

**PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP KONSUMEN DALAM HAL
KELEBIHAN KAPASITAS *SPEED BOAT* DI PELABUHAN DUFA –
DUFA**

***LEGAL PROTECTION FOR CONSUMERS IN CASES OF SPEEDBOAT
OVERCAPACITY AT DUFA–DUFA PORT***

Fathurrahim

Fakultas Hukum Universitas Khairun

Korespondensi Penulis : fathurrahim@unkhair.ac.id

Citation Structure Recommendation :

Fathurrahim. *Perlindungan Hukum terhadap Konsumen dalam Hal Kelebihan Kapasitas Speed Boat di Pelabuhan Dufa – Dufa*. Rewang Rencang : Jurnal Hukum Lex Generalis. Vol.4. No.12 (2023).

ABSTRAK

Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Namun dalam kenyataannya masih sering pengangkut melakukan tindakan yang dinilai dapat menimbulkan kerugian bagi penumpang. Dengan berlakunya Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran tersebut diharapkan dapat membantu mewujudkan kepastian hukum bagi pihak-pihak yang terkait dengan penyelenggaraan jasa angkutan, baik itu pengusaha angkutan, pekerja (nahkoda) serta penumpang. Permasalahan yang diangkat dalam skripsi ini adalah pelaksanaan petugas terhadap konsumen pengguna jasa angkutan dalam hal kelebihan kapasitas dan bentuk perlindungan hukum yang diberikan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran kepada pengguna jasa angkutan laut. Metode penulisan yang mendasari penulisan ini adalah metode penelitian empiris. Dalam penelitian empiris, penulis melakukan penelitian terhadap salah satu pelabuhan di kota ternate, yaitu pada pelabuhan dufa-dufa. Pengumpulan data dalam penulisan skripsi ini adalah dengan studi lapangan (*field research*), yaitu penelitian yang dilakukan secara langsung ke objek penelitian untuk mengumpulkan data dan keterangan-keterangan yang diperlukan. Dalam perjanjian pengangkutan, kedudukan para pihak yaitu pihak pengangkut dan pihak pengguna jasa sama tinggi. Adapun hal-hal yang dapat menyebabkan kerugian bagi penumpang akibat kesalahan pihak pengangkut antara lain kecelakaan yang diakibatkan kelalaian nahkoda, kondisi angkutan yang tidak layak pakai, maupun akibat barang bawaan penumpang hilang atau rusak. Pemerintah hendaknya semakin meningkatkan kegiatan sosialisasi UU No. 17 Tahun 2008, baik terhadap penyelenggara angkutan laut dan terhadap masyarakat luas sebagai pengguna jasa angkutan laut, agar upaya perlindungan hukum terhadap pengguna jasa (penumpang) angkutan laut yang sebagaimana diatur dalam UU No. 17 Tahun 2008 dapat benar-benar dilaksanakan oleh seluruh perusahaan pengangkutan laut.

Kata Kunci: Kapasitas, Penumpang, Perlindungan Hukum, *Speedboat*

ABSTRACT

Transportation or carriage is a very important field of activity in the life of Indonesian society. However, in reality, carriers still often commit actions that may cause losses to passengers. With the enactment of Law No. 17 of 2008 concerning Shipping, it is expected to help realize legal certainty for parties involved in the provision of transportation services, including transportation entrepreneurs, workers (captains), and passengers. The problems raised in this thesis are the implementation of officers' duties toward consumers who use transportation services in cases of overcapacity, and the form of legal protection provided by Law No. 17 of 2008 concerning Shipping to users of sea transportation services. The research method used in this study is an empirical research method. In this empirical research, the author conducted research at one of the ports in Ternate City, namely Dufa-Dufa Port. Data collection in this thesis was carried out through field research, which is research conducted directly at the research object to collect the necessary data and information. In a transportation agreement, the position of the parties, namely the carrier and the service user, is equal. Several factors that may cause losses to passengers due to the carrier's fault include accidents caused by the negligence of the captain, the unfit condition of the transportation vehicle, and the loss or damage of passengers' belongings. The government should further increase the dissemination of Law No. 17 of 2008, both to sea transportation operators and to the wider community as users of sea transportation services, so that legal protection efforts for service users (passengers) of sea transportation as regulated in Law No. 17 of 2008 can truly be implemented by all sea transportation companies.

Keywords: *Capacity, Passengers, Legal Protection, Speedboat*

A. PENDAHULUAN

Negara Kesatuan Republik Indonesia telah dianugrahi sebagai Negara kepulauan yang terdiri atas beribu pulau sepanjang garis khatulistiwa, di antara dua benua dan dua samudra sehingga mempunyai posisi dan peran penting dan strategi dalam hubungan antarabangsa.¹ Posisi strategis Negara Kesatuan Republik Indonesia tersebut harus di manfaatkan secara optimal sebagai modal dasar pembangunan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 untuk mewujudkan Indonesia yang aman, damai, adil, dan demokratis serta kesejahteraan rakyat.

