

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Negara Kesatuan Republik Indonesia, adalah negara kepulauan, yang terletak di kawasan Asia Tenggara, dengan posisi geografis Indonesia yang terdiri atas letak astronomis dan letak geografis. Letak astronomis Indonesia terletak diantara 60 LU-110 LS dan 950 BT-1410 BT sedangkan letak geografisnya, kepulauan Indonesia terletak di antara Benua Asia dan Benua Australia, serta di antara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Jadi negara Indonesia tidak hanya dikelilingi oleh laut, tetapi juga bagian-bagiannya yang terdiri dari pulau-pulau atau gugusan pulau-pulau yang dikelilingi oleh laut.¹

Secara geografis negara kepulauan Indonesia adalah negara yang terbuka lewat laut yang sangat menguntungkan dan strategis bagi dunia pelayaran seperti yang kita ketahui bahwa wilayah laut Indonesia merupakan jalur pelayaran yang sangat ramai dan memberi kontribusi besar bagi perekonomian atau perdagangan internasional yaitu dengan menggunakan kapal laut yang merupakan salah satu pilihan alat transportasi antar pulau baik untuk mengangkut kendaraan, barang

¹ M.Husseyun Umar, "*Hukum Maritim Dan Masalah-Masalah Pelayaran Di Indonesia*", Jakarta: Fikahati Aneska, 2015, hlm.1

maupun penumpang, dimana setiap kapal yang menyelenggarakan pengangkutan pasti memerlukan pelabuhan.²

Indonesia memiliki wilayah perairan terbesar di dunia, dan dua pertiga dari wilayahnya merupakan wilayah perairan. Secara geografis Indonesia merupakan negara maritim, yang memiliki luas laut sebesar 5,8 Juta km² yang terdiri dari laut territorial dengan luas 0.8 juta km², laut nusantara 2.3 juta km² dan zona ekonomi eksklusif 2.7 juta km². Disamping itu, Indonesia memiliki pulau sebanyak 17.480 pulau dan garis pantai sepanjang 95.181 km.³ Oleh karena itu, angkutan laut adalah salah satu transportasi umum yang paling diminati oleh masyarakat Indonesia, mengingat banyak pulau-pulau kecil yang hanya bisa dilalui dengan angkutan laut.

Dalam pembangunan nasional, transportasi memiliki peranan yang sangat strategis, yaitu menunjang kegiatan perekonomian dan berbagai aktifitas lainnya. Kegiatan transportasi merupakan kegiatan memindahkan sesuatu dari suatu tempat ke tempat lain. Dewasa ini pemerintah sedang menggalakan pembangunan sektor transportasi. Pembangunan sektor transportasi diarahkan pada terwujudnya sistem transportasi nasional yang handal, berkemampuan tinggi dan diselenggarakan secara efektif dan efisien dalam menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan, mendukung mobilitas manusia, barang serta jasa,

² Elfrida Gultom, *“Refungsionalisasi Pengaturan Pelabuhan Untuk Meningkatkan Ekonomi Nasional”*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2007, hlm. 56.

³ Sekretariat Jendral Satuan Kerja Dewan Kelautan, *“Evaluasi Kebijakan Dalam Rangka Implementasi Hukum Laut Internasional (UNCLOS III) di Indonesia”*, Jakarta, 2008 hlm. 1

mendukung pola distribusi nasional serta mendukung pengembangan wilayah dan peningkatan hubungan internasional yang lebih memantapkan perkembangan kehidupan berbangsa dan bernegara dalam rangka perwujudan wawasan nusantara.

Pasal 33 Undang-Undang Dasar 1945 merupakan salah satu undang-undang yang mengatur tentang perekonomian, pemanfaatan SDA, dan prinsip perekonomian nasional, yang berbunyi sebagai berikut :

“ Ayat (1):

Perekonomian disusun sebagai usaha bersama berdasarkan atas azas kekeluargaan.”

“ Ayat (2):

Cabang-cabang produksi yang penting bagi Negara dan yang menguasai hajat hidup orang banyak dikuasai oleh negara.”

“ Ayat (3):

Bumi, air dan kekayaan alam yang terkandung didalamnya dikuasai oleh Negara dan di pergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat “

“ Ayat (4):

Perekonomian nasional diselenggarakan berdasar atas demokrasi ekonomi dengan prinsip kebersamaan, efesiensi berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian, serta menjaga keseimbangan dan kesatuan ekonomi nasional.”

