

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kalimantan Barat pada tahun 2020 dinobatkan memiliki sungai terpanjang di Indonesia, yaitu sungai Kapuas yang memiliki sejuta manfaat bagi penumpangnya. Sebagai sungai yang memiliki aliran terpanjang dan besar tersebut sampai saat ini masih sering dimanfaatkan sebagai sarana jalur pengangkutan, baik orang maupun barang. Salah satu daerah/kabupaten di Provinsi Kalimantan Barat yang masih memanfaatkan jalur sungai untuk aktivitas pengangkutan (orang/barang) adalah Kota Pontianak yaitu pengangkutan penyeberangan kapal ferry yang berada di daerah Siantan Kecamatan Pontianak Utara.

Kota Pontianak merupakan ibu kota provinsi Kalimantan Barat yang mana dilalui oleh anak sungai dari sungai Kapuas yang biasa dilewati oleh kapal-kapal penumpang ataupun barang yang hendak berlayar keluar maupun masuk Provinsi Kalimantan barat. Transportasi pengangkutan merupakan salah satu kebutuhan pokok penumpang untuk melakukan aktivitasnya.. Transportasi sungai merupakan satu-satunya transportasi yang menjadi penghubung antar daerah-daerah yang terpisahkan oleh sungai. Angkutan penyeberangan inilah yang menjadi penghubung antar kecamatan yang dipisahkan oleh aliran sungai. Oleh karena itu pemerintah daerah

menyediakan alat penyeberangan berupa transportasi sungai yang disebut angkutan Penyeberangan Bardan-Siantan.

Hal tersebut dimaksudkan untuk memudahkan kegiatan sehari-hari, baik itu untuk mencari nafkah, menuntut ilmu, ataupun untuk berkunjung dari satu kecamatan ke kecamatan lainnya, penumpang yang tinggal di daerah kota Pontianak khususnya wilayah Siantan Kecamatan Pontianak Utara menjadikan penyeberangan kapal ferry sebagai alternatif menghindari kemacetan yang biasanya terjadi di daerah jembatan tol antar Pontianak Utara ke Pontianak Selatan. Namun kesadaran penumpang Pontianak yang menggunakan transportasi pengangkutan penyeberangan kapal ferry belum lah memahami makna karcis dengan segala peraturan pengangkutan yang ada. Padahal didalam karcis penyeberangan kapal ferry terdapat asuransi yang menanggung apabila suatu saat akan terjadi kecelakaan.

Berdasarkan kondisi di atas, maka diperlukan suatu penelitian untuk menganalisis penggunaan angkutan penyeberangan di kota Pontianak. Sehingga dapat memberikan arahan untuk peningkatan aktivitas penggunaan karcis angkutan penyeberangan secara optimal. Dari pra survey yang di lakukan peneliti di temui situasi di lapangan bahwa terjadi permainan pada harga karcis. Yakni di ketahui umum atau penumpang pengguna kapal ferry kota Pontianak, jika harga jual karcis kapal ferry oleh oknum petugas karcis menjadi berbeda untuk pembelian karcis langsung dengan yang tidak langsung.

Dalam pengertian di atas, jika ada penumpang yang menggunakan kendaraan roda dua akan membeli karcis maka akan dikenakan tarif seharga Rp 5.000,00 jika sendiri, dan seharga Rp 6.000,00 jika berboncengan. Namun jika pengendara roda dua tersebut mau murah maka tinggal membayar seharga Rp 5.000,00 yang berboncengan dan Rp 4.000,00 jika sendiri tetapi tidak mengambil karcis dari konter penjualan. Sehingga dengan tidak diberikannya karcis tersebut maka pengguna kapal ferry itu menjadi kehilangan 2 hak nya terkait klaim asuransi dan perlindungan konsumen jika terjadi hal yang tidak diinginkan terjadi pada kapal tersebut beroperasi. Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 28 Tahun 2016 tentang Kewajiban Penumpang Angkutan Penyeberangan Memiliki Tiket pasal 2 ayat (1) “Penumpang angkutan penyeberangan terdiri dari: a) penumpang pejalan kaki; b) penumpang pada kendaraan” dan ayat (2) berbunyi ”Setiap penumpang angkutan penyeberangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memiliki tiket”

Transportasi penyeberangan merupakan bagian dari kehidupan penumpang di Kota Pontianak, namun saat ini penggunaan karcis transportasi penyeberangan masih belum optimal dikarenakan kurangnya perhatian dan peran serta baik oleh pemerintah, swasta maupun penumpang. Berdasarkan latar belakang di atas, Penulis tertarik untuk mengadakan penelitian dalam bentuk skripsi dengan judul: **“Faktor Penyebab Penumpang Tidak Mengambil Karcis Retribusi Pembayaran Penyeberangan Ferry Di Kota Pontianak.”**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut di atas, maka dapat dirumuskan permasalahan yaitu:

1. Bagaimanakah pelaksanaan pembayaran karcis transportasi penyeberangan ferry di Kota Pontianak ?
2. Faktor apakah yang menyebabkan penumpang tidak mau membayar karcis yang sudah ditentukan ?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Untuk mengetahui faktor apakah yang menyebabkan penumpang tidak mau membayar karcis yang sudah ditentukan.
- b. Untuk mengetahui upaya pihak PT. ASDP terhadap penumpang yang tidak mau membayar karcis yang sudah ditentukan.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari hasil penelitian ini antara lain:

- a. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi tentang faktor-faktor yang mendorong penumpang tidak mau membayar karcis yang sudah ditentukan.
- b. Untuk mengetahui upaya pihak PT. ASDP terhadap penumpang yang tidak mau membayar karcis yang sudah ditentukan.

E. Kerangka Pemikiran

1. Tinjauan Pustaka

A. Definisi Karcis

Secara umum karcis diartikan sebagai pungutan yang dilakukan daerah karena adanya fasilitas atau pelayanan jasa yang nyata yang diberikan oleh pemerintah daerah (Mamesah, 1995).¹ Sementara menurut Suparmoko (2000), karcis secara konsepsional adalah suatu pembayaran dari rakyat kepada pemerintah di mana kita dapat melihat adanya hubungan balas jasa yang langsung diterima dengan adanya pembayaran karcis tersebut.²

Sejalan dengan penjelasan di atas UU No. 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Karcis Daerah, sebagai pengganti dari UU No. 18 Tahun 1997 sebagaimana telah diubah dengan UU No. 34 Tahun 2000, lebih mempertegas pengertian karcis dalam tataran pemerintahan yang lebih rendah, sebagai berikut: “Karcis daerah adalah pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan/atau diberikan oleh Pemerintah Daerah untuk kepentingan pribadi atau Badan.”³

B. Definisi Transportasi

Kata transportasi berasal dari bahasa latin yaitu transportare, dimana trans berarti seberang atau sebelah lain, dan portare berarti mengangkut atau

¹ Mamesah, D. J. 1995. Sistem Administrasi Keuangan Daerah, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

² <https://www.pajak.go.id/id/artikel/menggagas-karcis-daerah-sebagai-objek-ppn> (diakses pada tanggal 1 februari 2021 pukul 15.14)

³ Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah dan Karcis Daerah

membawa⁴. Jadi transportasi berarti mengangkut atau membawa ke sebelah lain dari suatu tempat ke tempat yang lain. Dengan demikian transportasi dapat diberikan defenisi sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan atau penumpang dari suatu tempat ke tempat yang lainnya.

Menurut Ridwan, pengangkutan merupakan pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Ada beberapa unsur pengangkutan, yaitu sebagai berikut:

1. Adanya sesuatu yang diangkut;
2. Tersedianya kendaraan sebagai alat angkut
3. Ada tempat yang dapat dilalui alat angkut.

Proses pengangkutan merupakan gerak dari tempat asal dari mana kegiatan angkutan dimulai ke tempat tujuan di mana angkutan itu diakhiri⁵.

Menurut Soegijatna, pengangkutan adalah memindahkan barang dan penumpang dari suatu tempat ketempat lain, sehingga pengangkut menghasilkan jasa angkutan atau produksi jasa bagi penumpang yang membutuhkan untuk pemindahan atau pengiriman barang – barangnya.⁶

⁴ <http://spseminar2009.blogspot.com/2009/08/dias-purwoko-aji-224104227.html> ,di akses pada tanggal 7 Juli 2020

⁵ Muchtarudin Siregar, Beberapa Masalah Ekonomi dan Managemen Pengangkutan, (Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, Jakarta, 1978), hal. 5

⁶ Soegijatna Tjakranegara, Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang, (Rineka Cipta,Jakarta, 1995), hal. 1

Dengan demikian, transportasi berarti mengangkut atau membawa sesuatu ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lainnya. Hal ini berarti bahwa transportasi merupakan jasa yang diberikan, guna menolong orang atau barang untuk dibawa dari suatu tempat ke tempat lain lainnya. Sehingga transportasi dapat didefinisikan sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya⁷.

Terkait peraturan tentang Kewajiban Dan Tanggung Jawab

Pengangkut peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan menjelaskan beberapa pasal penting yakni :

Pasal 177

(1) Perusahaan angkutan di perairan wajib mengangkut penumpang dan/atau barang terutama angkutan pos yang disepakati dalam perjanjian pengangkutan.