Dalam rangka pelaksanaan pembangunan nasional dan perwujudan wawasan nusantara, perlu disusun transportasi nasional yang efektif dan efisien, untuk menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan,

¹ Freddy Johanis Rumambi, *Maritim Negeriku Indonesia*, Penerbit Haura Utama, Jakarta, 2023, p.28.

meningkatkan mobilitas manusia, barang, dan jasa, membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis serta mendukung pengembangan wilayah dan lebih memantapkan perkembangan kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara turut mendukung pertahanan dan keamanan serta peningkatan hubungan internasional.² Transportasi merupakan salah satu sarana untuk memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa dalam rangka memantapkan perwujudan wawasan nusantara, meningkatkan serta mendukung pertahanan dan keamanan negara yang selanjutnya dapat mempererat hubungan antara bangsa. Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada penyelenggaraannya yang memengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara serta meningkatkan kebutuhan jasa transportasi bagi mobilitas orang dan barang dalam negeri serta ke dan dari luar negeri. Di samping itu, transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang memiliki potensi sumber daya alam yang besar tetapi belum berkembang, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya.³

Menyadari pentingnya peran serta transportasi tersebut, angkutan laut sebagai salah satu jenis transportasi di perairan harus ditata dalam satu kesatuan sistem transportasi nasional yang terpadu dan mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang seimbang sesuai dengan tingkat kebutuhan dan tersedianya pelayanan angkutan yang selamat, teratur, lancar dan cepat, mudah di capai, tepat waktu, nyaman tarif terjangkau, tertib, aman dan efisien.⁴

Jelaslah sudah bahwa pengangkutan memegang peranan penting dalam lalu lintas perdagangan dalam masyarakat. Oleh karena itu peranan pengangkutan dalam dunia perdagangan bersifat mutlak, sebab tanpa pengangkutan, perusahaan tidak mungkin dapat berjalan. Hukum Pengangkutan sendiri tidak lain adalah merupakan sebuah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim,

² Rebecca Ivon Meylani Sinaga, *Perencanaan Pembangunan Angkutan Umum Massal dalam Perspektif Perencanaan Strategis (Studi terhadap Rencana Pembangunan Light Rail Transit (Lrt) dan Bus Rapid Transit (Brt) di Kota Medan)*, Skripsi, Fakultas Ilmu Administrasi Jurusan Administrasi Publik Minat Perencanaan Pembangunan Malang, 2017.

³ Indonesia, *Undang-Undang tentang Pelayaran*, UU No. 17 Tahun 2008, LN Tahun 2008 No. 64, TLN No. 4849.

⁴ H. K. Martono, dkk., *Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008*, PT RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2011, p.1.

dimana pengangkut mengikat diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari satu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.⁵ Hukum Pengangkutan adalah bagian dari hukum dagang yang termasuk dalam bidang keperdataan. Adapun hukum pengangkutan bila ditinjau dari segi keperdataan dapat kita tunjuk sebagai keseluruhannya peraturan-peraturan di dalam dan di luar kodifikasi (Kitab Undang-Undang Hukum Perdata⁶, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang) yang berdasarkan atas dan bertujuan untuk mengatur hubungan-hubungan hukum yang terbit karena keperluan pemindahan barang-barang atau orang-orang dari satu tempat ke tempat yang lain untuk memenuhi perikatan-perikatan yang lahir dari perjanjian-perjanjian tertentu termasuk juga perjanjian-perjanjian untuk memberikan perantaraan mendapatkan pengangkutan⁷.

Angkutan laut yang mempunyai karakteristik pengangkutan secara nasional yang dapat menjangkau seluruh wilayah melalui perairan perlu dikembangkan potensi dan tingkatkan peranannya sebagai penghubung antara wilayah, baik nasional maupun internasional dalam upaya peningkatan kesejahteraan rakyat pembangunan serta menjadi perekat Negara Kesatuan Republik Indonesia.⁸ Mengingat transportasi merupakan urat nadi perekonomian masyarakat dan bangsa Indonesia. Aktivitas perkembangan transportasi di Indonesia yang terdiri dari berbagai matra (transportasi laut dan transportasi lainnya) semakin meningkat.

Hal ini merupakan dampak dari aktivitas perekonomian dan aktifitas sosial budaya dan masyarakat. Disamping itu, proses deregulasi proses pembaruan regulasi di bidang transportasi secara nasional juga telah memicu peningkatan aktifitas transportasi. Memahami sepenuhnya bahwa kesadaran manusia terhadap pelestarian lingkungan semakin tinggi, sehingga kecelakaan transportasi di laut yang dapat menyebabkan kerusakan lingkungan (pencemaran) menjadi bahan pertimbangan yang signifikan.⁹

⁵ H. M. N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Djambatan, Jakarta 2015,

⁶ Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

⁷ Rahayu Hartini, *Hukum Pungangkutan*, UMM Press, Malang, 2007, p.5.

⁸ H. K. Martono, dkk., *Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang–Undang Nomor 17 Tahun 2008*, p.2.

⁹ Dedy Setiawan, *Penyebab Terjadinya Kecelakaan Kerja pada Saat Operasi Suplai di Kapal SV.Barracuda 7*, Skripsi, Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, Makassar, 2024.