“ Ayat (5):

Ketentuan lebih lanjut mengenai pelaksanaan pasal ini diatur dalam Undang-undang”

Ketentuan Pasal 33 ayat (1), (2), (3), (4), dan (5) Undang-Undang Dasar 1945, diatas merupakan landasan konstitusional dalam kehidupan berbangsa dan bernegara, yang mengaturhajat hidup orang banyak. Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Pentingnya transportasi bagi masyarakat Indonesia disebabkan oleh beberapa faktor antara lain, keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar,

perairan yang terdiri dari sebagian besar laut, sungai dan danau yang memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan, dan udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia.⁴

Hal lain yang juga tidak kalah pentingnya akan kebutuhan alat transportasi adalah kebutuhan kenyamanan, keamanan, dan kelancaran pengangkutan yang menunjang pelaksanaan pembangunan yang berupa penyebaran kebutuhan pembangunan, pemerataan pembangunan, dan distribusi hasil pembangunan diberbagai sektor ke seluruh pelosok tanah air misalnya, sektor industri, perdagangan, pariwisata, dan pendidikan.⁵

Masyarakat yang tergantung dengan angkutan laut ini tidak diimbangi dengan penyediaan angkutan yang memadai, terutama ditinjau dari kapasitas angkut sehingga akibatnya hampir semua angkutan yang tersedia terisi penuh dan sesak oleh penumpang. Hal ini menyebabkan penumpang dalam memakai jasa angkutan laut terkadang kurang nyaman karena kondisi angkutan yang penuh dan sesak oleh penumpang.

Terkait hak yang melekat pada konsumen, Pasal 28D Ayat (1) Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945 menyebutkan bahwa:

“Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama dihadapan hukum”

⁴Abdulkadir Muhammad, “*Hukum Pengangkutan Niaga*”, Bandung: Citra Aditya Bakti, 1998, hlm.7.

⁵*Ibid*, hlm.8.

Undang-Undang Dasar mengamanatkan bahwa setiap warga negara berhak atas perlindungan dan kepastian hukum yang adil, setiap warga negara yang dimaksud adalah para pengguna angkutan laut atau konsumen.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, menyebutkan bahwa keselamatan konsumen merupakan tanggung jawab pelaku usaha. Hal ini dijelaskan dalam Pasal 40 ayat (1) yang berbunyi sebagai berikut:

“perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya.”

Tanggung jawab yang dimaksud dalam Pasal 40 diatas dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa:

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

Kemudian hal ini kembali ditegaskan dalam Pasal 19 ayat (1) Undang-Undang No.8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen yang berisi sebagai berikut:

“ Pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan”.

Berdasarkan ketentuan normatif di atas, dapat dilihat bahwa segala kerugian yang dialami konsumen atas jasa yang diberikan pelaku usaha, seharusnya menjadi tanggung jawab penuh bagi pelaku usaha, akan tetapi pada kenyataannya konsumen tidak mendapatkan hak sebagai mestinya.

Contoh kasus yang menyangkut transportasi laut adalah kasus terbakarnya kapal pariwisata Zahro Express. Kapal Zahro Express dijadwalkan pada 1 Januari 2017 akan berlayar dari pelabuhan Muara Angke menuju pulau Tidung, Kepulauan Seribu. Kapal yang mengangkut 184 orang tersebut belayar setelah mengantongi Surat Pesetujuan Belayar dari Syahbandar Pelabuhan Muara Angke. Akan tetapi pada saat perjalanan, mesin kapal mengalami kendala sehingga terjadi ledakan yang kemudian kapal mengalami kebakaran. Sehingga penumpang berdesakan untuk menyelamatkan diri untuk keluar dari kapal. Diketahui 23 orang meninggal dan 17 orang masih dalam tahap pencarian. Lalu kemudian hasil investigasi yang dilakukan oleh Badan Nasional Penanggulangan Bencana (selanjutnya disebut 'BNBP') ditemukan bahwa kapal tersebut mengangkut 230 orang. Sehingga BNBP menyebutkan bahwa dimungkinkan kelebihan muatan adalah salah satu faktor penyebab kecelakaan.⁶

Kasus lainnya yang menyangkut transportasi laut adalah kasus kecelakaan KM Teratai Prima yang terjadi di Kabupaten Majene Sulawesi Barat. Pada tanggal 11 Januari 2009 kapal KM Teratai Prima mengangkut

⁶BBC Indonesia, "Kecelakaan Kapal Zahro Express", diakses dari <http://www.bbc.com/indonesia/indonesia-38482109>, Pada tanggal 27 maret 2017 pukul 22.30