(2) Perjanjian pengangkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan karcis penumpang atau dokumen muatan.

Pasal 180

(1) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya.

⁷ Rustian Kamaludin, Ekonomi Transportasi: Karakteristik, Teori Dan Kebijakan, (Ghalia Indonesia, Jakarta, 2003), hal. 14

(2) 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.

Pasal 181

(1) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab atas akibat yang ditimbulkan oleh pengoperasian kapalnya.

(2) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan terhadap:

- a. kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
- b. musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut;
- c. keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut;
atau
- d. kerugian pihak ketiga.

(3) Perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

(4) Batas tanggung jawab untuk pengangkutan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b ditetapkan berdasarkan kesepakatan bersama antara pengguna dan penyedia jasa sesuai dengan perjanjian angkutan atau sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

(5) Batas tanggung jawab keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c ditetapkan berdasarkan kesepakatan bersama antara pengguna dan penyedia jasa sesuai dengan perjanjian angkutan atau sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

(6) Batas tanggung jawab atas kerugian pihak ketiga sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf d ditetapkan berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.

(7) Jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b, huruf c, dan huruf d bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya.

Dalam hukum pengangkut terdapat tiga prinsip atau ajaran dalam menentukan tanggung jawab pengangkut, yaitu sebagai berikut⁸ :

a. Prinsip tanggungjawab atas dasar kesalahan (*the based on fault* atau *liability based on fault principle*);

b. Prinsip tanggungjawab atas dasar praduga (*rebuttable presumption of liability principle*);

⁸ K. Martono, Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional, (RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2007), hal. 146.

c. Prinsip tanggungjawab mutlak (*no fault*, atau *strict liability*, *absolute liability principle*).

Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian bagi penumpang atau pengirim barang. Prinsip ini dapat dirumuskan dalam kalimat pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul karena peristiwa apapun dalam penyelenggaraan pengangkutan. Dalam perundang-undangan mengenai pengangkutan prinsip tanggung jawab mutlak tidak diatur. Hal ini tidak mungkin diatur karena alasan bahwa pengangkut yang berusaha dibidang jasa angkutan tidak perlu dibebani dengan risiko yang terlalu berat. Namun tidak berarti para pihak tidak boleh menggunakan prinsip ini dalam perjanjian pengangkutan, hal tersebut berdasarkan asas perjanjian yang bersifat kebebasan berkontrak⁹.

C. Definisi Kapal Ferry

Kapal ferry adalah bentuk transportasi, biasanya perahu atau kapal, digunakan untuk membawa (atau ferry) penumpang dan kendaraan mereka di badan air. Ferry juga digunakan untuk angkutan barang (dalam truk dan kadang-kadang kontainer pengiriman unpowered) dan bahkan gerbong kereta. Kebanyakan ferry beroperasi pada biasa, sering, layanan kembali.

⁹ Achmad Ichsan, Hukum Dagang, (Pradnya Paramita, Jakarta, 1993), hal. 41.

Sebuah ferry penumpang dengan kaki-banyak berhenti, seperti di Venesia, kadang-kadang disebut bus air atau taksi air.¹⁰

D. Definisi Angkutan Penyeberangan

Usaha Angkutan Penyeberangan adalah usaha di bidang angkutan yang diselenggarakan untuk umum pada Lintas Penyeberangan dengan memungut bayaran dengan menggunakan kapal yang memiliki spesifikasi yang sesuai dengan kondisi teknis dan operasional prasarana, sarana, dan perairan¹¹

2. Kerangka Konsep

a. Transportasi

Transportasi/pengangkutan dapat didefinisikan sebagai kegiatan pemindahan barang dan manusia dari tempat asal (darimana kegiatan angkutan dimulai) ke tempat tujuan (kemana kegiatan pengangkutan diakhiri)¹². Menurut Winaya¹³, transportasi dapat diartikan sebagai sebuah kebutuhan turunan dikarenakan kemunculan transportasi/alat pengangkutan disebabkan adanya maksud atau tujuan yang ingin dicapai melalui

¹⁰ <http://dishub.jabarprov.go.id/news/view/582.html> diakses pada tanggal 1 Februari 2021

¹¹ Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 104 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan pasal 1 ayat (6)

¹² Nasution, M Nur. 2004. *Manajemen Transportasi (Edisi Kedua)*. Jakarta: Ghalia Indonesia, hal 15

¹³ Winaya, B. W. (2014). *Persaingan Kelompok Kepentingan Taksi Plat Hitam Dengan Taksi Plat Kuning Di Bandara Juanda*. *Jurnal Politik Muda*, Vol. 3, No. 3, 262-271.

transportasi. Menurut Ballou¹⁴ konsep dasar transportasi didasarkan pada adanya perjalanan (*trip*) antara tempat asal (*origin*) dan tujuan (*destination*).

Selain menyediakan informasi yang diperuntukkan untuk penumpang, pengangkut juga menerapkan pemeriksaan karcis kepada penumpang yang ingin menaiki kapal, seperti yang terdapat dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2016 Tentang Kewajiban Penumpang Angkutan Penyeberangan Memiliki Karcis mengatur kewajiban penumpang memiliki karcis saat menggunakan angkutan sungai.

F. Metodologi Penelitian

Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode empiris dengan pendekatan diskriptif analisis, dimana penulis memberikan gambaran atau mendeskripsikan permasalahan yang terjadi untuk dicari penyelesaian atau solusi atas permasalahan yang terjadi melalui penelitian di lapangan serta bahan-bahan hukum primer sebagai pendukung.

Adapun bentuk, teknik dan alat pengumpul data, serta populasi dan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

¹⁴ Ballou, Ronald H. 1992. *Business Logistics Management (Third Edition)*. USA: Prentice-Hall International, Inc. hal :159.

1. Bentuk Penelitian

a. Penelitian Kepustakaan (*Library Research*)

Yaitu dengan cara mempelajari literatur-literatur, tulisan-tulisan dan pendapat para sarjana (ahli), buku-buku ilmiah, jurnal-jurnal ilmiah serta peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan masalah yang diteliti.

b. Penelitian Lapangan (*Field Research*)

Yaitu penulis mengadakan pengamatan secara langsung pada sumber data guna mengungkapkan masalah yang terdapat dalam penelitian ini.

2. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan teknik pengumpulan data secara komunikasi langsung dan komunikasi tidak langsung.

a. Teknik komunikasi langsung

Yaitu dengan mengadakan hubungan langsung dengan sumber data, dengan cara melakukan wawancara (*interview*) dengan pihak-pihak yang berkaitan dengan penelitian ini,

b. Teknik komunikasi tidak langsung

Yaitu dengan mengadakan hubungan secara tidak langsung dengan sumber data,

dengan cara penyebaran angket (*questioner*).

3. Populasi dan Sampel

a. Populasi

Populasi adalah keseluruhan dari obyek dalam penelitian. Adapun yang menjadi populasi dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- 1) Kantor Dinas Perhubungan Kota Pontianak
- 2) Penumpang Pengguna Kapal Ferry Kota Pontianak

b. Sampel

Sampel merupakan unit terkecil dari populasi yang berperan sebagai sumber data dalam penelitian ini. Dalam penelitian ini penulis menggunakan penarikan sampel secara sederhana (*simple random sampling*).

Penentuan sampel secara *simple random sampling* di atas didasarkan pada pendapat Sugiyono yang menyatakan bahwa :

“Dikatakan *simple* (sederhana) karena pengambilan anggota sampel dari populasi dilakukan secara acak tanpa memperhatikan strata yang ada dalam populasi itu”.¹⁵

Berdasarkan pendapat tersebut di atas, maka penulis menentukan sampel sebagai berikut:

- 1) Kepala Dinas Perhubungan Kota Pontianak
- 2) Penumpang Pengguna Kapal Ferry Kota Pontianak sebanyak 5 (lima) orang

¹⁵Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, Bandung, 2010, Alfabeta, hal 118.

4. Analisis Data

Data yang diperoleh kemudian dikelompokkan sesuai dengan permasalahan yang akan dibahas. Adapun metode dianalisis digunakan dengan metode analisis kualitatif, yaitu suatu tata cara yang menghasilkan data deskriptif analisis yang dinyatakan responden secara tertulis maupun lisan. Berkenaan dengan penelitian kualitatif, Sugiyono menyatakan bahwa:

“Metode penelitian kualitatif merupakan metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme, digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah, (sebagai lawannya adalah eksperimen) di mana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, pengambilan sampel sumber data dilakukan secara purposive dan snowball, teknik pengumpulan dengan triangulasi, analisis data bersifat induktif/ kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari pada generalisasi.”¹⁶

Hasil pengolahan data kualitatif ini digambarkan dengan kalimat yang dipisahkan berdasarkan kategori untuk memperoleh kesimpulan. Kemudian hasil analisis dijadikan jawaban dari permasalahan yang diajukan.

¹⁶ Sugiyono, 2010, Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D, Alfabeta, Bandung, hal. 15.