Peningkatan aktifitas transportasi secara nasional baik dalam jumlah transportasi darat, laut, udara, perkeretaapian tersebut di sisi lain juga berdampak semakin meningkatnya insiden dan kecelakaan transportasi. Tingginya kasus kecelakaan laut di Indonesia saat ini harus menjadi perhatian seluruh pihak, bukan hanya pemilik kapal tetapi juga pemerintah, instansi terkait dan masyarakat yang harus lebih aktif dalam memberikan informasi.¹⁰

Penyebab utama kecelakaan laut pada umumnya adalah karena factor kelebihan angkutan dari daya angkut yang ditetapkan, baik itu angkutan barang maupun orang. Bahkan tidak jarang pemakai jasa pelayaran memaksakan diri naik kapal meskipun kapal sudah penuh dengan tekdad asal dapat tempat di atas kapal. Dalam rangka pengintegrasian sarana dan prasarana transportasi yang memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan transportasi, perlu Laporan Akhir Standarisasi atau peraturan sistem dan prosedur, serta sumber daya manusia yang profesional untuk mewujudkan pelayanan penyelenggaraan transportasi yang utuh dan berhasil guna serta berdaya guna. Maka untuk itu diperlukan suatu sistem tata pemerintahan yang baik di mana pemerintah mempunyai fungsi sebagai pembinaan terhadap pelayanan transportasi meliputi aspek pengaturan, aspek pengawasan dan aspek pengendalian. Mengingat penting dan strateginya peran angkutan laut yang menguasai hajat hidup orang banyak, maka keberadaan dikuasai oleh Negara yang pembinaannya dilakukan oleh pemerintah.¹¹ Dalam perjalanan waktu, Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran perlu dilakukan penyesuaian karena telah terjadi berbagai perubahan paradigma dan lingkungan strategi, baik sistem ketatanegaraan Indonesia seperti penerapan otonomi daerah atau adanya kemajuan di bidang ilmu pengetahuan dan teknologi.

Atas dasar hal-hal tersebut di atas, maka disusunlah Undang-Undang tentang Pelayaran baru yang merupakan penyempurnaan dari Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992, sehingga penyelenggaraan pelayaran sebagai sebuah sistem dapat memberi manfaat yang sebesar-besarnya kepada seluruh rakyat,

¹⁰ Yoseph Arya Dewanto, Danny Faturachman, *Analisis Kecelakaan Transportasi Laut di Indonesia Tahun 2003-2013*, Prosiding, Lembaga Penelitian Pengabdian Masyarakat dan Kemitraan Universitas Darma Persada, Jakarta, 2017.

¹¹ Ahmad Riski Maulana, Kuuni Ulfah Naila El Muna, dkk., *Pemetaan dan Analisis Tren Angka Kecelakaan di Kota Surabaya*, Sehatrakyat (Jurnal Kesehatan Masyarakat), Vol.2, No.2 (Mei 2023).

bangsa dan negara memupuk kepentingan umum, dan kelestarian lingkungan, koordinasi antara pusat dan daerah serta pertahanan keamanan negara.

Selain hal tersebut di atas, diatur juga secara tegas dan jelas dalam undang-undang ini adalah pembentukan institusi di bidang kesatuan penjagaan laut dan pantai (KPLP) yang di bentuk dan bertanggung jawab kepada presiden dan secara teknis operasional dilaksanakan oleh Menteri Perhubungan. KPLP memiliki fungsi komando dalam penegakan aturan di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, dan fungsi koordinasi dibidang penegakan hukum di luar keselamatan pelayaran.¹²

Dengan berlakunya UU No. 17 Tahun 2008 diharapkan dapat membantu mewujudkan kepastian hukum bagi pihak-pihak yang terkait dengan penyelenggaraan jasa angkutan, baik itu pengusaha angkutan, pekerja (nakhoda) serta penumpang. Secara operasional kegiatan penyelenggaraan pengangkutan dilakukan oleh nakhoda angkutan dimana nakhoda merupakan pihak yang mengikatkan diri untuk menjalankan kegiatan pengangkutan atas perintah pengusaha angkutan atau pengangkut. Pengemudi dalam menjalankan tugasnya mempunyai tanggung jawab untuk dapat melaksanakan kewajibannya yaitu mengangkut penumpang sampai pada tempat tujuan yang telah disepakati dengan selamat, artinya dalam proses pemindahan tersebut dari satu tempat ke tempat tujuan dapat berlangsung tanpa hambatan dan penumpang dalam keadaan sehat, tidak mengalami bahaya, luka, sakit maupun meninggal dunia. Sehingga tujuan pengangkutan dapat terlaksana dengan lancar dan sesuai dengan nilai guna masyarakat.

Namun dalam kenyataannya pengangkut masih sering melakukan tindakan yang dinilai dapat menimbulkan kerugian bagi penumpang, baik itu kerugian yang secara nyata dialami oleh penumpang (kerugian materiil), maupun kerugian yang secara immateriil seperti kekecewaan dan ketidaknyamanan yang dirasakan oleh penumpang. Misalnya kelebihan angkutan dari daya angkut yang ditetapkan, baik itu angkutan barang maupun orang. Bahkan tidak jarang pemakai jasa pelayaran memaksakan diri naik kapal meskipun kapal sudah penuh dengan tekad asal dapat tempat diatas kapal.

¹² H. K. Martono, dkk., *Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008*, p.3.

Dengan melihat pada kenyataan tersebut di atas, dapat diketahui bahwa dalam sektor pelayanan angkutan umum masih banyak menyimpan permasalahan klasik. Dan dalam hal ini pengguna jasa sering menjadi korban daripada perilaku pengangkut yang tidak bertanggung jawab. Hal inilah yang kemudian menjadi akar masalah yang dibahas dalam tulisan ini.

Berdasarkan hal yang telah diuraikan di atas, maka penulis tertarik untuk mempelajari, memahami, dan meneliti secara lebih mendalam mengenai bentuk perlindungan hukum bagi pengguna jasa angkutan laut dalam hal kelebihan kapasitas penumpang, yang mana dalam tulisan ini pengguna jasa yang dimaksud adalah penumpang dan penulis menggunakan UU No. 17 Tahun 2008 sebagai pedoman. maka ada beberapa pokok permasalahan yang dapat dirumuskan sebagai berikut :

1. Bagaimana implementasi perlindungan hukum terhadap konsumen pengguna jasa angkutan dalam hal kelebihan kapasitas di Pelabuhan Dufa-Dufa?
2. Bagaimana pelaksanaan pengawasan petugas KPLP terhadap pengangkut dalam hal kelebihan kapasitas di Pelabuhan Dufa-Dufa?

Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode penelitian empiris. Dalam penelitian empiris penulis melakukan penelitian di Pelabuhan Dufa-Dufa khususnya *speed boat*. Adapun data yang dikumpul dalam penulisan ini dilakukan dengan pengumpulan data primer dan data sekunder. Pengumpulan data sekunder dibagi atas 3 (tiga), yaitu: Bahan Hukum Primer, yaitu ketentuan-ketentuan dalam peraturan perundang-undangan yang mempunyai kekuatan hukum yang mengikat seperti KUH Perdata, KUHD, UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, bahan Hukum Sekunder, yaitu bahan-bahan hukum yang erat kaitannya dengan bahan hukum primer dan dapat membantu menganalisa dan memahami bahan hukum primer sedangkan untuk bahan hukum tersier, yaitu bahan-bahan hukum yang memberikan informasi dan penjelasan mengenai bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.

B. PEMBAHASAN

1. Perlindungan Hukum terhadap Konsumen Pengguna Jasa Angkutan dalam Hal Kelebihan Kapasitas

Masyarakat sebagai pengguna atau konsumen jasa transportasi keberadaannya dilindungi oleh hukum, seperti Pasal 1 angka 1 Undang-Undang No. 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen yang menyebutkan Perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen. Pelaksanaan pengangkutan atau transportasi secara umum di dalamnya terdapat dua subjek yaitu pengirim atau penumpang dan perusahaan pengangkut. Dalam hal ini perusahaan pengangkut menyediakan jasa pelayanan pengangkutan bagi pengirim atau penumpang, dengan kata lain bahwa pengirim atau penumpang adalah pengguna atau konsumen jasa pelayanan pengangkutan yang disediakan oleh perusahaan pengangkutan. Hal tersebut sesuai dengan ketentuan Pasal 1 angka 2 Undang-Undang No 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen yang menyebutkan Konsumen 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 diperdagangkan¹³

Dibidang transportasi laut telah ada beberapa peraturan perundang-undangan yang bertujuan melindungi konsumen antara lain UU No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD)¹⁴, Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KHUPer), konvensi-konvensi Internasional yang sudah diratifikasi dan peraturan-peraturan pelaksanaan lainnya, seperti peraturan pemerintah, keputusan menteri, surat keputusan direksi dan sebagainya.

Melalui dua ketentuan tersebut terlihat hubungan antara konsumen dan pengguna jasa, pengguna jasa angkutan dalam hal ini dikategorikan sebagai konsumen jasa angkutan. Sebagai konsumen, pengguna jasa angkutan tentunya tidak lepas dari aspek perlindungan baik dari kerugian yang mungkin diderita atau terjadi pada saat menggunakan jasa angkutan atau sedang melakukan perjalanan dengan media atau alat transportasi yang disediakan oleh perusahaan angkutan.

¹³ Soegijatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Rineka Cipta, Jakarta 1995, p.31.

¹⁴ Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

Tidak hanya perlindungan konsumen saja yang menjadi perhatian, tetapi pemenuhan hak-hak dan kewajiban penumpang sebagai konsumen jasa transportasi atau pemenuhan kewajiban dan hak oleh perusahaan transportasi/penyedia jasa transportasi juga harus mendapatkan perlindungan hukum.

Kepala Perwakilan Jasa Raharja Ternate, menjelaskan Keselamatan penumpang pemakai jasa transportasi laut merupakan prioritas perhatian dan kerjasama untuk semua instansi yang terkait dalam pencegahan terjadinya kecelakaan. Jasa Raharja sebagai instansi pemerintah dalam memberikan kepastian jaminan perlindungan bagi masyarakat yang menggunakan jasa transportasi laut, membutuhkan peran aktif seluruh pihak untuk mendukung kinerja Jasa Raharja saat pengutipan premi iuran wajib kapal laut

Berdasarkan penjelasan di atas pada kenyataannya ada beberapa pengangkutan yang dilakukan oleh pihak pengangkut di Pelabuhan Dufa-Dufa tidak sesuai dengan aturan misalnya pada pemakaian kapal secara carter di mana pengangkut tidak melakukan pendataan penumpang padahal pada pendataan penumpang sangat penting, bila terjadi kecelakaan, di mana dengan melakukan pendataan penumpang maka ada jaminan perlindungan penumpang. Jadi, daftar penumpang sangat penting agar kita mengetahui berapa jumlah penumpang yang di angkut sehingga penumpang dilindungi oleh hukum.

Tujuan perlindungan konsumen diatur dalam pasal 3 UUPK yaitu meningkatkan kesadaran, kemampuan, dan kemandirian konsumen, mengangkat harkat dan martabat konsumen, meningkatkan pemberdayaan konsumen dalam memilih, menentukan dan menuntut hak-hak konsumen, menciptakan sistem perlindungan konsumen yang mengandung unsur kepastian hukum, menumbuhkan kesadaran pelaku usaha mengenai pentingnya perlindungan konsumen yang jujur dan bertanggung jawab dalam berusaha, meningkatkan kualitas barang atau jasa, kesehatan dan kenyamanan, keamanan dan keselamatan konsumen.¹⁵

¹⁵ Onang Bambang, *Perlindungan Hukum terhadap Konsumen Atas Kenyamanan Keamanan dan Keselamatan dalam Mengkonsumsi Barang atau Jasa*, Lex Privatum, Vol.11, No.1 (Januari 2023).