470 penumpang yang direncanakan akan berlayar Parepare, sebelumnya nahkoda KM Teratai Prima sudah di peringatan bahwa akan adanya cuaca buruk yang terjadi di perairan Majene, Sulawesi Barat, tetapi nahkoda tetap berlayar. Di tengah perjalanan kapal mengalami kecelakaan, Selain cuaca yang buruk, kecelakaan ini juga diduga karena spesifikasi mesin yang tidak memadai untuk kapal tersebut. Kapal ini hanya menggunakan mesin 2x520 pk, ukuran mesin ini biasa digunakan sebuah mobil dan kapasitas daya tampung bahan bakarnya hanya 6 ton. Peristiwa ini menewaskan 334 korban jiwa dan 36 orang berhasil diselamatkan.⁷

Contoh kasus di atas dapat dilihat bahwa pelaku usaha telah melanggar aturan yang telah disebutkan pada UU No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 40 ayat 1, karena telah menyebabkan kematian atau luka para penumpang, keterlambatan angkutan penumpang dan kerugian pada pihak lain.

Secara operasional nahkoda dalam menjalankan tugasnya mempunyai tanggung jawab untuk dapat melaksanakan kewajibannya yaitu melindungi penumpang sampai ketempat tujuan dengan selamat, artinya dalam proses pemindahan dari satu tempat ke tempat tujuan dapat berlangsung tanpa hambatan dan penumpang sampai ke tempat tujuan dalam keadaan sehat, tidak mengalami bahaya, luka, sakit maupun meninggal dunia. Tetapi tujuan tersebut tidak terlaksana dengan baik

⁷Wikipedia, “ *Musibah KM Teratai Prima*”, diakses dari https://id.wikipedia.org/wiki/Musibah_KM_Teratai_Prima_0_pada tanggal 27 maret 2017 pukul 22.30

sehingga membuat masyarakat merasa dirugikan, baik kerugian materiil maupun secara immaterial seperti kekecewaan dan ketidaknyamanan yang dirasakan oleh penumpang saat kecelakaan tersebut terjadi.

Pengangkut memiliki kewajiban dan tanggung jawab pengangkut yang sudah diatur dalam Pasal 38 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dimana perjanjian pengangkutannya dibuktikan dengan adanya tiket. Tiket kapal laut berfungsi sebagai bukti pengangkutan penumpang. Tiket tersebut merupakan dana himpunan masyarakat dalam bentuk iuran wajib yang ada pada asuransi.⁸

Dalam melakukan usahanya Pelaku usaha wajib memperlakukan atau melayani konsumen secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif, salah satunya dengan memberikan kompensasi, ganti rugi terhadap konsumen. Permasalahan tentang konsumen berkaitan dengan bidang transportasi laut, Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) mencatat terdapat 15 peristiwa kecelakaan kapal (transportasi laut) di tanah air pada periode bulan Januari - November. Sebagai pemakai barang dan atau jasa, konsumen memiliki sejumlah hak dan kewajiban.

Contoh kasus yang menyangkut gagalnya klaim asuransi adalah kasus PT. Asuransi Prisma Indonesia (API) dengan nasabahnya PT Punj Lloyd Indonesia (PLI), Pasalnya PLI yang sudah membayar

⁸Abdul Kadir Muhammad, "*Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*", Bandung: Citra Aditya Bakti, 1991, hlm. 57.

premi asuransi dikejutkan oleh sikap API yang menolak membayar klaim atas kerusakan barang yang diasuransikan PLI. Awalnya PLI ingin mendatangkan sejumlah mesin dan perlengkapan untuk melaksanakan pekerjaan di balikpapan yang sebagian besar diimpor dari Amerika dan Eropa, untuk mengantisipasi risiko kerugian dari bahaya laut maka PLI mengasuransikan seluruh mesinnya beserta perlengkapannya ke API. Pada tanggal 20 februari 2004, PLI mendapat kabar melalui surat elektronik tertanggal 19 februari 2004 bahwa kapal mengalami cuaca buruk di sekitar teluk Biscan. Namun, Agen itu belum mengetahui apakah objek yang diasuransikan mengalami kerusakan atau tidak. PLI lantas mengabarkan kejadian itu kepada API melalui surat tertanggal 21 februari 2004. Ketika kapal tiba di balikpapan, PLI baru lah mengetahui bahwa objek yang diasuransikan mengalami kerusakan. Masalah timbul karena API menolak seluruh klaim yang di berikan oleh PLI.⁹

Dalam kaitannya dengan kecelakaan dalam transportasi laut konsumen dapat meminta suatu pertanggung jawaban yaitu dengan melakukan upaya hukum untuk mendapatkan ganti rugi dari pelaku usaha. Salah satu upaya yang dapat dilakukan konsumen adalah dengan melakukan klaim asuransi.

