



TINJAUAN YURIDIS TENTANG TANGGUNG JAWAB PENYEDIA JASA TRANSPORTASI ANGKUTAN LAUT TERHADAP KONSUMEN PENGGUNA TRANSPORTASI LAUT (Suatu Studi di Syahbandar Kota Kendari)

Sarfin, Muh. Fitriadi, H.M. Abidin Ramli

Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum Universitas Sulawesi Tenggara

ARTICLE INFO

Keywords:

Harbor Master, Kendari
City, Legal Review, Sea
Transportation Service
Providers

e-mail:

sarfin89@gmail.com

Corresponding Author:

Sarfin

Received: 11/11/2018

Accepted: 21/02/2019

Published: 26/04/2019



ABSTRACT

This study aims to 1) find out and understand the responsibilities of sea transportation service providers related to responsibility towards consumers who use sea transportation services and 2) find out and understand what efforts are made by sea transportation service providers related to responsibility towards consumers who use sea transportation services. This study was conducted in Kendari City, precisely at the Harbormaster's office and Class II Kendari Port Authority. This study uses descriptive research, because the data obtained in the field are presented descriptively using the empirical normative approach method. Based on the analysis of the data and facts that the author has obtained, the author concludes, among others: a) The responsibility of sea transportation service providers related to responsibility towards consumers who use sea transportation, namely actions for safety on board ships, namely ships must be equipped with general emergency alarms. The crew must be trained in case of a disaster or abandonment of ship, officers who carry out the first watch must get sufficient rest time, training in fire roles, leak roles, roles in helping people who have fallen overboard and roles in abandoning ship is carried out once a week or at least once during a voyage if the sailing duration is less than one week, b) Efforts made by sea transportation service providers, namely for ships that have accidents, it is regulated that the results of the ship accident inspection must be evaluated and assessed to determine whether the relevant certificate can still be applied and to determine whether or not further inspection is necessary.

I. PENDAHULUAN

Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, disebutkan syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang memiliki kewenangan tertinggi untuk melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan UU untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.

Sesuai pasal 209 Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Syahbandar memiliki delapan kewenangan, yaitu mengkoordinasikan seluruh kegiatan pemerintahan di pelabuhan, memeriksa dan menyimpan surat, dokumen, dan warta kapal, menerbitkan persetujuan kegiatan kapal di pelabuhan, melakukan pemeriksaan kapal, menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar, melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal, menahan kapal atas perintah pengadilan, dan melaksanakan siji Awak Kapal.

Sehubungan dengan itu, International Safety Management Code adalah standar internasional manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal serta upaya pencegahan/pengendalian pencemaran lingkungan. Sesuai dengan kesadaran terhadap pentingnya faktor manusia dan perlunya peningkatan manajemen operasional kapal dalam mencegah terjadinya kecelakaan kapal, manusia, muatan barang/cargo dan harta benda serta mencegah terjadinya pencemaran lingkungan laut, maka IMO mengeluarkan peraturan tentang manajemen keselamatan kapal & perlindungan lingkungan laut yang dikenal dengan Peraturan International Safety Management (ISM Code) yang juga dikonsolidasikan dalam SOLAS Convention.

Pada Manajemen Keselamatan, dikenal istilah elemen atau klausul sebagai acuan bagi perusahaan untuk menyusun secara rinci prosedur keselamatan, di antaranya meliputi:

- a. Tanggung jawab dan wewenang perusahaan; menjabarkan struktur organisasi perusahaan serta tugas tanggung jawab masing-masing pejabat di dalam perusahaan terutama yang berkaitan dengan implementasi keselamatan kapal;
- b. Tanggung jawab dan wewenang nakhoda, perusahaan harus secara jelas menetapkan dan mendokumentasikan tanggung jawab nakhoda.
- c. Kesiapan menghadapi keadaan darurat; perusahaan harus menyusun tata cara kerja dalam keadaan tanggap darurat yang berpotensi terjadi diatas kapal dan ditindaklanjuti dengan analisa dan evaluasi.

ISM-Code bagi kapal-kapal yang berlayar di dalam negeri, terhitung sejak tahun 1998, maka berlaku pula bagi operator kapal penyeberangan. Perusahaan angkutan penyeberangan wajib menerapkan Manajemen Keselamatan agar dapat mengoperasikan kapal penyeberangannya. Pada Manajemen Keselamatan, dikenal istilah elemen atau klausul sebagai acuan bagi perusahaan untuk menyusun secara rinci prosedur keselamatan, di antaranya meliputi:

- a. Tanggung jawab dan wewenang perusahaan; menjabarkan struktur organisasi perusahaan serta tugas tanggung jawab masing-masing pejabat didalam perusahaan terutama yang berkaitan dengan implementasi keselamatan kapal;
- b. Tanggung jawab dan wewenang nakhoda, perusahaan harus secara jelas menetapkan dan mendokumentasikan tanggung jawab nakhoda.
- c. Kesiapan menghadapi keadaan darurat; perusahaan harus menyusun tata cara kerja dalam keadaan tanggap darurat yang berpotensi terjadi diatas kapal dan ditindaklanjuti dengan analisa dan evaluasi.

Dalam Pasal 58 ayat (1), (2), dan (3) Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan juga menegaskan bagaimana pemeliharaan dan merawat kapal selama di operasikan tetap memenuhi persyaratan keselamatan kapal. Sedangkan yang mengatur tentang perairan dengan kapal tedapat pada Undang-undang No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran, Lembaran Negara Nomor 98 Tahun 1992, yang pada saat diberlakukan undang-undang ini pada tanggal 17 September 1992, semua perundangan-undangan yang berkenaan dengan pengangkutan perairan yang masih berlaku sejak zaman klonial Belanda dahulu dinyatakan tidak berlaku lagi.

Kecelakaan laut yang sering terjadi di perairan Nusantara, antara lain, disebabkan pengabaian terhadap prosedur keselamatan berlayar dan cuaca. Untuk mengatasi hal itu, perlu pengawasan ketat dari syahbandar. Khusus di perairan Sulawesi Tenggara khususnya pada bagian perairan Wakatobi, sepanjang 2015 terjadi sedikitnya tujuh kecelakaan di laut. Penyebabnya hanya dua faktor, yaitu kesalahan manusia dan cuaca buruk. Contohnya, dalam kecelakaan laut terakhir yang menimpa sebuah longboat (perahu motor kayu) di Pulau Saponda Darat Perairan Tomia pada 25 Juli, pengabaian prosedur keselamatan terlihat nyata, longboat dengan panjang 5-meter itu seharusnya hanya diisi maksimal tiga penumpang, tetapi kenyataannya diisi sampai tujuh penumpang. Peristiwa kecelakaan yang menyebabkan KM. Teratai Prima Kosong tenggelam di perairan Batu Roro, Majene, Sulawesi Barat, juga memberikan bukti kepada kita betapa buruknya sistem transportasi laut. Dalam peristiwa kecelakaan ini, sekurang-kurangnya puluhan orang tewas di laut, sampai sekarang belum semua penumpang dari 103 penumpang ditemukan.