Terdapat sumber-sumber formal atau aturan hukum yang bertujuan melindungi konsumen di bidang transportasi laut menunjukkan adanya perlindungan hukum secara normatif. Perlindungan hukum secara normatif artinya perlindungan hukum yang didasarkan pada adanya tidaknya norma-norma hukum yang dapat di jadikan dasar konsumen untuk melindungi hak-hak dan kepentingan-kepentingannya dan mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan oleh pelaku usaha.

Dengan adanya aturan-aturan atau norma-norma hukum tersebut, maka terciptanya hukum bagi konsumen tertentu terhadap hak-hak dan kepentingan-kepentingan konsumen harus dilindungi. Ketika konsumen mendapat permasalahan dan/atau mungkin kerugian yang diderita mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang di produksi oleh pelaku usaha, konsumen akan dengan mudah berlindung dibalik norma-norma atau aturan-aturan hukum tersebut sebagai sarana perlindungan dirinya. Pasal 1 butir 1 UUPK menentukan bahwa perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberikan perlindungan konsumen.¹⁶

Berdasarkan inventarisasi peraturan perundang-undangan di bidang transportasi laut baik yang bersifat hukum publik maupun hukum keperdataan, dapat dikatakan bahwa secara normatif (*law in the book*) konsumen transportasi laut cukup mendapat perlindungan hukum artinya peraturan perundang-undangan yang menjadi sumber hukum formal perlindungan hukum konsumen transportasi laut sudah cukup memadai. Sumber-sumber formal itu antara lain UU No. 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, KUHPerdata, KUHD, Konvensi-konvensi Internasional, undang-undang lain yang terkait, beberapa peraturan, keputusan-keputusan meteri dan aturan-aturan pelaksana lainnya.

Istilah “perlindungan konsumen” berkaitan dengan perlindungan hukum. Oleh karena itu, perlindungan konsumen mengandung aspek hukum. Adapun materi yang mendapatkan perlindungan itu bukan sekedar fisik, melainkan terlebih – lebih hak – hak yang bersifat abstrak. Dengan kata lain, perlindungan konsumen sesungguhnya identik dengan perlindungan yang diberikan hukum

¹⁶ Ahmadi Miru dan Sutarman Yodo, *Hukum Perlindungan Konsumen*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2011, p.1.

tentang hak-hak konsumen. Secara umum dikenal 4 (empat) hak dasar konsumen, yaitu:¹⁷

- a. Hak untuk mendapatkan keamanan
- b. Hak untuk mendapatkan informasi
- c. Hak untuk memilih
- d. Hak untuk didengar.

Empat hak dasar ini diakui secara internasional. Dalam perkembangannya, organisasi-organisasi konsumen yang tergabung dalam *The Internasional Organization of Consumer Union* (IOCU) menambahkan lagi beberapa hak, seperti mendapatkan pendidikan konsumen, hak mendapatkan ganti rugi, dan hak mendapatkan lingkungan hidup yang baik dan sehat. Langkah untuk meningkatkan martabat dan kesadaran konsumen harus diawali dengan upaya untuk memahami hak-hak pokok konsumen, yang dapat dijadikan sebagai landasan perjuangan untuk mewujudkan hak-hak tersebut.¹⁸ Hak konsumen sebagaimana tertuang dalam Pasal 4 UU No. 8 Tahun 1999 adalah sebagai berikut:

- a. Hak atas kenyamanan dan keselamatan dalam mengonsumsi barang dan/atau jasa
- b. Hak untuk memilih barang dan/atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan.
- c. Hak atas informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang/atau jasa
- d. Hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan.
- e. Hak untuk mendapatkan advokasi perlindungan dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut.
- f. Hak untuk mendapatkan pembinaan dan pendidikan konsumen
- g. Hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif.

¹⁷ Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia, Edisi Revisi*, PT Grasindo, Jakarta, 2006.

¹⁸ IOCU, *Gerakan dan Langkah yayasan Lembaga Konsumen*, Gunung Agung, Jakarta, 1982, p.20.

- h. Hak untuk mendapatkan kompensasi ganti rugi dan/atau penggantian apabila barang dan/atau jasa diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya.
- i. Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.

Adapun mengenai kewajiban konsumen dijelaskan dalam Pasal 5, yakni:

- a. Membaca atau mengikuti petunjuk informasi dan prosedur pemakaian atau pemanfaatan barang dan/atau jasa, demi keamanan dan keselamatan
- b. Beritikad baik dalam melakukan transaksi pembelian barang dan/atau jasa
- c. Membayar sesuai dengan nilai tukar yang disepakati
- d. Mengikuti upaya penyelesaian hukum sengketa perlindungan konsumen secara patut.¹⁹

Penulis berpendapat bahwa dari hasil wawancara penulis dengan beberapa responden, pada kenyataannya pengangkut dalam memberikan layanan jasa kepada konsumen pada umumnya tidak memperhatikan hak-hak konsumen padahal sebagaimana telah diatur pada Pasal 4 UU No. 8 Tahun 1999 tentang hak konsumen. Salah satunya yang di kemukakan oleh Opan menjelaskan tidak begitu memperhatikan hak-hak konsumen dikarenakan konsumen sendiri tidak begitu peduli akan hak-haknya sebab yang mereka pikirkan adalah naik kapal tersebut selamat sampai tujuan dan dapat bertemu dengan sanak saudara, sedangkan menurut Ibu Ici menjelaskan bahwa tidak tahu akan hak-haknya yang harus dimiliki dalam menaiki kapal tersebut selama sampai pada tujuan dengan selamat.