⁹ Hukum Online “ Klaim tak dibayar kau kugugat”, diakses dari www.hukumonline.com, pada tanggal 21 Oktober pukul 20.14

Berdasarkan penelusuran peneliti, belum terdapat penelitian yang sama dengan tulisan ini. Namun terdapat tulisan yang memiliki relevansi dengan tulisan ini. Tulisan tersebut berjudul Analisis Keselamatan & Keamanan Transportasi Penyeberangan Laut Di Indonesia Studi Kasus: Penyeberangan Antar Negara Di Pulau Sumatera (Batam-Singapura) karya Danny Faturachman Fakultas Teknologi Kelautan, Universitas Darma Persada.¹⁰

Dari contoh kasus tersebut, maka muncul beberapa permasalahan hukum yang terdiantara pelaku usaha transportasi laut dengan pengguna jasa transportasi laut, terdapat kesenjangan antara hukum tertulis dengan pelaksanaan yang ada dalam perilaku dari pelaku usaha yang diakui oleh berbagai peristiwa diatas maka penulis uraikan dalam bentuk skripsi dengan judul:

**“PERTANGGUNG JAWABAN PELAKU USAHA DAN
PENUTUPAN ASURANSI ATAS LAYANAN TRANSPORTASI
LAUT DIKAITAN DENGAN PERLINDUNGAN KONSUMEN”**

¹⁰Danny Faturachman, “ANALISIS KESELAMATAN & KEAMANAN TRANSPORTASI PENYEBERANGAN LAUT DI INDONESIA STUDI KASUS: PENYEBERANGAN ANTAR NEGARA DI PULAU SUMATERA (BATAM-SINGAPURA)”, diakses dari http://www.academia.edu/9675920/ANALISIS_KESELAMATAN_and_KEAMANAN_TRANSPORTASI_PENYEBERANGAN_LAUT_DI_INDONESIA_STUDI_KASUS_PENYEBERANN_ANTAR_NEGARA_DI_PULAU_SUMATERA_BATAM-SINGAPURA, pada tanggal 27 maret 2017 pukul 22.53

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian yang di kemukakan pada latar belakang di atas, maka penulis membuat identifikasi masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana perikatan yang dibuat antara konsumen dengan pelaku usaha berkaitan dengan adanya asuransi laut?
2. Bagaimana penutupan asuransi dilakukan oleh pihak pelaku usaha transportasi dengan perusahaan asuransi dalam menutup risiko yang terjadi bagi pihak ketiga/konsumen?
3. Bagaimana upaya pertanggungjawaban perusahaan jasa transportasi laut terhadap korban berkaitan dengan persyaratan dan ketentuan dalam kontrak atau penutupan asuransi yang ada?

C. Tujuan penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas maka penulis mempunyai tujuan sebagai berikut:

1. Untuk menganalisis lebih jauh bagaimana upaya atau proses mengenai pertanggungjawaban pelaku usaha transportasi terhadap penumpang atau konsumen yang menjadi korban kecelakaan
2. Untuk memberikan pengetahuan hukum pada masyarakat luas terhadap hak-hak yang diperoleh sebagai pengguna jasa transportasi laut.
3. untuk mengetahui bagaimana cara penutupan asuransi dilakukan

D. Kegunaan penelitian

Adapun kegunaan yang diperoleh atau diharapkan dari hasil penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Kegunaan teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pikiran atau bahan bagi para pengembangan ilmu pengetahuan dan pengembangan wawasan dibidang hukum khususnya bidang ilmu hukum perlindungan konsumen, berkaitan dengan pelayanan jasa dibidang pengangkutan.

2. Kegunaan praktis

a. Kegunaan bagi akademisi

Memberikan bagi ilmu hukum perlindungan konsumen khususnya terkait pertanggung jawaban pelaku usaha jasa transportasi laut dan penutupan asuransi

b. Kegunaan bagi praktisi

Penelitian ini diharapkan dapat berguna sebagai sumber informasi bagi masyarakat dan pelaku usaha transportasi laut.

c. Kegunaan bagi pemerintah

Memberikan informasi kepada pemerintah mengenai pentingnya tanggung jawab pelaku usaha akan penting keselamat para penumpang yang menjadi konsumen atas jasa

E. KERANGKA PEMIKIRAN

1. Kerangka Teoritis

Teori merupakan hasil penelitian seorang ahli, teori tersebut menerangkan atau menjelaskan gejala spesifik atau proses tertentu yang terjadi. Teori dibutuhkan dalam suatu penelitian sebagai informasi pembanding atau tambahan untuk melihat gejala yang diteliti secara lebih utuh.