Berbagai kecelakaan laut yang terjadi di Indonesia, merupakan satu bukti keteledoran, serta buruknya sistem transportasi laut kita. Kondisi ini diakibatkan oleh regulasi yang diterapkan pemerintah tidak jalan, ini kegagalan pemerintah dalam mengatur sektor transportasi laut. Kalau kita lihat dari berbagai pengalaman kecelakaan di laut, kesalahan tidak hanya terjadi pada pihak pelaku usaha yang tidak mengawasi bawaan penumpang dengan ketat, namun juga pihak syahbandar yang mempunyai kewenangan yang tidak mematuhi standar keamanan dalam penempatan dan pengemasan bahan-bahan berbahaya.

Menjadi pokok dalam suatu sistem perlindungan yang menjadi hak konsumen jasa angkutan laut adalah kepentingan konsumen itu sendiri. Suatu sistem perlindungan hukum bagi konsumen jasa pengangkutan laut adalah suatu sistem yang terdiri dari peraturan perundang-undangan dan prosedur yang mengatur semua aspek yang baik langsung maupun tidak langsung mengenai kepentingan dari konsumen jasa angkutan laut. Dari sekian banyak peraturan yang mengatur tentang pengangkutan laut di Indonesia, yang selalu menjadi sorotan masyarakat adalah masalah bentuk optimalisasi kewenangan petugas syahbandar terhadap kelayakan layak jalan kapal. Pada dasarnya ketentuan-ketentuan mengenai tanggung jawab pengangkutan laut sudah diatur dalam peraturan-peraturan di atas, hanya saja tetap terdapat ketidakpuasan penumpang terhadap besarnya jumlah ganti rugi yang diberikan oleh pihak pengangkut mengingat kerugian yang diderita oleh penumpang tidak saja hanya kerugian materil tetapi juga kerugian imateril.

II. TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Pelaku Usaha

Bahwa produsen sering diartikan sebagai pengusaha yang menghasilkan barang dan jasa. Dalam pengertian ini termasuk di dalamnya pembuat, grosir, leveransir, dan pengecer profesional, yaitu setiap orang/badan yang ikut serta dalam penyediaan barang dan jasa hingga sampai ke tangan konsumen.

Dengan demikian, produsen tidak hanya diartikan sebagai pihak pembuat/ pabrik yang menghasilkan produk saja, tetapi juga mereka yang terkait dengan penyampaian/peredaran produk hingga sampai ke tangan konsumen. Bahwa dalam konteks perlindungan konsumen, produsen diartikan secara luas. Misalnya dalam hubungannya dengan produk makanan hasil industri (pangan olahan), maka produsennya adalah mereka yang terkait dalam proses pengadaan makanan hasil industri (pangan olahan) itu hingga sampai ke tangan konsumen. Mereka itu adalah: pabrik (pembuat), distributor, eksportir atau importir, dan pengecer, baik yang berbentuk badan hukum maupun yang bukan badan hukum.

Pada Pasal 1 Angka (3) UUPK tidak memakai istilah produsen, tetapi memakai istilah lain yang kurang lebih sama artinya, yaitu disebutkan bahwa pelaku usaha adalah:

“Setiap orang perseorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum maupun bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum Negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian menyelenggarakan kegiatan usaha dalam berbagai bidang ekonomi.”

Selanjutnya dalam penjelasan Pasal 1 angka (3) UUPK dijelaskan bahwa: yang termasuk pelaku usaha ini adalah perusahaan, korporasi, BUMN, koperasi, importir, pedagang, distributor dan lain-lain. Dengan demikian, cakupan pelaku usaha dalam UUPK yaitu:

1. pembuat produk jadi
2. penghasil bahan baku/mentah
3. pembuat suku cadang
4. Setiap orang yang menampakkan dirinya sebagai pelaku usaha, dengan jalan mencantumkan namanya, tanda pengenal tertentu atau tanda lain yang membedakan dengan produk asli pada produk tertentu.
5. Importir suatu produk dengan maksud untuk diperjualbelikan, disewakan, disewagunakan (*leasing*) atau bentuk distribusi lain dalam transaksi perdagangan
6. Pemasok (*supplier*), dalam hal identitas dari pelaku usaha atau importir tidak dapat ditentukan.

Pengertian pelaku usaha dalam UUPK tersebut memudahkan konsumen menuntut ganti kerugian karena tidak sulit ditemukan, dan banyak pihak yang dapat digugat. Namun yang menjadi masalah adalah penentuan kepada pelaku usaha siapa konsumen mengajukan tuntutan jika ia dirugikan akibat penggunaan barang/jasa.

Demikian pula Ahmadi Miru menyatakan bahwa pengertian pelaku usaha di atas merupakan pengertian yang sangat luas karena meliputi segala bentuk usaha, sehingga akan memudahkan konsumen, dalam arti banyak pihak yang dapat digugat, namun akan lebih baik lagi seandainya UUPK tersebut memberikan rincian sebagaimana dalam directive, sehingga konsumen dapat lebih mudah lagi untuk menentukan kepada siapa ia akan mengajukan tuntutan jika ia dirugikan akibat penggunaan produk.

Oleh karena itu Ahmadi Miru mengemukakan bahwa, sebaiknya ditentukan urutan-urutan yang seharusnya digugat oleh konsumen manakala dirugikan oleh pelaku usaha. Urutan-urutan tersebut disusun sebagai berikut:

1. Yang digugat adalah pelaku usaha pembuat produk jika berdomisili di dalam negeri dan domisilinya diketahui oleh konsumen yang dirugikan.
2. Apabila produk yang merugikan konsumen tersebut diproduksi di luar negeri, maka yang digugat adalah importirnya, karena UUPK tidak mencakup pelaku usaha di luar negeri; dan
3. Apabila Pelaku usaha dan importirnya dari suatu produk tidak diketahui, maka yang digugat adalah penjual barang dari siapa konsumen membeli barang tersebut.

Produsen sebagai pelaku usaha dalam hukum perlindungan konsumen sangat penting mengingat setiap subjek hukum memiliki hak dan kewajiban. Pemenuhan atas hak dan kewajiban para produsen diatur dalam ketentuan perundang-undangan perlindungan konsumen sebagaimana diatur dalam Pasal 6 UUPK. Pasal 1 Angka 3 UUPK disebutkan bahwa:

“Pelaku usaha setiap orang perorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan-badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum Republik Indonesia, baik sendiri-sendiri dan bersama-sama melalui perjanjian menyelenggarakan kegiatan

usaha dalam berbagai bidang ekonomi". Dalam konsep pelaku usaha dan dalam penjelasan undang-undang yang termasuk pelaku usaha adalah perusahaan, korporasi, BUMN, koperasi, improditor, pedagang, distributor dan lain-lain.

Berdasarkan uraian tersebut dapat diketahui bahwa kategori pelaku usaha menurut ketentuan perundang-undangan konsumen adalah mereka yang terlibat secara langsung atau tidak langsung dengan suatu produk. Sebagai pelaku usaha dan sebagai subjek hukum melekat padanya hak dan kewajiban. Hak dan kewajiban pelaku usaha dalam hukum perlindungan konsumen sebagai konsekuensi dari hukum, menetapkan hak dan kewajiban dalam menyelenggarakan usahanya.

