan telah memperoleh informasi mengenai perjalanan sebelum keberangkatan. Kesepakatan antara penumpang dan pengangkut pada umumnya dilakukan secara lisan yang meliputi tujuan perjalanan, tarif, dan waktu keberangkatan tanpa perjanjian tertulis. Meskipun demikian, penjelasan mengenai tanggung jawab pengangkut apabila terjadi kecelakaan atau kehilangan barang belum disampaikan secara jelas kepada seluruh penumpang; sebagian nakhoda menyatakan bertanggung jawab apabila kerugian terjadi akibat kelalaiannya, sedangkan sebagian penumpang menyatakan belum memperoleh penjelasan yang memadai mengenai hal tersebut.

Ditinjau dari ketentuan hukum positif, praktik perjanjian pengangkutan kapal longboat di Kota Bangun pada dasarnya telah memenuhi syarat sahnya perjanjian sebagaimana diatur dalam Pasal 1320 KUHPerdata, yaitu adanya kesepakatan para pihak, kecakapan untuk membuat perikatan, objek tertentu berupa jasa pengangkutan, dan sebab yang halal, serta mengikat para pihak sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 1338 ayat (1) KUHPerdata. Meskipun demikian, penyelenggaraan pengangkutan penumpang dengan kapal longboat juga harus memperhatikan Pasal 40 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang menyatakan bahwa perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang, serta Pasal 41 ayat (1) undang-undang yang sama mengenai ruang lingkup tanggung jawab tersebut. Dengan demikian, praktik perjanjian pengangkutan kapal longboat di Kota Bangun telah membentuk hubungan hukum yang sah antara penumpang dan pengangkut, tetapi pelaksanaannya masih memerlukan peningkatan, khususnya dalam penyampaian informasi mengenai hak dan kewajiban para pihak, pembagian risiko, serta tanggung jawab pengangkut, agar hubungan hukum yang terbentuk tidak hanya memenuhi aspek keabsahan perjanjian, tetapi juga memberikan kepastian dan perlindungan hukum yang memadai bagi penumpang.

**Bentuk Alokasi Risiko**

Pembagian tanggung jawab antara pengangkut dan penumpang merupakan salah satu aspek yang menentukan pelaksanaan hubungan hukum selama proses pengangkutan. Hasil wawancara menunjukkan bahwa penumpang pada umumnya belum memperoleh penjelasan yang jelas

mengenai pihak yang bertanggung jawab apabila terjadi kecelakaan, sedangkan nakhoda menyatakan bersedia memberikan pertolongan dan bertanggung jawab apabila kecelakaan terjadi akibat kelalaian dalam pengoperasian kapal, dan Dinas Perhubungan menegaskan bahwa pengangkut memiliki tanggung jawab terhadap keselamatan penumpang selama perjalanan sesuai dengan Pasal 40 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Hasil kuesioner turut menunjukkan bahwa mayoritas responden berpendapat pengangkut wajib memberikan bantuan dan bertanggung jawab apabila kerugian terjadi akibat kelalaiannya. Mengenai tanggung jawab atas barang bawaan, hasil penelitian menunjukkan belum terdapat kesepakatan yang jelas: sebagian nakhoda menyatakan barang bawaan menjadi tanggung jawab penumpang, sebagian lainnya menyatakan belum pernah ada pembahasan mengenai hal tersebut, sedangkan sebagian masyarakat berpendapat penumpang berhak memperoleh ganti rugi apabila kerugian terjadi akibat kelalaian pengangkut sebagaimana diatur dalam Pasal 1234 jo. Pasal 1239 KUHPerdata dan Pasal 7 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Selanjutnya, pembagian risiko antara penumpang dan pengangkut secara umum masih dilakukan berdasarkan kesepakatan lisan dan kebiasaan, karena sebagian besar responden menyatakan belum mengetahui adanya pembagian risiko secara jelas sebelum perjalanan dilakukan.