Subekti mengatakan, risiko adalah kewajiban memikul kerugian yang disebabkan karena kejadian diluar kesalahan salah satu pihak.¹¹ Dalam buku III KUH Perdata, hanya satu pasal yang mengatur risiko Pasal 1237 KUH Perdata yang berbunyi sebagai berikut : “ Dalam hal adanya perikatan untuk memberikan kebendaan suatu tertentu, kebendaan itu semenjak perikatan dilahirkan adalah tanggungan si berpiutang.”

Teori yang mengkaji dan menganalisis tentang keadilan sejak Aristoteles hingga saat ini, disebut dengan teori keadilan. Teori keadilan dalam bahasa Inggris disebut dengan *theory of justice*, sedangkan dalam bahasa Belanda disebut dengan *theorie van rechtvaardigheid*.¹²

Kata keadilan dimaknakan sifat (perbuatan, perlakuan) yang adil.

Terdapat tiga pengertian adil, yaitu:

¹¹R.Subekti, Hukum Perjanjian, PT.intermasa, Jakarta, 1987, Hlm 59

¹²Salim, “*Hukum Kontrak Teori dan Teknik Penyusunan Kontrak*”, Jakarta: Sinar Grafika, 2003, hlm. 50.

1. “Tidak berat sebelah atau tidak memihak;
2. Berpihak pada kebenaran;
3. Sepatutnya atau tidak sewenang-wenang”.¹³

John Rawl menegaskan bahwa keadilan haruslah berdimensi kerakyatan yang perlu memperhatikan dua prinsip keadilan, yaitu:¹⁴

“ *Pertama*, memberi hak dan kesempatan yang sama atas kebebasan dasar yang paling luas seluas kebebasan yang sama bagi setiap orang.

Kedua, mampu mengatur kembali kesenjangan sosial ekonomi yang terjadi sehingga dapat memberikan keuntungan yang bersifat timbal balik bagi setiap orang, baik mereka yang berasal dari kelompok beruntung maupun tidak beruntung”.

John Stuart Mill memfokuskan keadilan pada perlindungan terhadap klaim-klaim. Tujuan dari klaim itu, yaitu untuk meningkatkan kesejahteraan dan memegang janji secara setara. Secara setara diartikan bahwa kedudukan orang adalah sejajar (sama tingginya), sama kedudukannya atau kedudukannya seimbang.

Prinsip-prinsip kedudukan konsumen dalam hubungan hukum antara konsumen dan pelaku usaha berangkat dari doktrin atau teori yang dikenal dalam sejarah hukum perlindungan konsumen, yaitu *teori let the buyer beware (caveat emptor)*, *teori the due care theory*, *teori the privity of contract*, dan Teori prinsip kontrak bukan merupakan syarat.¹⁵

¹³ Algra, dkk., "Mula Hukum", Jakarta: Binacipta, 1983, hlm. 7.

¹⁴ John Rawls, "Teori Keadilan", terj. Uzair Fauzan, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2006, hlm. 26.

¹⁵ Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, Jakarta: Grasindo, 2006, hlm. 61.

Doktrin *let the buyer beware (caveat emptor)*, merupakan embrio lahirnya sengketa di bidang transaksi konsumen. Asas ini berasumsi, pelaku usaha dan konsumen adalah dua pihak yang sangat seimbang sehingga tidak diperlukan proteksi apapun bagi konsumen. Teori ini tidak menguntungkan bagi konsumen sebab konsumen memiliki keterbatasan dalam mengakses informasi mengenai suatu produk yang dikonsumsinya, selain itu tidak adanya keterbukaan produsen dalam hal informasi produk yang dihasilkannya. Dalam pandangan teori ini pembeli atau konsumenlah yang harus berhati-hati dalam mengonsumsi suatu produk yang ditawarkan oleh produsen. Teori ini dalam perkembangannya mendapat tantangan keras dari pendukung gerakan perlindungan konsumen.