Adapun Hak pelaku usaha atau produsen dalam konsep perlindungan konsumen yaitu: (1) hak untuk menerima pembayaran yang sesuai dengan kesepakatan mengenai kondisi dan nilai tukar barang dan/atau jasa yang diperdagangkan. (2) hak untuk mendapat perlindungan hukum dari tindakan konsumen yang beritikad tidak baik. (3) hak untuk rehabilitasi nama apabila terbukti secara hukum bahwa kerugian konsumen tidak diakibatkan oleh barang dan/atau jasa yang diperdagangkan. (4) hak untuk melakukan pembelaan diri sepatutnya di dalam penyelesaian hukum sengketa konsumen. (5) Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan. Sebagai konsekuensi hak konsumen, maka terhadap pelaku usaha dibebankan pula kewajiban-kewajiban.

Adapun kewajiban pelaku usaha, sebagaimana diatur dalam pasal 7 UUPK sebagai berikut: (1) Beritikad baik dalam melakukan kegiatan usahanya, (2) memberikan informasi yang benar, jelas, jujur mengenai kondisi dan jaminan barang/jasa serta memberi penjelasan penggunaan, perbaikan dan pemeliharaan, (3) menjamin mutu barang dan/atau jasa yang diproduksi dan/atau jasa diperdagangkan berdasarkan ketentuan standar mutu barang dan/atau jasa yang berlaku, (4) memperlakukan atau melayani konsumen secara benar dan jujur serta tidak diskriminasi, (5) memberikan kompensasi, ganti rugi dan/atau jasa penggantian atau kerugian akibat penggunaan, pemakaian dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang diperdagangkan.

Jika diteliti dengan seksama dalam UUPK perihal konsumen diwajibkan beritikad baik dalam melakukan transaksi pembelian barang dan/atau jasa, kemudian untuk pelaku usaha lebih ditekan untuk beritikad baik dalam melakukan kegiatan usahanya, karena kegiatan pelaku usaha itu dimulai sejak barang dirancang/diproduksi sampai pada tahap purna penjualan, dan mungkin saja terjadinya kerugian bagi konsumen dimulai sejak barang dirancang/diproduksi oleh pelaku usaha. Di samping Hak dan kewajiban yang harus menjadi perhatian oleh produsen/pelaku usaha, ada juga mengenai tanggung jawab yang merupakan kewajiban yang harus dibebankan kepada pelaku usaha. Tanggung jawab ini juga yang disebut dengan istilah *product liability* dan atau tanggung gugat produk/tanggung jawab produsen.

Seperti apa yang telah diketahui dengan berlakunya prinsip hukum yang menyatakan, setiap orang yang melakukan suatu akibat kerugian bagi orang lain, diharuskan memikul tanggung jawab yang diperbuatnya. Setiap orang yang mengalami kerugian, berhak mengajukan tuntutan kompensasi/ganti rugi kepada pihak yang melakukan perbuatan itu. Kompensasi tersebut, menurut Pasal 19 ayat 2 UUPK meliputi : Pengembalian sejumlah uang, Penggantian barang atau jasa yang sejenis atau yang setara, Perawatan kesehatan, dan Pemberian santunan sesuai ketentuan perundang-undangan.

Product liability adalah suatu tanggung jawab secara hukum dari orang/badan yang menghasilkan suatu produk (*producer, manufacturer*), dari orang/badan yang bergerak dalam proses untuk menghasilkan suatu produk (*processor, assembler*) atau mendistribusikan (*seller, distributor*) produk tersebut.

Ada pula definisi lain tentang *product liability* yaitu "Suatu konsepsi hukum yang intinya dimaksudkan untuk memberikan perlindungan kepada konsumen, yaitu dengan jalan membebaskan konsumen dari beban untuk membuktikan bahwa kerugian konsumen timbul akibat kesalahan dalam proses produksi dan sekaligus melahirkan tanggung jawab produsen untuk memberikan ganti rugi.

Dengan demikian, maka inti dari beberapa pengertian tersebut di atas, bahwa produsen/pelaku usaha bertanggung jawab atas segala kerugian yang timbul akibat dari hasil produksi dan/atau jasanya. Tanggung jawab produk adalah istilah yang dialihbahasakan dari *product liability*, berbeda dengan ajaran pertanggungjawaban hukum pada umumnya dimana tanggung jawab produk disebabkan oleh keadaan tertentu produk cacat atau membahayakan orang lain.

Untuk menerapkan konsep *product liability* ternyata tidaklah mudah. Sebab, pada sistem pertanggungjawaban yang secara konvensional tanggung produk berdasarkan dengan adanya wanprestasi (*default*) dan perbuatan melawan hukum (*fault*) berdasarkan Pasal 1365 KUH-Perdata. Konsumen yang menderita kerugian akibat produk barang/jasa yang cacat bias menuntut pihak produsen (pelaku usaha) secara langsung. Tuntutan tersebut didasarkan pada kondisi telah terjadi perbuatan melawan hukum, atau dengan kata lain, konsumen harus membuktikan terlebih dahulu kesalahan yang dilakukan oleh pelaku usaha.

Oleh karena berbagai kesulitan yang dihadapi oleh pihak konsumen tersebut, maka hukum *product liability* diberlakukan prinsip *strict liability* (tanggung jawab mutlak), dengan diberlakukan prinsip tanggung jawab mutlak, maka produsen seketika itu juga harus bertanggung jawab atas kerugian yang diderita konsumen tanpa mempersoalkan kesalahan dari pihak produsen.

Dengan prinsip tanggung jawab mutlak, maka kewajiban produsen/pelaku usaha untuk mengganti kerugian yang diderita oleh konsumen karena mengkonsumsi produk yang cacat merupakan suatu risiko, yaitu termasuk dalam risiko usaha. Karena itu, produsen harus lebih berhati-hati dalam menjaga keselamatan dan keamanan pemakaian produk terhadap konsumen.

Prinsip pertanggungjawaban mutlak (*strict liability* atau *risk liability*) yang secara eksplisit telah dianut dalam beberapa perundang-undangan, misalnya di bidang Lingkungan Hidup, Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia, *Internasional Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*, 1969 yang telah berlaku di Indonesia melalui keputusan Presiden Nomor 18 tahun 1978.

Dengan diberlakukannya konsep pertanggungjawaban mutlak, maka apa yang diharapkan dari perlindungan konsumen dapat tercapai sebab pihak konsumen yang akan dilindungi itu akan dapat dengan mudah mempertahankan atau memperoleh haknya jika dibandingkan dengan konsep kesalahan, di mana konsumen masih dibebankan kewajiban untuk membuktikan kesalahan produsen.