Berdasarkan konsep alokasi risiko (*risk allocation*), pembagian risiko dalam suatu hubungan hukum seharusnya dilakukan secara proporsional dengan mempertimbangkan kemampuan masing-masing pihak dalam mengendalikan, mencegah, maupun menanggung risiko yang mungkin timbul (Asenar et al., 2024). Dalam hubungan pengangkutan, pengangkut merupakan pihak yang memiliki kendali terhadap operasional perjalanan, kondisi kapal, kelayakan sarana, serta penerapan standar keselamatan, sehingga risiko yang berkaitan dengan keselamatan penumpang pada prinsipnya menjadi tanggung jawab pengangkut, sedangkan risiko yang berada di luar penguasaannya perlu diatur secara jelas melalui perjanjian agar tidak menimbulkan ketidakpastian hukum. Apabila prinsip tersebut dikaitkan dengan hasil penelitian, praktik pembagian risiko dalam penyelenggaraan jasa pengangkutan kapal *longboat* di Kota Bangun belum sepenuhnya mencerminkan prinsip tersebut, karena pembagian risiko masih lebih banyak didasarkan pada kebiasaan dan kesepakatan lisan dibandingkan dengan mekanisme hukum yang telah diatur dalam Pasal 1320 dan Pasal 1338 KUHPerdata, Pasal 40 ayat (1) dan Pasal 41 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, serta Pasal 4, Pasal 7, dan Pasal 19 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Kondisi ini menunjukkan bahwa praktik alokasi risiko masih memerlukan penyempurnaan melalui penyampaian informasi yang lebih jelas mengenai hak, kewajiban, pembagian risiko, serta tanggung jawab para pihak, sehingga penerapan ketentuan hukum pengangkutan dan perlindungan konsumen dapat dilakukan secara lebih konsisten.

**Praktik Pertanggungjawaban Kerugian**

Pertanggungjawaban dalam penyelenggaraan jasa pengangkutan merupakan konsekuensi hukum yang timbul apabila pengangkut tidak memenuhi kewajibannya atau apabila penumpang mengalami kerugian selama proses pengangkutan (Putra Halomoan HSB, 2023). Hasil wawancara menunjukkan bahwa penyelesaian kerugian atau kecelakaan pada umumnya dilakukan secara langsung antara penumpang dan pengangkut; nakhoda menyatakan bersedia memberikan bantuan atau bertanggung jawab apabila kerugian terjadi akibat kelalaiannya, sedangkan Dinas

Perhubungan menegaskan tanggung jawab pengangkut terhadap keselamatan penumpang sesuai Pasal 40 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Hasil kuesioner turut menunjukkan bahwa mayoritas responden berpendapat pengangkut wajib memberikan pertanggungjawaban apabila kerugian terjadi akibat kelalaiannya sebagaimana diatur dalam Pasal 19 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, meskipun mayoritas responden juga menyatakan belum pernah memperoleh informasi mengenai mekanisme penyelesaian kerugian sebelum menggunakan jasa. Mengenai perlindungan terhadap penumpang, hasil wawancara menunjukkan bahwa penumpang belum memperoleh penjelasan mengenai bentuk perlindungan hukum yang diberikan selama perjalanan, sedangkan nakhoda dan Dinas Perhubungan menjelaskan bahwa perlindungan lebih banyak diwujudkan melalui upaya menjaga keselamatan selama pelayaran, sejalan dengan hasil kuesioner yang menunjukkan bahwa sebagian besar responden masih belum memahami bentuk perlindungan hukum yang dapat diperoleh sebagaimana diatur dalam Pasal 4 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

Berdasarkan teori alokasi risiko, pembagian tanggung jawab dalam suatu hubungan hukum harus dilakukan secara proporsional dengan mempertimbangkan kemampuan masing-masing pihak dalam mengendalikan serta mencegah timbulnya risiko (Asenar et al., 2024), dan dalam hubungan pengangkutan, pengangkut merupakan pihak yang memiliki kendali terhadap penyelenggaraan perjalanan sehingga bertanggung jawab terhadap kerugian yang timbul akibat kelalaiannya (Nurbaiti, 2024). Ditinjau dari ketentuan hukum positif, Pasal 40 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 19 ayat (1) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, serta Pasal 1234 dan Pasal 1239 KUHPerdata menjadi dasar kewajiban pengangkut untuk memenuhi prestasi dan bertanggung jawab atas kerugian akibat tidak terpenuhinya kewajiban dalam suatu perikatan (Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen). Apabila ketentuan tersebut dibandingkan dengan hasil penelitian, praktik pertanggungjawaban kerugian dalam penyelenggaraan jasa pengangkutan kapal longboat di Kota Bangun belum sepenuhnya memenuhi prinsip kepastian hukum, karena bentuk pertanggungjawaban, mekanisme penyelesaian, dan pemberian ganti rugi masih lebih banyak didasarkan pada musyawarah dan kesepakatan para pihak daripada mekanisme hukum yang telah ditetapkan, sehingga diperlukan penyampaian mekanisme pertanggungjawaban yang lebih jelas kepada penumpang.