Beda halnya dengan Dodi mengatakan bahwa terkadang merasa was-was dan tidak nyaman dikarenakan kapal yang ia naiki selalu padat dengan penumpang yang berdesakan padahal ia sendiri sudah membentak pengangkut tetapi pengangkut tetap saja menaikkan penumpang dengan alasan depan masih kosong. Berangkat dari hal tersebut maka penulis akan menguarikan pelaksanaan pengawasan petugas KPLP terhadap pengangkut dalam hal kelebihan kapasitas di pelabuhan dufa-dufa pada pembahasan berikutnya.

¹⁹ Celina Tri Siwi Kristiyanti, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Mizan Pustaka, Jakarta, 2009.

2. Pelaksanaan Pengawasan Petugas KPLP terhadap Pengangkut dalam Hal Kelebihan Kapasitas di Pelabuhan Dufa-Dufa

Kegiatan transportasi pelayaran terus meningkat sesuai dengan meningkatnya lalu lintas orang dan barang antar pulau dan seirama dengan perkembangan ekonomi nasional dan lokal. Kegiatan transportasi pelayaran ini perlu diiringi dengan peningkatan aspek keselamatan pelayaran terutama untuk kapal-kapal non konvensi standar Garis Muat sekarang ini di kembangkan dengan mengacu kepada beberapa dokumen internasional yang sesuai maupun dokumen nasional yang ada.²⁰

Setiap kapal yang berlayar harus ditetapkan garis muatnya sesuai dengan aturan maka semua kapal yang berlayar membawa muatan atau tidak telah ditentukan tidak boleh terbenam di bawah air laut atau air tawar. Dengan adanya garis muat maksimum yaitu membatasi jumlah maksimum sehingga kapal tidak mengalami *Overload* yang dapat menyebabkan keseimbangan kapal yang tidak stabil.

Pelaksanaan dan pengaturan pemeriksaan garis muat telah diatur dalam Undang-Undang Pelayaran sebelumnya yaitu UU No. 21 tahun 1992 dan diatur lebih lanjut dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. KM. 3 Tahun 2005. Dalam perkembangan selanjutnya Undang-Undang Pelayaran telah diperbaharui dengan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang mana garis muat diatur dalam pasal 147.²¹

Stabilitas dan *Sea Trial* merupakan salah satu aspek dalam penyelenggaraan kelaiklautan kapal-kapal layar laut jika memiliki stabilitas yang baik. Pada umumnya stabilitas kapal yang baik diartikan yaitu kemampuan apung dan oleng kapal menerima gaya berlebih saat beroperasi dan dapat kembali dalam posisi tegak semula.²² Setiap kapal bangunan baru selesai pembangunan harus dilakukan uji stabilitas atau yang disebut *Inclining Test* dan uji coba berlayar atau *Sea Trial*.

²⁰ Sahudiyono, Budi Handojo, dkk., *Penilaian Kelaiklautan Kapal dalam Rangka Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (Studi Kasus: Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Probolinggo)*, Meteor Stip Marunda, Vol.15, No.2 (Desember 2022).

²¹ Simon Ito, *Kewenangan PPNS Syahbandar dalam Tindak Pidana Pelanggaran Undang – Undang Nomor : 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*, BalRev, Vol.3, No.2 (Oktober 2021).

²² Yuli Purwanto, Budhi H. Iskandar, dkk., *Aspek Keselamatan Ditinjau dari Stabilitas Kapal dan Regulasi pada Kapal Pole And Line di Bitung, Sulawesi Utara*, Marine Fisheries, Vol.5, No.2 (November 2014).

Inclining test ini dilakukan untuk mengetahui karakteristik stabilitas kapal kosong terhadap titik berat dan titik metasentril. Pengawasan terhadap stabilitas kapal dilaksanakan pada saat yaitu:²³

- a. Sebelum kapal dibangun
- b. Selesai pembangunan, dan
- c. Kapal beroperasi

Uji coba stabilitas atau *inclining test* tidak hanya dilaksanakan untuk kapal bangunan baru namun juga terhadap kapal-kapal yang melakukan perombakan, perubahan yang mengakibatkan berubahnya berat kapal, titik berat dan titik metasentral kapal. Sedangkan uji coba berlayar atau sea trial adalah proses akhir dari pembangunan kapal yang harus dilaksanakan untuk memperoleh informasi awal terhadap *performance* dan kemampuan operasi kapal terhadap perlengkapan dan permesinan serta listrik kapal.