Adapun alasan-alasan mengapa prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*) yang diterapkan dalam hukum tentang *produk liability* adalah:

1. Diantara korban/konsumen di satu pihak dan produsen dilain pihak, beban kerugian (risiko) seharusnya ditanggung oleh pihak yang memproduksi/mengeluarkan barang - barang cacat / berbahaya tersebut di pasaran;
2. Dengan menempatkan / mengedarkan barang-barang di pasaran, berarti produsen menjamin bahwa barang-barang tersebut aman dan pantas untuk dipergunakan, dan bilamana terbukti tidak demikian, produsen/pelaku usaha harus bertanggung jawab;
3. Sebenarnya tanpa menerapkan prinsip tanggung jawab mutlak pun produsen yang melakukan kesalahan tersebut dapat dituntut melalui proses penuntutan beruntun, yang konsumen kepada pedagang eceran, pengecer kepada grosir, grosir kepada distributor, distributor kepada agen

dan agen kepada produsen. Penerapan *strict liability* dimaksudkan untuk menghilangkan proses yang panjang ini.

Meskipun sistem tanggung jawab pada *product liability* berlaku prinsip *strict liability*, pihak produsen dapat membebaskan diri dari tanggung jawabnya, baik untuk seluruhnya atau untuk sebagian. Hal-hal yang dapat membebaskan tanggung jawab produsen tersebut adalah:

1. Jika Produsen tidak mengedarkan produknya (*put into circulation*);
2. Cacat yang menyebabkan kerugian tersebut tidak ada pada saat produk diedarkan oleh produsen, atau terjadinya cacat tersebut baru timbul kemudian;
3. Bahwa produk tersebut tidak dibuat oleh produsen baik untuk dijual atau diedarkan untuk tujuan ekonomis maupun dibuat atau diedarkan dalam rangka bisnis;
4. Bahwa terjadinya cacat pada produk tersebut akibat keharusan memenuhi kewajiban yang ditentukan dalam peraturan yang dikeluarkan oleh pemerintah;
5. Bahwa secara ilmiah dan teknis (*state of scientific on technical knowledge, state or art defense*) pada saat produk tersebut diedarkan tidak mungkin cacat; dll

B. Kewenangan Syahbandar

Menurut UU nomor 17 tahun 2008 Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan. Dalam melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 207 ayat (1) Syahbandar mempunyai tugas:

1. Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan;
2. Mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran
3. Mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan;
4. Mengawasi kegiatan *salvage* dan pekerjaan bawah air;
5. Mengawasi kegiatan penundaan kapal; dll

Sehubungan dengan itu, salah satu faktor yang menjamin keselamatan dan keamanan dalam pelayaran adalah otoritas nahkoda di atas kapal dengan segala keahlian, kemampuan, dan kewenangan memimpin kapal tersebut. Namun disisi lain terpenuhinya persyaratan kelaiklautan merupakan tugas dan tanggung jawab pemerintah dalam hal ini syahbandar di pelabuhan yang memiliki otoritas kewenangan tertinggi untuk menjalankan pengawasan guna terpenuhinya peraturan perundang-undangan tentang keselamatan dan keamanan pelayaran.

Oleh karena itu, peran dan fungsi syahbandar selama ini tidak terealisasi secara optimal disebabkan ketidak cermatan menterjemahkan payung hukum Undang - Undang tahun 1992 tentang pelayaran, pelayaran secara benar menurut kaidah dan norma tata perundang-undangan dan aturan pelaksanaannya sehingga menimbulkan ketimpangan hukum antara syahbandar dan pihak administrator pelabuhan, dimana syahbandar landasan legalitasnya berdasarkan Undang-undang dan konvensi internasional di bawah administrator pelabuhan yang landasan legalitas dan kelembagaannya berdasarkan Kepres Nomor 44 Tahun 1985 tentang Pelaksanaan Tugas Pelayanan di Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan Utama.

C. Perlindungan Hukum Terhadap Pelayaran Orang

Pelayaran Orang atau disebut juga sebagai Pelayaran Rakyat adalah usaha rakyat yang bersifat tradisional dan mempunyai karakteristik tersendiri untuk melaksanakan angkutan di perairan dengan menggunakan kapal layar termasuk Pinisi, kapal layar bermotor, dan/atau kapal motor sederhana berbendera Indonesia dengan ukuran tertentu.

Pelayaran orang mengandung nilai-nilai budaya bangsa yang tidak hanya terdapat pada cara pengelolaan usaha serta pengelolanya misalnya mengenai hubungan kerja antara pemilik kapal dengan awak kapal, tetapi juga pada jenis dan bentuk kapal yang digunakan. Peran pelayaran rakyat semakin surut dan memprihatinkan sejalan dengan perkembangan teknologi kapal yang mengarah kepada kapal yang lebih cepat dan lebih besar yang pada gilirannya lebih ekonomis. Pelayaran rakyat hanya sesuai untuk angkutan dengan demand yang kecil, menghubungkan pulau-pulau yang jumlah penduduknya masih rendah, ataupun pada angkutan pedalaman guna memenuhi kebutuhan masyarakat di daerah aliran sungai-sungai. Oleh karena itu upaya pengembangan pelayaran orang tetap didorong oleh pemerintah untuk:

1. Meningkatkan pelayanan ke daerah pedalaman dan/atau perairan yang memiliki alur dengan kedalaman terbatas termasuk sungai dan danau;
2. Meningkatkan kemampuannya sebagai lapangan usaha angkutan laut nasional dan lapangan kerja; dan
3. Meningkatkan kompetensi sumber daya manusia dan kewiraswastaan dalam bidang usaha angkutan laut dan angkutan pedalaman nasional.

Setelah UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran nasional diberlakukan, memberikan harapan baru bagi perkembangan pelayaran nasional, apalagi dalam UU tersebut memberlakukan asas cabotage. Penerapan asas ini tentunya akan memacu industri pelayaran nasional dan mengharuskan menambahkan armada yang berbendera Indonesia. Namun yang menjadi pertanyaan, apa Indonesia sudah mampu melaksanakan asas cabotage karena keterpurukan industri perkapalan dan pelayaran nasional selama sekian tahun tentunya membutuhkan energi yang besar untuk bisa bangkit. Namun semangat untuk menjadikan Indonesia sebagai negara maritim yang tangguh, pemerintah harus konsekuen melaksanakan penerapan asas ini.

Penerapan asas cabotage maritime yang dilakukan oleh negara China, misalnya, telah terbukti memberikan kemampuan luar biasa pada daya saing produk-produk dalam negeri Negeri Tirai Bambu itu. Saat ini, siapa pun dan dari negara mana pun yang ingin berdagang dengan China wajib memakai kapal berbendera China. Tidak hanya itu, kapal yang digunakan pun harus dibangun di China, didanai oleh bank negara di sana, harus dominan diawaki oleh pelaut mereka, dan wajib direparasi di galangan kapal di China. Dari beragam moda transportasi perairan yang ada di Indonesia, pelayaran rakyat sebagai salah satu armada perairan yang sudah membuktikan dirinya sebagai armada yang tangguh dan identik dengan usaha ekonomi kerakyatan. Namun seiring kemajuan teknologi di bidang transportasi perkapalan, keberadaan armada pelayaran rakyat semakin tersingkirkan dan menghadapi tantangan pasar yang semakin besar, bahkan jumlahnya cenderung semakin berkurang. Sejarah mencatat bahwa awal dari kebangkitan pelayaran pertama kali yaitu pada zaman kerajaan Sriwijaya dan kerajaan Majapahit. Pelaut-pelautnya yang handal menjelajah ke berbagai pelosok, perdagangan maju pesat. Lambat laun keadaan ini mulai suram seiring dengan datangnya pedagang-pedagang dan pelayar dari Eropa yang mulai menancapkan kuku penjajahannya di bumi pertiwi.