Secara keseluruhan, hasil penelitian pada aspek praktik perjanjian pengangkutan, bentuk alokasi risiko, dan praktik pertanggungjawaban kerugian menunjukkan bahwa praktik alokasi risiko dalam penyelenggaraan jasa pengangkutan kapal *longboat* di Kota Bangun masih didasarkan pada hubungan kepercayaan, kebiasaan, dan kesepakatan lisan antara penumpang dan pengangkut. Hubungan hukum antara para pihak telah terbentuk melalui kesepakatan mengenai tujuan perjalanan, tarif, dan pelaksanaan pengangkutan, tetapi belum memuat secara jelas pembagian hak, kewajiban, tanggung jawab, maupun mekanisme penyelesaian kerugian apabila terjadi risiko selama perjalanan. Kondisi tersebut menunjukkan adanya kesenjangan antara *das sollen* dan *das sein*: secara normatif, hubungan hukum pengangkutan menghendaki adanya pembagian hak, kewajiban, dan tanggung jawab yang jelas sebagai bentuk perlindungan hukum bagi penumpang, sedangkan secara empiris pelaksanaan alokasi risiko masih didasarkan pada kebiasaan dan hubungan kepercayaan tanpa disertai mekanisme yang

memberikan kepastian mengenai pembagian risiko maupun bentuk pertanggungjawaban apabila terjadi kerugian.

**Tanggung Jawab Hukum Pengangkut terhadap Risiko yang Dialami Penumpang**

**Landasan Hukum Tanggung Jawab Pengangkut**

Hubungan hukum antara pengangkut dan penumpang dalam penyelenggaraan jasa pengangkutan tidak hanya melahirkan hak dan kewajiban bagi para pihak, tetapi juga menimbulkan tanggung jawab hukum yang harus dipenuhi oleh pengangkut selama proses pengangkutan berlangsung. Landasan hukum tanggung jawab pengangkut dalam penyelenggaraan jasa pengangkutan kapal longboat di Kota Bangun bersumber dari empat kelompok ketentuan. Pertama, Pasal 1320 KUHPerdata menjadi dasar lahirnya hubungan hukum antara pengangkut dan penumpang melalui perjanjian pengangkutan yang dalam praktiknya dilakukan secara lisan. Kedua, Pasal 1338 KUHPerdata menegaskan bahwa perjanjian yang telah dibuat secara sah mengikat para pihak sehingga hak, kewajiban, dan tanggung jawab dalam penyelenggaraan pengangkutan wajib dilaksanakan sesuai kesepakatan yang telah dibentuk. Ketiga, Pasal 40 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran memberikan dasar hukum mengenai kewajiban pengangkut untuk menjamin keselamatan dan keamanan penumpang selama proses pengangkutan. Keempat, Pasal 4, Pasal 7, dan Pasal 19 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen memperkuat kedudukan penumpang sebagai pengguna jasa yang berhak memperoleh pelayanan yang aman, informasi yang benar, serta ganti rugi apabila mengalami kerugian akibat penggunaan jasa pengangkutan. Dengan demikian, tanggung jawab hukum pengangkut tidak hanya didasarkan pada adanya hubungan kontraktual antara pengangkut dan penumpang, tetapi juga merupakan kewajiban yang secara tegas diatur dalam peraturan perundang-undangan.