Hasil wawancara dengan Trisno staf seksi kelaik kapal, menjelaskan untuk Pengawasan terhadap stabilitas kapal dilaksanakan sebelum pembangunan kapal sudah dihitung stabilitas yang aman untuk suatu kapal dan setelah pembangunan selesai pengawasan kapal pada saat beroperasi hanya dilakukan dengan mengawasi kapasitas yang dimuati agar tidak kelebihan kapasitas yang mana dapat menyebabkan stabilitas kapal tidak aman inilah yang menyebabkan kapal tenggelam, untuk pengawasan tersebut dilakukan oleh KPLP dan Dinas Perhubungan. Ini juga didukung dengan hasil wawancara penulis sama bapak Djamal Kepala Syabandar Pelabuhan Dufa-Dufa menjelaskan bahwa apabila kedatangan kualitas, keselamatan dan keamanan kapal yang sangat buruk maka petugas menunda keberangkatan kapal sampai nahkoda memperbaiki kapal tersebut

Layak laut sebuah kapal adalah bila mengikuti ketentuan yang mengatur terhadap keselamatan kapal, antara lain tentang badan kapal, perlengkapan, sertifikat penumpang, sertifikat keselamatan radio, perangkat telegrap radio dan sertifikat alat-alat penolong dan peralatan lainnya serta keselamatan barang sesuai dengan Ordonansi 1935, Stb.1935, dan secara rinci tertuang dalam KEPPRES RI

²³ Makmur Syam, Sahabuddin Sunusi, *Implikasi Pengawasan Muatan terhadap Stabilitas Kapal Penumpang di KM. Madani Nusantara*, Ocean Engineering : Jurnal Ilmu Teknik dan Teknologi Maritim, Vol.2, No.2 (Juni 2023).

No.203 Tahun 1966 Konvensi SOLAS 1960 (*International Convention for the Safety of Life at Sea*), yang berlaku di Indonesia sebagai berikut:²⁴

- a. Pemeriksaan sertifikat-sertifikat.
- b. Pemeriksaan kecelakaan
- c. Pemeriksaan instalasi-instalasi mesin dan listrik
- d. Pencegahan kebakaran di kapal dan di kapal penumpang dan kapal barang
- e. Keselamatan navigasi
- f. Keselamatan pengangkutan barang-barang berbahaya
- g. Keselamatan kapal-kapal nuklir, serta sertifikatnya.
- h. Dan lain-lain

Perlengkapan keselamatan (*safety equipment*) adalah semua peralatan keselamatan yang hanya digunakan pada keadaan darurat menyangkut keselamatan manusia dan/atau kapal. Jumlah, jenis dan kelengkapan perlengkapan keselamatan telah diatur oleh dalam peraturan keselamatan yang mengacu pada ketentuan *Intergovernmental Maritime Organization* (IMO) melalui SOLAS 1974.²⁵ Peraturan ini berlaku untuk semua kapal baik yang sedang berlayar, berlabuh, menangkap ikan, bersandar dan docking). Peralatan ini wajib ada di atas kapal dengan jumlah yang cukup sesuai ketentuan yang berlaku dan disahkan oleh yang berwenang.

Perlengkapan keselamatan adalah semua peralatan yang digunakan bagi para awak kapal (*life jacket, immersion suit*) untuk meninggalkan kapal (*abandon ship*) jika kapal dinyatakan bahaya oleh Nakhoda termasuk sekoci penolong, *life raft*, dan rakit penolong). Perlengkapan keselamatan ini wajib ada di kapal dan ditempatkan di tempat-tempat yang mudah dijangkau dan diluncurkan dari kapal.²⁶

²⁴ Willem Nikson S., *Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Laut*, Badan Koordinasi Keamanan Laut, Jakarta, 2009.

²⁵ Angie Kusuma Hati, Beni Agus Setiono, dkk., *Analisis Prosedur Pelaksanaan Annual Servis Alat-Alat Keselamatan dan Alat Pemadam Kebakaran di Atas Kapal Sesuai Standar SOLAS di PT. Salam Pacific Indonesia Lines*, Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan, Vol.14, No.1 (September 2023).

²⁶ Antonius Fernando, Ade Chandra Kusuma, dkk., *Optimalisasi Fungsi Alat Keselamatan di Kapal MT. Patra Tanker 2*, Majalah Ilmiah Gema Maritim, Vol.24, No.1 (Maret 2022).

Berangkat dari hal tersebut di atas menurut penulis bahwa keselamatan kapal ditentukan melalui pemeriksaan dan pengujian. Kapal dinyatakan memenuhi persyaratan keselamatan kapal diberikan sertifikat keselamatan kapal oleh pemerintah. Setiap kapal yang telah memperoleh sertifikat sebagaimana di maksud dalam Pasal 35 ayat 3, ini wajib dipelihara sehingga tetap memenuhi persyaratan keselamatan kapal. Setiap kapal yang memasuki pelabuhan dan selama berada di pelabuhan wajib mematuhi peraturan-peraturan untuk menjaga ketertiban dan kelancaran lalu lintas kapal yang pengawasannya dilakukan oleh syahbandar. Dan setiap kapal yang akan berlayar wajib memiliki surat izin berlayar yang dikeluarkan oleh syahbandar setelah memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal.

Keselamatan kapal ditentukan melalui pemeriksaan dan pengujian. Kapal dinyatakan memenuhi persyaratan keselamatan kapal diberikan sertifikat keselamatan kapal oleh pemerintah. Setiap kapal yang telah memperoleh sertifikat sebagaimana di maksud dalam pasal 35 ayat 3, ini wajib dipelihara sehingga tetap memenuhi persyaratan keselamatan kapal. Setiap kapal yang memasuki pelabuhan dan selama berada di pelabuhan wajib mematuhi peraturan-peraturan untuk menjaga ketertiban dan kelancaran lalu lintas kapal yang pengawasannya dilakukan oleh syahbandar. Dan setiap kapal yang akan berlayar wajib memiliki surat izin berlayar yang dikeluarkan oleh syahbandar setelah memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal.