D. Hak dan Kewajiban Konsumen

Anderson dan Kumpt menggambarkan kesulitan merumuskan mengenai definisi konsumen sebagai berikut:

"Some difficulties are encountered if one approaches the wide spectrum of situation in terms of a "consumer". For example, one does not usually think of a borrower or car goes out of control is not ordinary regarded as being a consumer. There is in all these situations, however, a common denominator of protecting someone from a hazard from which he cannot by his own action protect himself".

Namun demikian, tidak berarti bahwa kata konsumen itu sendiri tidak dapat didefinisikan, menurut Ahmadi Miru mengatakan bahwa konsumen adalah:

"Konsumen sebagai istilah yang sering dipergunakan dalam percakapan sehari-hari, merupakan istilah yang perlu untuk diberikan batasan pengertian agar dapat mempermudah pembahasan tentang perlindungan konsumen. Berbagai pengertian tentang "konsumen" yang dikemukakan baik dalam Rancangan Undang-Undang Perlindungan Konsumen, sebagai upaya kearah terbentuknya Undang-Undang Perlindungan Konsumen maupun dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen".

Pengertian konsumen dalam Rancangan Undang-Undang Perlindungan Konsumen yang diajukan oleh Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia, yaitu:

"Konsumen adalah pemakai barang atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, bagi kepentingan diri sendiri atau keluarganya atau orang lain yang tidak untuk diperdagangkan kembali".

Sedangkan pengertian konsumen dalam naskah final Rancangan Akademik Undang-Undang tentang Perlindungan Konsumen (selanjutnya disebut Rancangan Akademik) yang disusun oleh Fakultas Hukum Universitas Indonesia bekerja sama dengan Badan Penelitian dan Pengembangan Perdagangan Departemen Perdagangan RI, konsumen adalah setiap orang atau keluarga yang mendapatkan barang untuk dipakai dan tidak untuk diperdagangkan.

Sebagai akhir dari usaha pembentukan Undang-Undang Perlindungan Konsumen, adalah dengan lahirnya UUPK, yang didalamnya dikemukakan pengertian konsumen, sebagai berikut:

"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 diperdagangkan".

Menurut N.H.T. Siahaan, kata konsumen berasal dari kata dalam bahasa Inggris, yakni consumer atau dalam bahasa Belanda *consument*, *konsument*. Secara harfiah, konsumen berarti orang yang memerlukan, membelanjakan atau menggunakan; pemakai atau pembutuh.

Di Francis berdasarkan doktrin dan yurisprudensi yang berkembang, konsumen diartikan sebagai *"the person who obtains goods or services for personal or family purposes"*. Dari definisi tersebut paling tidak terkandung dua unsur yaitu konsumen hanya orang dan barang yang digunakan untuk keperluan pribadi atau keluarganya.

Secara yuridis formal, pengertian konsumen ditemukan dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 UUPK dan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat (UU LPM PUTS).

Pasal 1 UU LPM PUTS memberikan pengertian sebagai berikut:

"Konsumen adalah setiap pengguna barang atau jasa, baik untuk kepentingan diri sendiri dan atau kepentingan orang lain".

Berdasarkan kedua rumusan di atas, diketahui bahwa pengertian konsumen dalam UUPK lebih luas, karena dalam UUPK meliputi pula pemakaian barang untuk kepentingan makhluk hidup lain. Hal ini berarti bahwa UUPK dapat memberikan perlindungan kepada konsumen yang bukan manusia (hewan maupun tumbuh-tumbuhan). Pengertian konsumen yang luas seperti itu, sangat tepat dalam rangka memberikan perlindungan seluas-luasnya kepada konsumen.

Namun demikian, jika dikaitkan dengan Pasal 45 UUPK yang mengatur tentang gugatan ganti kerugian pelaku usaha kepada konsumen, maka keluarga, orang lain dan makhluk hidup lain tidak dapat menuntut ganti kerugian karena mereka tidak termasuk konsumen, tetapi kerugian yang dialaminya dapat menjadi alasan untuk mengadakan tuntutan ganti kerugian. Dari definisi Pasal 1 angka 2 UUPK di atas dapat diuraikan unsur-unsur dari definisi konsumen sebagai berikut:

- a. Setiap orang
- b. Pemakai
- c. Barang
- d. Jasa
- e. Yang tersedia dalam masyarakat
- f. Bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, makhluk hidup lain
- g. Tidak untuk diperdagangkan

Sesuai dengan Pasal 5 Undang-undang Perlindungan Konsumen, Hak-hak Konsumen adalah :

1. Hak atas kenyamanan, keamanan dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa;
2. Hak untuk memilih barang dan/atau jasa serta mendapatkan barang dan/atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan;
3. Hak atas informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa;
4. Hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan;
5. Hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut;
6. Hak untuk mendapat pembinaan dan pendidikan konsumen;
7. Hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif;
8. Hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi/penggantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya;
9. Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.

Selanjutnya Sesuai dengan Pasal 5 Undang-undang Perlindungan Konsumen, Kewajiban Konsumen adalah :

1. Membaca atau mengikuti petunjuk informasi dan prosedur pemakaian atau pemanfaatan barang dan/atau jasa, demi keamanan dan keselamatan;
2. Beritikad baik dalam melakukan transaksi pembelian barang dan/atau jasa;
3. Membayar sesuai dengan nilai tukar yang disepakati;
4. Mengikuti upaya penyelesaian hukum sengketa perlindungan konsumen secara patut.

E. Hak dan Kewajiban Pelaku Usaha

1) Hak - Hak Pelaku Usaha

1. Hak untuk menerima pembayaran yang sesuai dengan kesepakatan mengenai kondisi dan nilai tukar barang dan/atau jasa yang diperdagangkan;
2. Hak untuk mendapat perlindungan hukum dari tindakan konsumen yang beritikad tidak baik;

3. Hak untuk melakukan pembelaan diri sepatutnya didalam penyelesaian hukum sengketa konsumen;
4. Hak untuk rehabilitasi nama baik apabila terbukti secara hukum bahwa kerugian konsumen tidak diakibatkan oleh barang dan/atau jasa yang diperdagangkan.

2) Kewajiban Pelaku Usaha

1. Beritikad baik dalam melakukan kegiatan usahanya;
2. Memberikan informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa serta memberi penjelasan penggunaan, perbaikan dan pemeliharaan;
3. Memperlakukan atau melayani konsumen secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif;
4. Menjamin mutu barang dan/atau jasa yang diproduksi dan/atau diperdagangkan berdasarkan ketentuan standar mutu barang dan/atau jasa yang berlaku;
5. Memberi kesempatan kepada konsumen untuk menguji, dan/atau mencoba barang dan/atau jasa tertentu serta memberi jaminan dan/atau garansi atas barang yang dibuat dan/atau yang diperdagangkan;
6. Memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian atas kerugian akibat penggunaan, pemakaian dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang diperdagangkan;
7. Memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian apabila barang dan/atau jasa yang diterima atau dimanfaatkan tidak sesuai dengan perjanjian.

III. METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan di Provinsi Sulawesi Tenggara, Khususnya di Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Klas II Prop. Sultra yang berada di Kota Kendari dengan alasan sebagai tolak ukur dalam kasus ini. Jenis data yang digunakan adalah primer dan sekunder yang berasal dari *field research* dan *Library research*. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah wawancara dan dokumentasi dan menganalisis secara kualitatif

IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Data Kecelakaan Transportasi Laut di Sulawesi Tenggara

Tingkat kecelakaan transportasi laut di Sulawesi Tenggara terbilang tinggi. Padahal, secara topografi, wilayah Sultra banyak menggunakan transportasi laut.

Berdasarkan hasil penelitian dalam empat tahun terakhir (2012-2015), jumlah kecelakaan transportasi laut di perairan Sultra mencapai 132 kasus. Sebanyak 4.082 orang berhasil diselamatkan, 81 orang meninggal dunia dan 53 orang tidak ditemukan. Namun, dari berbagai lokasi kejadian, rute Kolaka-Bajoe dan Kolaka-Siwa yang terbanyak merenggut nyawa.

Lebih lanjut berdasarkan hasil penelitian, Perairan Kolaka dan Teluk Bone dianggap paling ganas beberapa tahun terakhir. Sedikitnya ada tujuh musibah pelayaran terjadi di perairan tersebut. Teranyar kasus KMP Marina Baru 2B yang menyebabkan 66 orang meninggal, 12 orang belum ditemukan dan 40 orang berhasil diselamatkan.

Tragedi Marina terbanyak merenggut nyawa penumpang sepanjang kasus kecelakaan di perairan Sulawesi Tenggara dan perairan Teluk Bone. KMP Marina karam setelah dihempas ombak setinggi 4 meter.

Feri penyeberangan Bajoe - Kolaka itu memuat sekitar 131 penumpang. Sebanyak 95 orang berhasil diselamatkan, 13 orang meninggal dan 23 orang belum ditemukan. Dari 23 orang yang dinyatakan hilang, salah satu di antaranya mantan Wakil Bupati Kolaka Utara, Hj. Suhariah Muin.

B. Tanggung jawab penyedia jasa transportasi angkutan laut terkait tanggung jawab terhadap konsumen pengguna transportasi laut

Berdasarkan Peraturan Pemerintah (PP) No.51 Tahun 2002 tentang Perkapalan, diwajibkan bagi setiap kapal untuk memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal yang meliputi keselamatan kapal, pengawakan kapal, manajemen keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran dari kapal, pemuatan dan status hukum kapal.

Dalam PP tersebut juga diatur tentang tindakan untuk keselamatan di atas kapal, yaitu kapal harus dilengkapi dengan alarm darurat umum, anak buah kapal harus terlatih apabila terjadi musibah atau meninggalkan kapal, petugas yang melakukan dinas jaga pertama harus mendapatkan waktu istirahat yang cukup, latihan peran kebakaran, peran kebocoran, peran pertolongan orang jatuh ke laut dan peran meninggalkan kapal dilakukan satu kali dalam satu minggu atau paling sedikit satu kali dalam pelayaran jika lama berlayar kurang dari satu minggu.

Mewujudkan keselamatan pelayaran dan keamanan pelayaran dibutuhkan peran semua pihak. Terdapat beberapa unsur yang memiliki peranan penting yakni pemerintah sebagai regulator, pengusaha sebagai operator dan tidak ketinggalan masyarakat sebagai pengguna jasa transportasi laut.

Hal senada seperti yang dikemukakan oleh Supriadi (Kepala Seksi Keselamatan berlaya, penjagaan dan patroli) wawancara pada tanggal 27 Juni 2017, menyatakan bahwa:

“Penanggungjawab di pelabuhan, operator, dan pengguna jasa harus sama-sama disiplin dan tertib dalam pelaksanaan perwujudan zero to accident yang telah dicanangkan”

Hal senada seperti yang dikatakan M. Israyadi, bahwa:

“diharapkan semua unsur bisa memberikan kontribusinya dalam mewujudkan pelayaran yang aman dan selamat.

“Aparat dan operator harus tertib dan disiplin. Begitu juga dengan pengguna jasa, harus sabar dan jangan memaksakan kehendak untuk bisa segera berlayar. Harus dilihat dulu keamanan terutama cuaca, karena akan memengaruhi keselamatan pelayaran,”

Data Ditjen Perhubungan Laut menyebutkan, lebih dari 80% kasus kecelakaan pelayaran karena faktor manusia yang lalai, baik di pihak operator atau regulator. Dan tidak sedikit pengguna jasa yang cenderung memaksakan diri dan melanggar aturan sampai terjadi kecelakaan. Seluruh pelayaran tidak boleh ‘melawan’ laut dan operator harus berani untuk menolak desakan pengguna jasa apabila cuaca tidak memungkinkan untuk dilakukan pelayaran.

Selain itu, regulator juga harus tegas dan berani mengambil keputusan untuk tidak memberikan ijin berlayar melalui surat ijin berlayar (SIB) agar terhindar dari kemungkinan terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan. Harus diakui hingga saat ini masih banyak pelayaran rakyat (perla) dimana kapal-kapalnya masih belum memenuhi standar keselamatan dan tetap mengangkut penumpang. Begitu juga yang dimiliki oleh para nelayan.

Sementara untuk kapal penumpang dibawah dengan angkutan kapal berukuran di bawah tujuh gros ton (GT) dan kapal penumpang tradisional di daerah-daerah yang selama ini beroperasi, juga

diharapkan kesadarannya untuk memprioritaskan keselamatan pelayaran dalam kegiatan operasionalnya.

Oleh karena itu berdasarkan hasil penelitian, prinsip-prinsip Tanggung Jawab Pengangkut Dalam hukum pengangkutan dikenal adanya lima prinsip tanggung jawab pengangkut yaitu:

1. Tanggung Jawab Praduga Bersalah (Presumption of Liability)

Menurut prinsip ini, ditekankan bahwa selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul pada pengangkutan yang diselenggarakannya, tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa dia tidak bersalah, maka dia dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti rugi kerugian itu. Beban pembuktian ini diberikan kepada pihak yang dirugikan dan bukan pada pengangkut. Hal ini diatur dalam pasal 1365 KUHPer tentang perbuatan melawan hukum (illegal act) sebagai aturan umum dan aturan khususnya diatur dalam Undang-Undang tentang masing-masing pengangkutan. Prinsip ini hanya dijumpai dalam 86 ayat 2 Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran, yang menyatakan :

“Jika perusahaan angkutan perairan dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud aya 1 huruf b: musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut; c. Keterlambatan angkutan penumpang, dan atau barang yang diangkut; d. Kerugian pihak ketiga bukan disebabkan oleh kesalahannya, maka dia dapat dibebaskan sebagian atau seluruh dari tanggung jawabnya.