Dikaitkan dalam konteks perlindungan konsumen di Indonesia, maka dengan kelahiran Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, ada kecenderungan untuk mengalihkan suatu tanggung jawab atau pihak yang harus berhati-hati, dalam hal ini adalah pelaku usaha atau produsen yang harus lebih berhati-hati dalam menawarkan produknya kepada konsumen “*caveat emptor* dialihkan menjadi *caveat vendor*”. Teori ini dikaitkan dengan kegiatan transportasi laut maka dapat dikonstruksikan bahwa pihak kapal harus berhati-hati dalam menyelenggarakan kegiatan pelayaran sehingga tujuan pelayaran yaitu menyelenggarakan pelayaran yang aman dan nyaman bagi konsumen dapat diwujudkan.

Teori perlindungan konsumen selanjutnya adalah *due care theory*. dalam doktrin ini dinyatakan bahwa pelaku usaha memiliki kewajiban untuk berhati-hati dalam memasyarakatkan produknya, baik berupa barang maupun jasa. Selama berhati-hati dengan produknya, ia tidak dapat dipersalahkan. Secara *a-contrario*, maka untuk dapat mempersalahkan pelaku usaha maka konsumen harus dapat membuktikan bahwa pelaku usaha melanggar prinsip kehati-hatian. Dalam hal ini yang aktif dalam membuktikan kesalahan pelaku usaha adalah konsumen sedangkan pelaku usaha bersifat pasif.

Due care theory dikaitkan dengan hukum pembuktian di Indonesia dapat ditemukan pada Pasal 1865 KUHPerdara “Setiap orang yang mengaku mempunyai suatu hak, atau menunjuk suatu peristiwa untuk meneguhkan haknya itu atau untuk membantah suatu hak orang lain, wajib membuktikan adanya hak itu atau kejadian yang dikemukakan itu”. Pasal 1865 ini berlaku dalam lapangan hukum perdata, baik terhadap konsumen yang menggugat secara wanprestasi ataupun atas dasar perbuatan melawan hukum.¹⁶

Dalam realita agak sulit bagi konsumen untuk menghadirkan bukti-bukti guna memperkuat gugatannya. Sebaliknya, bagi pelaku usaha dengan berbagai keunggulannya (secara ekonomis, sosial, psikologis), relative lebih mudah berkelit menghindari dari gugatan konsumen. Berdasarkan hal-hal tersebut maka disinilah letak

¹⁶*Ibid.*, hlm. 61-63

kelemahan teori *due care*, yaitu meletakkan posisi pelaku usaha lebih kuat dari konsumen.

Teori perlindungan konsumen berikutnya adalah *The Privity Contract*, dalam teori ini dinyatakan bahwa pelaku usaha mempunyai kewajiban untuk melindungi kepentingan konsumen, tetapi hal itu baru dapat dilaksanakan jika di antara mereka telah terjalin hubungan kontraktual. Pelaku usaha tidak dapat dipersalahkan atas hal-hal di luar isi kontrak atau perjanjian. Artinya, konsumen boleh menggugat berdasarkan wanprestasi (*contractual liability*). Di tengah minimnya peraturan perundang-undangan di bidang konsumen, sangat sulit menggugat pelaku usaha dengan dasar perbuatan melawan hukum (*tortious liability*), terlebih jika dikaitkan dengan fenomena-fenomena kegiatan perekonomian dewasa ini yang banyak menggunakan kontrak-kontrak standard atau perjanjian baku yang isinya lebih banyak menguntungkan pelaku usaha, sebab kontrak-kontrak tersebut dibuat dan disusun oleh pelaku usaha, dan tidak ada pilihan lain bagi konsumen. Sehingga dalam fenomena perjanjian baku muncul istilah “*take it or leave it*”. Teori ini tentu saja banyak mengandung kelemahan-kelemahan bagi konsumen.

Teori perlindungan konsumen yang lain adalah teori kontrak bukanlah syarat, berdasarkan kelemahan-kelemahan yang terdapat pada beberapa teori perlindungan konsumen sebagaimana dijabarkan di atas, maka lahirlah teori yang menyatakan bahwa kontrak bukanlah

merupakan syarat mutlak dalam menentukan tanggung jawab pelaku usaha, sebab yang paling essential adalah adanya hubungan hukum di antara pihak.¹⁷

2. Kerangka konseptual

Di dalam penulisan skripsi ini, penulis menggunakan kerangka konseptual sebagai berikut:

- a. Perlindungan konsumen berdasarkan Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen.
- b. Konsumen berdasarkan Pasal 1 angka 2 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan 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.
- c. Pelaku usaha berdasarkan Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen adalah setiap orang perseorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum maupun bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan

¹⁷ *Ibid.*

dalam wilayah hukum negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian menyelenggarakan kegiatan usaha dalam berbagai bidang ekonomi.

d. Pelayaran berdasarkan Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.

e. Transportasi Laut berdasarkan Pasal 1 angka 4 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal.

f. Asuransi berdasarkan Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 40 tahun 2014 tentang asuransi adalah perjanjian antara dua pihak, yaitu perusahaan asuransi dan pemegang polis, yang menjadi dasar bagi penerimaan premi oleh perusahaan asuransi sebagai imbalan untuk:

- 1) memberikan penggantian kepada tertanggung atau pemegang polis karena kerugian, kerusakan, biaya yang timbul, kehilangan keuntungan, atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin

diderita tertanggung atau pemegang polis karena terjadinya suatu peristiwa yang tidak pasti; atau

- 2) memberikan pembayaran yang didasarkan pada meninggalnya tertanggung atau pembayaran yang didasarkan pada hidupnya tertanggung dengan manfaat yang besarnya telah ditetapkan dan/atau didasarkan pada hasil pengelolaan dana. (uu no 40 tahun 2014 tentang asuransi)

g. Penutupan asuransi menurut **Subekti** adalah Surat Permintaan Penutupan Asuransi (untuk selanjutnya disingkat dengan SPPA), adalah formulir yang disediakan oleh penanggung yang harus diisi lengkap, benar, dan ditandatangani oleh tertanggung. Apabila tertanggung merupakan sebuah institusi maka harus dilengkapi dengan stempel perusahaan. SPPA merupakan bagian dari dokumen perjanjian yang memuat data dan informasi secara lengkap dan benar yang diberikan oleh tertanggung. Apabila barang yang diasuransikan cukup banyak dan apalagi memiliki nilai pertanggungan yang relatif tinggi sehingga tidak memungkinkan dicantumkan dalam SPPA, maka tertanggung dapat menyampaikan dalam bentuk lampiran yang merupakan bagian dari SPPA. Dari isi yang termuat dalam SPPA inilah kemudian penanggung menyiapkan

dokumen perjanjian polis yang ditandatangani oleh penanggung.¹⁸

F. Metode Penelitian

Penelitian merupakan suatu sarana pokok dalam pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi. Oleh karena penelitian bertujuan untuk mengungkapkan suatu kebenaran secara sistematis, metodologis, dan konsisten, dengan mengadakan analisa dan konstruksi.¹⁹

Jenis penelitian yang digunakan dalam skripsi ini adalah yuridis normatif, dilakukan dengan cara mengkaji peraturan perundang-undangan yang berlaku dan diterapkan pada permasalahan hukum tertentu. Penelitian normatif seringkali disebut dengan penelitian doktrinal, yaitu penelitian yang objek kajiannya adalah peraturan perundang-undangan dan bahan pustaka.²⁰

Dalam penelitian skripsi ini, penulis menggunakan sifat penelitian, pendekatan penelitian, jenis data, teknik pengumpulan data dan analisis data sebagai berikut:

1. Sifat Penelitian

Sifat penelitian yang digunakan dalam penelitian ini dilakukan secara deskriptif analisis, yaitu penelitian dengan menuliskan fakta-fakta yang berupa data sekunder seperti bahan hukum primer yakni peraturan perundang-undangan yang berkaitan, bahan hukum sekunder yakni

¹⁸ Subekti, "*Pokok-Pokok Hukum Perdata*", Jakarta: PT. Intermasa, 2001, hlm, 217-218

¹⁹ Soerjono Soekanto, "*Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*", Jakarta: Cv. Rajawali, 1986, hlm. 23.

²⁰ Soejono, "*Metode Penelitian Hukum*", Jakarta: Rineka Cipta, 2003, hlm. 56.

seperti hasil karya ilmiah yang bersangkutan dengan kasus yang dibahas, dan bahan hukum tersier yang bertujuan untuk memberikan pengertian dan pemahaman atas bahan hukum lainnya.²¹

Metode deskriptif adalah suatu bentuk penelitian yang ditujukan untuk mendeskripsikan fenomena-fenomena yang ada, baik fenomena alamiah maupun fenomena buatan manusia.

Analisis adalah mengurai, membedakan, memilah sesuatu untuk digolongkan dan dikelompokkan kembali kriteria tertentu kemudian dicari kaitannya dan ditafsirkan maknanya.⁷

2. Pendekatan Penelitian

Penelitian skripsi ini dilakukan dengan menggunakan pendekatan konseptual dan pendekatan undang-undang. Pendekatan konseptual (*Conceptual Approach*) digunakan untuk memahami konsep-konsep perlindungan hukum terhadap konsumen. Pendekatan undang-undang (*Statute Approach*) dilakukan untuk meneliti ketentuan-ketentuan yang mengatur mengenai kedudukan hak konsumen²².

3. Jenis Data dan Sumber Bahan Hukum

Penelitian ini dilakukan dengan melakukan penelitian kepustakaan, dengan proses seperti berikut:

- a. Data primer adalah diperoleh dari nara sumber, pelaku usaha, konsumen atau korban. Data yang diperoleh bersifat melengkapi

²¹Sumadi, "Metode Penelitian", Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2003, hlm. 81.

²²Peter Mahmud Marzuki, "Penelitian Hukum", Jakarta, Kencana, 2009, hlm. 22.

data sekunder dan dilakukan dengan *carapurposive sampling* yang dimaksud dengan teknik pengambilan data secara sengaja atau dengan kata lain peneliti menentukan sendiri sampel yang diambil karena ada pertimbangan tertentu.

- b. Data sekunder adalah sumber data yang merupakan bukti, catatan atau laporan historis yang telah disusun dalam arsip yang dipublikasikan dan yang tidak dipublikasikan.

Penelitian kepustakaan adalah penelitian yang dilakukan dalam upaya mencari data sekunder, yaitu bahan hukum yang bersifat mengikat pada masalah yang akan diteliti, terdiri dari:

- a. Bahan Hukum Primer

Yaitu berupa peraturan perundang-undangan, antara lain Undang-Undang Dasar Republik Indonesia 1945, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dan Undang-Undang nomor 40 Tahun 2014 tentang Asuransi.

- b. Bahan Hukum Skunder

Yaitu berupa bahan-bahan yang berkaitan dengan bahan hukum primer, antara lain hasil karya ilmiah para sarjana dan hasil-hasil penelitian, artikel-artikel dan internet yang berkaitan dengan penelitian ini.

c. Bahan Hukum Tersier

Yaitu berupa kamus hukum dan Kamus Besar Bahasa Indonesia.

4. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan peneliti dengan cara studi pustaka yakni dengan mengkaji data sekunder yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan oleh penulis dan mengkaji dengan data primer yang ada dengan cara wawancara atau *interview* untuk menemukan masalah.

5. Teknik Analisis Data

Analisis yang digunakan adalah analisis yuridis kualitatif yakni berupa:

- a. Analisis berbagai peraturan yang berhubungan dengan permasalahan yang dibahas, bahwa perundang-undangan yang satu tidak boleh bertentangan dengan perundang-undangan yang lain.
- b. Analisis efektivitas kepastian hukum, yaitu apakah perundang-undangan yang diteliti betul-betul dilaksanakan oleh para penegak hukum dan pemerintah.

6. Sistematika Penulisan

Dalam Penelitian ini sistematika penulisan yang disusun oleh penulis diuraikan sebagai berikut:

BAB I : PENDAHULUAN

Dalam bab ini penulis akan menguraikan tentang latar belakang, identifikasi masalah, tujuan penelitian, kegunaan penelitian, kerangka pemikiran, metode penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II: PERIKATAN ANTARA PELAKU USAHA DAN KONSUMEN DALAM JASA TRANSPORTASI LAUT

Dalam bab ini penulis akan menjelaskan hubungan hukum yang dapat dilakukan oleh konsumen dan pelaku usaha transportasi laut.

BAB III : PENUTUPAN ASURANSI SEBAGAI MITIGASI RISIKO DALAM TRANSPORTASI LAUT

Dalam bab ini penulis akan menuliskan bagaimana tataca melakukan penutupan asuransi kepada pelaku usaha guna untuk menemukan produk hukum yang dapat melindungi kepentingan konsumen

BAB IV : PERTANGGUNG JAWABAN PELAKU USAHA
DAN PENUTUPAN ASURANSI ATAS
LAYANAN TRANSPORTASI LAUT
DIKAITKAN DENGAN PERLINDUNGAN
KONSUMEN

Bagaian ini berisikan uraian yang memuat mengenai analisis atau pembahasan sesuai identifikasi masalah

BAB V : PENUTUP

Dalam bab ini penulis akan memaparkan kesimpulan dari hasil analisis yang sudah dilakukan dan memberikan saran-saran yang membangun.