C. PENUTUP

Pada kenyataannya ada beberapa pengangkutan yang di lakukan oleh pihak pengangkut di Pelabuhan Dufa-Dufa tidak sesuai dengan aturan misalnya pada pemakaian kapal secara carter di mana pengangkut tidak melakukan pendataan penumpang padahal pada pendataan penumpang sangat penting, bila terjadi kecelakaan, di mana dengan melakukan pendataan penumpang maka ada jaminan perlindungan penumpang. Jadi, daftar penumpang sangat penting agar kita mengetahui berapa jumlah penumpang yang di angkut sehingga penumpang dilindungi oleh hukum.

Sedangkan pemenuhan hak-hak konsumen, baik penumpang kapal maupun pengirim barang masih terdapat penumpang yang kurang mengetahui hak-haknya dan belum mendapatkan hak-haknya secara penuh seperti hak atas keamanan, kenyamanan dan keselamatan. Serta, pengawasan yang dilakukan oleh petugas KPLP dan Dinas Perhubungan di Pelabuhan Dufa-Dufa kurang memperhatikan kapasitas penumpang dan daftar penumpang sering tidak dicatat pada saat pencatatan kapal yang dilakukan oleh pengguna jasa.



DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Hartini, Rahayu. 2007. *Hukum Pungangkutan*. (Malang: UMM Press).
- IOCU. 1982. *Gerakan dan Langkah yayasan Lembaga Konsumen*. (Jakarta: Gunung Agung).
- Kristiyanti, Celina Tri Siwi. 2009. *Hukum Perlindungan Konsumen*. (Jakarta: Mizan Pustaka).
- Martono, H. K., dkk.. 2011. *Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang–Undang Nomor 17 Tahun 2008*. (Jakarta: PT RajaGrafindo Persada).
- Miru, Ahmadi dan Sutarman Yodo. 2011. *Hukum Perlindungan Konsumen*. (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada).
- Purwosutjipto, H. M. N.. 2015. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*. (Jakarta: Djambatan).
- Rumambi, Freddy Johanis. 2023. *Maritim Negeriku Indonesia*. (Jakarta: Penerbit Haura Utama).
- S., Willem Nikson. 2009. *Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Laut*. (Jakarta: Badan Koordinasi Keamanan Laut).
- Shidarta. 2006. *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia, Edisi Revisi*. (Jakarta: PT Grasindo).
- Tjakra Negara, Soegijatna. 1995. *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*. (Jakarta: Rineka Cipta).

Publikasi

- Bambungan, Onang. *Perlindungan Hukum terhadap Konsumen Atas Kenyamanan Keamanan dan Keselamatan dalam Mengkonsumsi Barang atau Jasa*. Lex Privatum. Vol.11. No.1 (Januari 2023).
- Fernando, Antonius, Ade Chandra Kusuma, dkk.. *Optimalisasi Fungsi Alat Keselamatan di Kapal MT. Patra Tanker 2*. Majalah Ilmiah Gema Maritim. Vol.24. No.1 (Maret 2022).
- Hati, Angie Kusuma, Beni Agus Setiono, dkk.. *Analisis Prosedur Pelaksanaan Annual Servis Alat-Alat Keselamatan dan Alat Pemadam Kebakaran di Atas Kapal Sesuai Standar SOLAS di PT. Salam Pacific Indonesia Lines*. Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan. Vol.14. No.1 (September 2023).
- Ito, Simon. *Kewenangan PPNS Syahbandar dalam Tindak Pidana Pelanggaran Undang – Undang Nomor : 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*. BalRev. Vol.3. No.2 (Oktober 2021).
- Maulana, Ahmad Riski, Kuuni Ulfah Naila El Muna, dkk., *Pemetaan dan Analisis Tren Angka Kecelakaan di Kota Surabaya*, Sehatrakyat (Jurnal Kesehatan Masyarakat), Vol.2. No.2 (Mei 2023).
- Purwanto, Yuli, Budhi H. Iskandar, dkk.. *Aspek Keselamatan Ditinjau dari Stabilitas Kapal dan Regulasi pada Kapal Pole And Line di Bitung, Sulawesi Utara*. Marine Fisheries. Vol.5. No.2 (November 2014).
- Sahudiyono, Budi Handojo, dkk.. *Penilaian Kelaiklautan Kapal dalam Rangka Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (Studi Kasus: Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Probolinggo)*. Meteor Stip Marunda. Vol.15. No.2 (Desember 2022).

Syam, Makmur, Sahabuddin Sunusi. *Implikasi Pengawasan Muatan terhadap Stabilitas Kapal Penumpang di KM. Madani Nusantara*. Ocean Engineering : Jurnal Ilmu Teknik dan Teknologi Maritim. Vol.2. No.2 (Juni 2023).

Karya Ilmiah

Dewanto, Yoseph Arya dan Danny Faturachman. 2017. *Analisis Kecelakaan Transportasi Laut di Indonesia Tahun 2003-2013*. Prosiding. Jakarta: Lembaga Penelitian Pengabdian Masyarakat dan Kemitraan Universitas Darma Persada.

Setiawan, Dedy. 2024. *Penyebab Terjadinya Kecelakaan Kerja pada Saat Operasi Suplai di Kapal SV.Barracuda 7*. Skripsi. Makassar: Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Sianaga, Rebecca Ivon Meylani. 2017. *Perencanaan Pembangunan Angkutan Umum Massal dalam Perspektif Perencanaan Strategis (Studi terhadap Rencana Pembangunan Light Rail Transit (Lrt) dan Bus Rapid Transit (Brt) di Kota Medan)*. Skripsi. Malang: Fakultas Ilmu Administrasi Jurusan Administrasi Publik Minat Perencanaan Pembangunan Malang.

Sumber Hukum

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 22. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3821.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849.