Dalam KUHD juga menganut prinsip tanggung jawab karena praduga bersalah. Dalam ketentuan Pasal 468 ayat 2 KUHD yaitu, “apabila barang yang diangkut itu tidak diserahkan sebagian atau seluruhnya atau rusak, pengangkut bertanggung jawab mengganti kerugian kepada pengirim, kecuali dia dapat membuktikan bahwa diserahkan sebagian atau seluruh atau rusaknya barang itu karena peristiwa yang tidak dapat dicegah atau tidak dapat dihindari terjadinya.”

2. Tanggung Jawab Atas Dasar Kesalahan (Based on Fault or Negligence)

Dapat dipahami, dalam prinsip ini jelas bahwa setiap pengangkut harus bertanggung jawab atas kesalahannya dalam penyelenggaraan pengangkutan dan harus mengganti rugi dan pihak yang dirugikan wajib membuktikan kesalahan pengangkut. Beban pembuktian ini diberikan kepada pihak yang dirugikan dan bukan pada pengangkut. Hal ini diatur dalam pasal 1365 KUHPer tentang perbuatan melawan hukum (illegal act) sebagai aturan umum dan aturan khususnya diatur dalam undang-undang tentang masing-masing pengangkutan.

Pada pengangkutan di laut dengan menggunakan kapal, tanggung jawab ini di tentukan dalam pasal 86 UU nomor 21 tahun 1992 tentang Pelayaran. Dan berkaitan dengan angkutan udara, prinsip ini dapat ditemukan dalam Pasal 43-45 Peraturan Pemerintah nomor 40 tahun 1995 tentang pengangkutan udara

3. Tanggung Jawab Pengangkut Mutlak (Absolute Liability)

Pada prinsip ini, titik beratnya adalah pada penyebab bukan kesalahannya. Menurut prinsip ini, pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakan tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian, unsur kesalahan tak perlu dipersoalkan. Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian itu. Prinsip ini dapat dapat dirumuskan dengan kalimat: pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul karena peristiwa apapun dalam penyelenggaraan pengangkutan ini.

4. Pembatasan Tanggung Jawab Pengangkut (Limitation of Libelity)

Bila jumlah ganti rugi sebagaimana yang ditentukan oleh pasal 468 KUHD itu tidak dibatasi, maka ada kemungkinan pengangkut akan menderita rugi dan jatuh pailit. Menghindari hal ini,, maka undang-undang memberikan batasan tentang ganti rugi. Jadi, pembatasan ganti rugi dapat dilakukan oleh pengangkut sendiri dengan cara mengadakan klausula dalam perjanjian pengangkutan, konosemen atau charter party, dan oleh pembentuk undang-undang. Hal ini diatur dalam pasal 475, 476 dan pasal 477 KUHD.

5. Presumption of non-liability

Dalam prinsip ini, pengangkut dianggap tidak memiliki tanggung jawab. Dalam hal ini, bukan berarti pengangkut membebaskan diri dari tanggung jawabnya ataupun dinyatakan bebas tanggungan atas benda yang diangkutnya, tetapi terdapat pengecualian-pengecualian dalam mempertanggung jawabkan suatu kejadian atas benda dalam angkutan.

C. Upaya yang dilakukan penyedia jasa transportasi angkutan laut terkait tanggung jawab terhadap konsumen pengguna transportasi laut

Setelah UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran nasional diberlakukan, memberikan harapan baru bagi perkembangan pelayaran nasional, apalagi dalam UU tersebut memberlakukan asas cabotage. Penerapan asas ini tentunya akan memacu industri pelayaran nasional dan mengharuskan menambahkan armada yang berbendera Indonesia. Namun yang menjadi pertanyaan, apa Indonesia sudah mampu melaksanakan asas cabotage karena keterpurukan industri perkapalan dan pelayaran nasional selama sekian tahun tentunya membutuhkan energi yang besar untuk bisa bangkit. Namun semangat untuk menjadikan Indonesia sebagai negara maritim yang tangguh, pemerintah harus konsekuen melaksanakan penerapan asas ini.

Berdasarkan hasil wawancara dengan La Wa Uli (Pemilik Kapal) pada tanggal 23 Mei 2017 menyatakan bahwa:

"Keselamatan, safety procedure nya harus dipatuhi semuanya," dalam hal yang berkaitan dengan kelayakan angkutan kapal, di situ terdapat persoalan keamanan, yakni bagaimana caranya operator pelaksana transportasi perairan mencegah terjadinya kecelakaan. Selain itu, di dalam aspek kelayakan kapal tersebut, terdapat tanggung jawab operator untuk mencegah terjadinya pencemaran lingkungan akibat limbah kapal.

Selain UU Pelayaran, Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan, mewajibkan bagi setiap kapal untuk memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal yang meliputi keselamatan kapal, pengawakan kapal, manajemen keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran dari kapal, pemuatan dan status hukum kapal.

Dalam PP tersebut juga diatur tentang tindakan untuk keselamatan di atas kapal, yaitu kapal harus dilengkapi dengan alarm darurat umum, anak buah kapal harus terlatih apabila terjadi musibah atau meninggalkan kapal, petugas yang melakukan dinas jaga pertama harus mendapatkan waktu istirahat yang cukup, latihan peran kebakaran, peran kebocoran, peran pertolongan orang jatuh ke laut dan peran meninggalkan kapal dilakukan satu kali dalam satu minggu atau paling sedikit satu kali dalam pelayaran jika lama berlayar kurang dari satu minggu.

Selanjutnya berdasarkan hasil penelitian, bagi kapal-kapal yang mengalami kecelakaan diatur bahwa hasil pemeriksaan kecelakaan kapal harus dievaluasi dan dinilai dengan tujuan

meningkatkan penyelenggaraan keselamatan kapal, menentukan apakah sertifikat yang bersangkutan masih dapat diberlakukan dan menentukan perlu tidaknya dilakukan pemeriksaan lanjutan.

Lain halnya dengan Humas Syabandar pada saat wawancara dengan penulis tanggal 21 Mei 2017, menyatakan:

Syarat lain kelaiklautan kapal adalah kesesuaian bobot kapal dengan jumlah penumpang dalam sebuah kapal. Dia merujuk pada beberapa peristiwa kecelakaan transportasi perairan yang diakibatkan oleh over kapasitas penumpang." Jangan sampai dia melebihi kapasitas penumpang. Kan kapal juga ada garis muat" lebih lanjut hasil wawancara, menyatakan:

"Faktor kelayakan operasi transportasi perairan juga dipengaruhi oleh barang bawaan penumpang. Hal ini dikarenakan selain berdampak pada kemandirian dan keselamatan perjalanan, juga berpengaruh besar terhadap kenyamanan penumpang saat kapal sedang diperjalanan. "Misalnya ada barang-barang yang berbahaya apa tidak

Banyaknya kecelakaan kapal yang terjadi tiap tahun, menunjukan lemahnya pengawasan keselamatan penumpang. Kebakaran yang disebabkan muatan yang diangkut, sesuai protap (prosedur tetap), seharusnya sebelum kendaraan masuk ke perut kapal, petugas memeriksa isi muatan, kondisi kendaraan, sampai kendaraan di ikat tali.