**Implementasi Tanggung Jawab Hukum Pengangkut**

Implementasi tanggung jawab hukum pengangkut dianalisis pada tiga aspek, yaitu penyampaian informasi kepada penumpang, pelaksanaan keselamatan penumpang, dan pelaksanaan tanggung jawab apabila terjadi kerugian. Hasil wawancara menunjukkan bahwa informasi yang diberikan kepada penumpang pada umumnya masih terbatas pada tujuan dan tarif perjalanan, sedangkan penjelasan mengenai hak, kewajiban, dan tanggung jawab pengangkut belum disampaikan secara konsisten, sejalan dengan hasil kuesioner yang menunjukkan bahwa mayoritas responden belum pernah memperoleh penjelasan mengenai tanggung jawab hukum pengangkut sebelum keberangkatan sebagaimana seharusnya dipenuhi berdasarkan Pasal 4 huruf c Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Pada aspek keselamatan, pengangkut telah menyediakan alat keselamatan sesuai kemampuan dan kondisi operasional kapal sebagaimana dikehendaki Pasal 40 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, tetapi sebagian responden menyatakan belum memahami tata cara penggunaannya. Pada aspek pelaksanaan tanggung jawab apabila terjadi kerugian, penyelesaian pada umumnya dilakukan melalui musyawarah dan pemberian bantuan langsung tanpa prosedur tertulis, sedangkan mayoritas responden menyatakan belum mengetahui mekanisme pertanggungjawaban maupun pemberian ganti rugi sebagaimana diatur dalam Pasal 19 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

Tanggung jawab pengangkut tidak hanya diukur dari pemberian ganti kerugian setelah terjadinya suatu peristiwa, tetapi juga dari upaya pengangkut dalam mencegah timbulnya kerugian serta menjamin keselamatan penumpang selama proses pengangkutan berlangsung (Saputri, 2024; Bachriani & Setiaaji, 2023). Berdasarkan hasil penelitian, implementasi tanggung jawab hukum pengangkut di Kota Bangun telah diwujudkan melalui pemberian layanan pengangkutan, penyediaan alat keselamatan, dan pemberian bantuan kepada penumpang yang mengalami kerugian, tetapi pelaksanaan tanggung jawab tersebut masih lebih berorientasi pada penyelesaian setelah terjadinya kerugian (represif), sedangkan aspek pencegahan berupa penyampaian informasi mengenai hak, kewajiban, dan tanggung jawab pengangkut kepada penumpang (preventif) belum dilaksanakan secara optimal, sehingga implementasi tanggung jawab hukum pengangkut belum sepenuhnya mencerminkan perlindungan hukum sebagaimana diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

**Kesesuaian Praktik Pengangkutan dengan Ketentuan Hukum**

Perbandingan antara praktik penyelenggaraan jasa pengangkutan kapal longboat di Kota Bangun dengan ketentuan hukum yang berlaku menunjukkan tingkat kesesuaian yang bervariasi. Pada aspek syarat sah perjanjian, praktik yang berlangsung dinilai sesuai dengan Pasal 1320 KUHPerdata karena hubungan antara penumpang dan pengangkut telah terbentuk melalui perjanjian lisan yang memuat kesepakatan mengenai tujuan perjalanan dan tarif sebelum keberangkatan. Pada aspek asas pacta sunt servanda dalam Pasal 1338 KUHPerdata, praktik dinilai sebagian sesuai, karena perjanjian lisan telah dilaksanakan oleh para pihak, tetapi penyampaian mengenai hak, kewajiban, pembagian risiko, dan tanggung jawab pengangkut belum dijelaskan secara rinci kepada penumpang. Pada aspek Pasal 40 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, praktik juga dinilai sebagian sesuai, karena pengangkut telah memberikan bantuan apabila terjadi kecelakaan dan berupaya menyediakan sarana keselamatan sesuai kemampuan, tetapi belum didukung penyampaian informasi dan mekanisme pertanggungjawaban yang jelas. Adapun pada aspek Pasal 4 huruf c, Pasal 7 huruf b, dan Pasal 19 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, praktik dinilai belum sesuai, karena mayoritas responden belum memperoleh informasi yang jelas mengenai hak sebagai penumpang, bentuk tanggung jawab pengangkut, maupun mekanisme pemberian ganti rugi apabila terjadi kerugian selama perjalanan.

Teori alokasi risiko menjelaskan bahwa risiko seharusnya dibebankan kepada pihak yang memiliki kemampuan untuk mengendalikan, mencegah, dan mengelola risiko tersebut (Krisna Dwipayana Dira Putra dkk., 2023). Dalam hubungan pengangkutan, pengangkut memiliki kendali terhadap operasional kapal, kelayakan sarana, serta penyelenggaraan keselamatan perjalanan sehingga memiliki tanggung jawab yang lebih besar terhadap keselamatan penumpang. Apabila prinsip ini dibandingkan dengan hasil penelitian, prinsip tersebut belum sepenuhnya diterapkan dalam praktik penyelenggaraan jasa pengangkutan kapal *longboat* di Kota Bangun, karena meskipun hubungan hukum telah terbentuk melalui perjanjian lisan, pembagian hak, kewajiban, risiko, dan tanggung jawab masih lebih banyak didasarkan pada kebiasaan yang berkembang di masyarakat daripada pada penerapan prinsip-prinsip hukum pengangkutan secara utuh. Perlindungan hukum terhadap penumpang pada dasarnya tidak hanya diwujudkan melalui pemberian ganti kerugian setelah terjadinya kerugian (perlindungan represif), tetapi

juga melalui pemenuhan kewajiban penyelenggara pengangkutan untuk menjamin keselamatan, keamanan, kenyamanan, serta kepastian atas hak-hak penumpang sejak sebelum perjalanan berlangsung (perlindungan preventif) (Hamdia et al., 2025).

**Implikasi Tanggung Jawab Hukum Pengangkut terhadap Perlindungan Penumpang**

Berdasarkan teori perlindungan hukum yang dikemukakan oleh Philipus M. Hadjon, perlindungan hukum dibedakan menjadi perlindungan hukum preventif, yang bertujuan mencegah terjadinya pelanggaran hak melalui pemberian informasi yang jelas dan pemenuhan hak serta kewajiban para pihak sebelum timbulnya sengketa, dan perlindungan hukum represif, yang diberikan sebagai upaya penyelesaian terhadap kerugian atau sengketa yang telah terjadi melalui mekanisme pertanggungjawaban dan pemberian ganti kerugian (Bediona et al., 2024). Apabila teori tersebut dikaitkan dengan hasil penelitian, perlindungan hukum preventif dalam penyelenggaraan jasa pengangkutan kapal longboat di Kota Bangun belum terlaksana secara optimal, karena mayoritas penumpang belum memperoleh informasi yang memadai mengenai hak dan kewajibannya, pembagian risiko, maupun bentuk tanggung jawab pengangkut apabila terjadi kecelakaan atau kerugian selama perjalanan. Sebaliknya, perlindungan hukum represif telah diterapkan melalui pemberian bantuan kepada penumpang serta penyelesaian permasalahan secara musyawarah apabila terjadi kerugian, tetapi mekanisme tersebut masih bergantung pada kesepakatan para pihak dan belum didukung prosedur yang memberikan kepastian hukum sebagaimana dikehendaki oleh Pasal 40 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran serta Pasal 4, Pasal 7, dan Pasal 19 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

Kondisi tersebut menunjukkan bahwa tanggung jawab hukum pengangkut telah memberikan perlindungan kepada penumpang dalam bentuk penyelesaian kerugian melalui bantuan langsung dan musyawarah, yang mencerminkan adanya tanggung jawab sosial yang telah berkembang dalam praktik penyelenggaraan jasa pengangkutan kapal longboat di Kota Bangun. Namun, perlindungan hukum yang diterima penumpang masih belum optimal karena belum didukung penyampaian informasi yang memadai mengenai hak penumpang, pembagian risiko, serta mekanisme pertanggungjawaban yang jelas, sehingga tingkat perlindungan yang diterima setiap penumpang bergantung pada praktik masing-masing pengangkut dan penyelesaian yang disepakati setelah kerugian terjadi. Perlindungan hukum dalam penyelenggaraan jasa pengangkutan kapal longboat karenanya masih perlu diperkuat melalui peningkatan pemenuhan kewajiban pengangkut dalam memberikan informasi, pelaksanaan standar keselamatan, dan kejelasan mekanisme pertanggungjawaban, sehingga perlindungan terhadap penumpang tidak hanya bersifat represif, tetapi juga preventif.

**KESIMPULAN**

Praktik alokasi risiko penumpang dalam penyelenggaraan jasa pengangkutan kapal longboat di Kota Bangun telah membentuk hubungan hukum melalui perjanjian lisan antara pengangkut dan penumpang yang memuat kesepakatan mengenai tujuan perjalanan dan pembayaran tarif. Namun, pembagian hak, kewajiban, alokasi risiko, serta tanggung jawab para pihak belum disampaikan secara jelas kepada penumpang, sehingga pelaksanaan alokasi risiko masih didasarkan pada kebiasaan dan hubungan kepercayaan antara pengangkut dan penumpang, dan belum memberikan kepastian hukum mengenai pembagian risiko maupun mekanisme

pertanggungjawaban apabila terjadi kecelakaan atau kerugian selama proses pengangkutan. Dengan demikian, praktik alokasi risiko belum sepenuhnya sesuai dengan prinsip hubungan hukum pengangkutan dan ketentuan peraturan perundang-undangan yang menghendaki adanya kepastian mengenai hak, kewajiban, dan tanggung jawab para pihak.

Tanggung jawab hukum pengangkut dalam penyelenggaraan jasa pengangkutan kapal longboat di Kota Bangun pada praktiknya telah dilaksanakan melalui penyediaan layanan pengangkutan, penyediaan alat keselamatan sesuai kemampuan, pemberian bantuan kepada penumpang apabila terjadi kecelakaan atau kerugian, serta penyelesaian permasalahan melalui musyawarah. Akan tetapi, implementasi tanggung jawab tersebut belum didukung oleh mekanisme yang memberikan kepastian hukum mengenai bentuk pertanggungjawaban, penyampaian informasi kepada penumpang, maupun prosedur penyelesaian kerugian, sehingga perlindungan hukum yang diterima penumpang masih lebih bergantung pada itikad baik pengangkut daripada pada mekanisme hukum yang dipahami dan dilaksanakan secara bersama. Oleh karena itu, pelaksanaan tanggung jawab hukum pengangkut belum sepenuhnya memenuhi ketentuan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dalam memberikan perlindungan hukum yang optimal kepada penumpang.

Berdasarkan simpulan tersebut, disarankan agar nakhoda sekaligus pemilik usaha kapal longboat memberikan informasi yang lebih jelas kepada penumpang mengenai hak, kewajiban, pembagian risiko, dan bentuk tanggung jawab sebelum perjalanan dilakukan, serta menerapkan mekanisme pertanggungjawaban yang lebih konsisten. Dinas Perhubungan Kabupaten Kutai Kartanegara disarankan meningkatkan pembinaan dan pengawasan terhadap penyelenggaraan jasa pengangkutan kapal longboat, khususnya terkait pemenuhan aspek keselamatan dan sosialisasi hak serta kewajiban para pihak. Masyarakat sebagai pengguna jasa disarankan lebih memahami hak dan kewajibannya serta aktif meminta informasi mengenai keselamatan perjalanan dan pembagian risiko sebelum menggunakan jasa pengangkutan. Adapun bagi peneliti selanjutnya, disarankan untuk mengembangkan penelitian mengenai tanggung jawab hukum pengangkut pada transportasi perairan tradisional dengan ruang lingkup yang lebih luas, misalnya melalui kajian mengenai penerapan standar operasional pengangkutan, mekanisme perlindungan penumpang, atau implementasi kebijakan pemerintah dalam meningkatkan keselamatan dan kepastian hukum pada angkutan sungai.

## DAFTAR PUSTAKA

Ahmad Adhitya Pratama, Sudiarto, & Yudhi Setiawan. (2022). Tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang yang menggunakan jasa angkutan laut. *Commerce Law*, 2(1).

Asenar, Suryanti, N., & Rahmawati, E. (2024). Risk allocation of legal changes in infrastructure provision agreements through public-private partnership schemes. *Jurnal Bina Mulia Hukum*, 9(1).

Asmarinanda, B. (2020). Pertanggungjawaban pengusaha pengangkutan laut ketika mengalami kebocoran kapal. *Badamai Law Journal*, 5(1).

Bachriani, R. D., & Setiaaji, I. C. (2023). Tanggung jawab hukum perusahaan angkutan umum terhadap keselamatan penumpang. *Smart Law Journal*, 2(2).

Bediona, K., Herliansyah, M. R. F., Nurjaman, R. H., & Syarifuddin, D. (2024). Analisis teori perlindungan hukum menurut Philipus M. Hadjon dalam kaitannya dengan pemberian hukuman kebiri terhadap pelaku kejahatan seksual. *Das Sollen: Jurnal Kajian Kontemporer Hukum dan Masyarakat*, 2(1).

Firdaus, M. B. (2025). Dialektika keadilan, kepastian, kemanfaatan hukum dalam perspektif Gustav Radbruch pada hukum Indonesia. *Jurnal Kajian Hukum dan Kebijakan Publik*, 2(1).

Ghilank Agustiadi EP, & Wardani, N. K. (2025). Tanggung jawab jasa angkutan umum dalam perjanjian pengangkutan trayek Mataram Taliwang terhadap para penumpang. *Commerce Law*, 5(1).

Hamdia, Amin, M., & Juhriati. (2025). Perlindungan hukum preventif dan represif terhadap hak anak dalam sengketa hadhanah. *As-Syar'i: Jurnal Bimbingan & Konseling Keluarga*, 8.

Hardianto, I. R., & Nasution, K. (2024). Legal protection for consumers using transportation services on the river. *Media Hukum Indonesia*, 2(4).

Keladu, Y. (2023). Kesamaan proporsional dan ketidaksamaan perlakuan dalam teori keadilan Aristoteles. *Diskursus: Jurnal Filsafat dan Teologi STF Driyarkara*, 19(1).

Kendek, M., Rachma, S., Filemon, F., & Widarbowo, D. (2024). Analysis of preventive measures on sailing safety in Indonesia. *Zona Laut: Jurnal Inovasi Sains dan Teknologi Kelautan*, 5(2).

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

Krisna Dwipayana Dira Putra, dkk. (2023). Tinjauan yuridis agreement and responsibility (perjanjian dan tanggung jawab) industri ekspor kargo dalam pengangkutan melalui laut. *Jurnal Preferensi Hukum*, 4(2).

Kusuma, I. B. A., Sukandia, I. N., & Sutama, I. N. (2024). Perlindungan hukum terhadap penumpang angkutan umum ditinjau dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. *Jurnal Analogi Hukum*, 6(1).

Nurbaiti, S. (2024). Indonesia passenger's right compensation for transport accidents: Is it fulfilling a sense of justice? *Hasanuddin Law Review*, 10(2).

Priyanto Putra, H. Y., & Sarjana, I. M. (2023). Perjanjian angkutan laut, beban risiko, karam, dan tanggung jawab. *Kertha Patrika*, 45(1).

Putra Halomoan HSB. (2023). Pertanggungjawaban hukum pengangkutan terhadap penumpang dan barang angkutan disebabkan kelalaian. *Al-Ihkam: Jurnal Hukum dan Pranata Sosial*, 13(2).

Ramli, H. T., & Setiawan, Y. (2025a). Pertanggung jawaban penyelenggara angkutan laut terhadap korban kecelakaan kapal. *Commerce Law*, 5(1).

Ramli, H. T., & Setiawan, Y. (2025b). Pertanggungjawaban penyelenggara angkutan laut terhadap korban kecelakaan kapal ditinjau dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. *Commerce Law*, 5(2).

Raska, P. W., Wisudawan, I. G. A., & Fitrahadi, K. F. (2024). Tanggung jawab nahkoda kapal terhadap keselamatan penumpang. *Commerce Law*, 4(2).

Saputri, F. A. (2024). Legal protection in road transportation: Safety, passenger rights and carrier liability. *Leges Privatae*, 1(1).

Sinaga, W. P. P., Sidabalok, J., & Suhardin, Y. (2024). Pemenuhan hak konsumen atas kenyamanan, keamanan dan keselamatan penumpang jasa angkutan kapal penyeberangan di Danau Toba. *Fiat Iustitia: Jurnal Hukum*, 4(2).

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

Wahyudi, R., & Mochtar, D. A. (2022). Legal protection for sea transport passengers. *Jurnal Cakrawala Hukum*, 13(3).