Hal ini kerap diabaikan oleh petugas di hampir seluruh pelabuhan di Indonesia. "Mereka beralasan sering mendapat protes dari pemilik kapal jika pemeriksaan dilakukan sebab akan memakan waktu berjam-jam, sehingga akan membebankan biaya penyandaraan kapal

Menurut M Isyaradi, Kepala Syahbandar wawancara pada tanggal 27 Juni 2017, menyatakan bahwa:

"Sebagai wakil pemerintah di pelabuhan, semestinya tidak memberikan surat izin berlayar sebelum kondisi kapal dan muatannya benar-benar selesai dilakukan pemeriksaan mulai dari perlengkapan sekoci, pelampung dan alat keselamatan lainnya. Bukan malah 'main mata' untuk memuluskan pelayaran dengan mengabaikan keselamatan penumpang.

Oleh karena itu, Kecelakaan kapal penumpang disejumlah daerah, salah satu bukti ketidak mampuan pemerintah dalam membenahi transportasi massal dan lalai dalam mengimplementasikan Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Di dalam Undang-Undang pelayaran diatur dengan jelas, tentang data manifest, kelaikan kapal, dan soal kelebihan muatan. Dalam kondisi seperti saat ini, ketentuan tentang keselamatan pelayaran acapkali dilanggar oleh operator dengan seizin Syahbandar.

Sehubungan dengan itu, salah satu faktor yang menjamin keselamatan dan keamanan dalam pelayaran adalah otoritas nahkoda di atas kapal dengan segala keahlian, kemampuan, dan kewenangan memimpin kapal tersebut. Namun disisi lain terpenuhinya persyaratan kelaiklautan merupakan tugas dan tanggung jawab pemerintah dalam hal ini syahbandar dipelabuhan yang memiliki otoritas kewenangan tertinggi untuk menjalankan pengawasan guna terpenuhinya peraturan perundang-undangan tentang keselamatan dan keamanan pelayaran.

Oleh karena itu, peran dan fungsi syahbandar selama ini tidak terealisasi secara optimal disebabkan ketidak cermatan menterjemahkan payung hukum Undang - Undang tahun 1992 tentang pelayaran, pelayaran secara benar menurut kaidah dan norma tata perundang-undangan dan aturan pelaksanaannya sehingga menimbulkan ketimpangan hukum antara syahbandar dan pihak administrator pelabuhan, dimana syahbandar landasan legalitasnya berdasarkan Undang-undang dan konvensi internasional di bawah administrator pelabuhan yang landasan legalitas dan

kelembagaannya berdasarkan KEPRES No.44 Tahun 1985 tentang Pelaksanaan Tugas Pelayanan Di Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan Utama.

V. KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Adapun yang menjadi kesimpulan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Tanggung jawab penyedia jasa transportasi angkutan laut terkait tanggung jawab terhadap konsumen pengguna transportasi laut yakni tindakan untuk keselamatan di atas kapal, yaitu kapal harus dilengkapi dengan alarm darurat umum, anak buah kapal harus terlatih apabila terjadi musibah atau meninggalkan kapal, petugas yang melakukan dinas jaga pertama harus mendapatkan waktu istirahat yang cukup, latihan peran kebakaran, peran kebocoran, peran pertolongan orang jatuh ke laut dan peran meninggalkan kapal dilakukan satu kali dalam satu minggu atau paling sedikit satu kali dalam pelayaran jika lama berlayar kurang dari satu minggu.
2. Upaya yang dilakukan penyedia jasa transportasi angkutan laut terkait tanggung jawab terhadap konsumen pengguna transportasi laut yakni bagi kapal - kapal yang mengalami kecelakaan diatur bahwa hasil pemeriksaan kecelakaan kapal harus dievaluasi dan dinilai dengan tujuan meningkatkan penyelenggaraan keselamatan kapal, menentukan apakah sertifikat yang bersangkutan masih dapat diberlakukan dan menentukan perlu tidaknya dilakukan pemeriksaan lanjutan.

B. Saran

1. Diharapkan pihak pelaku usaha dan syahbandar melakukan koordinasi secara transparan terkait kelayaklautan kapal
2. Diharapkan pelaku usaha agar menjamin kualitas sarana transportasi menghindari kecelakaan laut dan diharapkan pelaku usaha agar meningkatkan sumber daya manusianya untuk menjamin kualitas transportasi

DAFTAR PUSTAKA

- A. Muhammad Asrun. Krisis Peradilan Mahkamah Agung di bawah Soeharto. Elsam Lembaga Studi dan Advokasi Masyarakat. Jakarta . 2004.
- Abdul Kadir Muhammad, 2000. Hukum Pengangkut Darat, laut dan Udara, (Jakarta : Cipta Aditya Bahkti.
- _____, 2008. Hukum Pengangkutan Niaga, cet 4 Bandung : PT Citra Aditya Bakti.
- Achmad Ali. Menguak Teori Hukum (Legal Thaeory) dan Teori Peradilan (Judical Prudence) Termasuk Interpretasi Undang-undang (Legal Prudence) Vol. 1 Pemahaman Awal. Kencana Pranada. Jakarta. 2009.
- Ahmadi Miru dan Sutarman Yodo, 2004, *Hukum Perlindungan Konsumen*, PT, Raja; Grafinda Persada, Jakarta.
- _____, 2011. *Prinsip-Prinsip Perlindungan Hukum Bagi Konsumen Di Indonesia*. PT, Raja; Grafindo Persada, Jakarta.
- Celina Tri Siwi Kristiyani, 2008, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Sinar Grafika, Malang.
- Darmawan Syahrudin, 2011, *Hukum Konsumen di Indonesia*, Cetakan Pertama, Ghalia, Jakarta
- Hengky Adpel Supit. Teropong Kelautan. Yayasan Pendidikan Maritim. Batam. 2005.
- Husin Syawali, Neni Sri Imamyanti, 2000, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Penerbit CV Mandar Maju.
- Inosentius Samsul, 2004. *Perlindungan Konsumen Kemungkinan Tanggung Jawab Mutlak*, FH.Ul. Jakarta.

- Imam Saputra, 2010, *Perlindungan Konsumen Dalam Transaksi Elektronik*, Alumni, Bandung.
- Jimmy Ashshiddiqy. *Konstitusi dan Konstitusionalisme Indonesia*. Sekretariat Jendral dan Kepanitreraan Mahkamah Konstitusi. Jakarta. 2006.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia Pusat Bahasa, edisi Keempat, Departemen Pendidikan Nasional, 2008
- Soerjono Soekanto. *Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. PT. Raja Grafindo. Jakarta 2008.
- Soegiyatna Tjakranegara. *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*. Rineka 2000.
- Subagyo P. Joko. *Hukum Laut Indonesia*. Rineka Cipta. Jakarta. 2009.

Perundang – Undangan

- Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- Undang - Undang Nomor 8 Tahun 1999 UUPK
- Undang - Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat
- Keputusan Presiden No.44 Tahun 1985 tentang Pelaksanaan Tugas Pelayanan Di Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan Utama.
- Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan