

PENYELESAIAN SENGKETA PENGANGKUTAN LAUT

R. Juli Moertiono
Universitas Pembinaan Masyarakat Indonesia
moertionojuli@yahoo.com

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan hukum dalam pengangkutan laut dan bagaimana penyelesaian sengketa pengangkutan laut. Pendekatan penelitian ini menggunakan penelitian studi literatur dengan mencari referensi teori yang relevan dengan kasus atau permasalahan yang ditemukan. Referensi teori yang diperoleh dengan jalan penelitian studi literatur dijadikan sebagai fondasi dasar dan alat utama bagi praktek penelitian ditengah lapangan. Adapun hal yang akan diteliti yaitu untuk mendeskripsikan hubungan hukum dalam pengangkutan laut dan penyelesaian sengketa pengangkutan laut. Metodologi penelitian yang digunakan adalah dengan cara observasi, studi literatur dan studi dokumentasi. Metode analisis data yang digunakan dengan metode analisis deskriptif. Metode analisis deskriptif dilakukan dengan cara mendeskripsikan fakta-fakta yang kemudian disusul dengan analisis, tidak semata-mata menguraikan, melainkan juga memberikan pemahaman dan penjelasan secukupnya. Temuan/hasil penelitian (1) hubungan hukum dalam pengangkutan laut adalah hubungan hukum perikatan yang didasarkan prinsip timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan. (2) penyelesaian sengketa pengangkutan laut dapat dilakukan dengan dua cara yaitu non-litigasi (perdamaian) dan litigasi (jalur hukum). Penggunaan model penyelesaian sengketa non litigasi lebih mengutamakan pendekatan "konsensus" dan berusaha mempertemukan kepentingan pihak-pihak yang bersengketa serta bertujuan mendapatkan hasil penyelesaian sengketa ke arah win-win solution dengan mengedepankan prinsip keadilan yang ingin dicapai adalah keadilan komutatif. Sedangkan penyelesaian melalui lembaga atau instansi yang berwenang membutuhkan pengetahuan tentang tata cara dan/atau aturan yang berlaku bagi penyelesaian sengketa tersebut yaitu berupa aturan-aturan hukum yang bersifat prosedural.

Kata kunci: penyelesaian, sengketa, pengangkutan laut.

Abstract

This study aims to determine the legal relationship in sea transportation and how to resolve sea transportation disputes. This research approach uses literature study by theoretical references that are relevant to cases or problems found. Theoretical references obtained by means of literature study are used as the basic foundation and the main tools for research practice in the middle of the field. This study aims to describe the legal relationship in sea transportation and settlement of sea freight disputes. The research methodology used is by observation, literature study and documentation study. Data analysis method used with descriptive analysis method. Descriptive analysis method is done by describing the facts which are then followed by analysis, not merely describing, but also providing sufficient understanding and explanation. Research findings (1) the legal relationship in sea transportation is a legal relationship of the relationship based on the principle of reciprocity between the carrier and the sender, where the carrier binds himself to carry out the transportation of goods and / or people safely from place to place, while the sender tie yourself to pay for transportation. sea freight dispute resolution can be done in two ways, namely non-litigation (peace) and litigation (legal channels). The use of non-litigation dispute resolution models prioritizes a "consensus" approach and seeks to reconcile the interests of the parties to the dispute and aims to get the results of dispute resolution towards

a win-win solution by putting the principle of justice to be achieved is commutative justice. Whereas the settlement through an authorized institution or agency requires knowledge of the procedures and / or rules that apply to the settlement of the dispute, namely in the form of procedural legal rules.

Keywords: *settlement, dispute, sea freight.*

1. PENDAHULUAN

Pengangkutan atau sistem transportasi mempunyai peranan yang sangat penting dalam memperlancar kegiatan lalu lintas perjalanan sehingga pengangkutan tersebut dijadikan sebagai suatu kebutuhan bagi kehidupan masyarakat sehari-hari. Seiring dengan perkembangan di bidang ilmu pengetahuan, di bidang teknologi, serta dalam rangka pelaksanaan pembangunan nasional kebutuhan masyarakat akan sarana transportasi ini juga mulai meningkat. Negara Indonesia merupakan negara Kepulauan yang di dalamnya terdapat berbagai macam daerah pariwisata sehingga banyak para wisatawan yang tertarik untuk datang menikmati daerah wisata tersebut. Mengingat hal tersebut sarana transportasi sangat diperlukan oleh masyarakat yang ingin berkunjung ke suatu tempat dalam hal ini dari satu pulau ke pulau lain, sehingga kini banyak terdapat penyedia jasa angkutan khususnya angkutan kapal laut. sarana pengangkutan sangat dibutuhkan bagi masyarakat untuk mencapai tujuan-tujuan tertentu dalam melaksanakan aktifitasnya sehari-hari. Hal tersebut mengingat bahwa sering kali aktifitas terjadi di sentra-sentra tertentu.

Hal yang sangat mendasar dalam pengangkutan adalah adanya pengangkut dan penumpang atau pengguna jasa angkutan. Antara pengangkut dan penumpang terdapat hak dan kewajiban yang dituangkan dalam bentuk perjanjian. Adapun yang dimaksud dengan perjanjian pengangkutan di sini adalah persetujuan dimana pengangkut

mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan penumpang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat dan penumpang atau pemilik barang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan. Dalam perjanjian pengangkutan selalu diadakan secara lisan, tetapi didukung oleh dokumen yang membuktikan bahwa perjanjian sudah terjadi dan mengikat.

Pengangkutan sebagai perjanjian merupakan perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan. Suatu perjanjian merupakan suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih, ini terkandung dalam Pasal 1313 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (selanjutnya disingkat KUHPerdata). Pengertian perjanjian ini mengandung unsur-unsur yaitu adanya perbuatan, dilakukan oleh satu orang atau lebih terhadap satu orang lain atau lebih dan mengikatkan dirinya.

Dalam lingkup pengangkutan laut secara umum tentunya bertalian erat dengan tanggung jawab hukum sipengangkut terhadap keamanan dan keselamatan angkutannya baik orang maupun barang. Sebab hal inilah yang menjadi salah satu faktor penyebab banyaknya ada permasalahan dari pihak penumpang terhadap kerugian

yang ditimbulkan akibat pengoperasian kapal. Seperti misalnya kasus tentang kecelakaan kapal yang mengakibatkan cedera hingga kematian penumpang, hilang atau rusaknya barang bawaan penumpang, maka dari itu perusahaan pengangkutan di perairan bertanggung jawab terhadap kerugian yang dialami penumpang yaitu keselamatan barang dan penumpang berupa kematian atau lukanya penumpang akibat pengoperasian kapal.

Problematika hukum dalam pengangkutan laut kerap memunculkan sengketa antara pihak pengangkut dengan pengguna jasa angkutan. Berdasarkan uraian ini, maka penting diulas ke dalam sebuah tulisan yang mengangkat tema tentang penyelesaian sengketa pengangkutan laut dengan rumusan masalah sebagai berikut;

1. Bagaimana hubungan hukum dalam pengangkutan laut?
2. Bagaimana penyelesaian sengketa pengangkutan laut?

2. METODE

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah kajian pustaka atau studi kepustakaan yaitu berisi teori teori yang relevan dengan masalah – masalah penelitian. Adapun masalah pada penelitian ini adalah untuk mengetahui “Penyelesaian Sengketa Pengangkutan Laut”.

Pada bagian ini dilakukan pengkajian mengenai konsep dan teori yang digunakan berdasarkan literatur yang tersedia, terutama dari artikel-artikel yang dipublikasikan dalam berbagai jurnal ilmiah. Kajian pustaka berfungsi untuk membangun konsep atau teori yang menjadi dasar studi dalam penelitian. Kajian pustaka atau studi pustaka merupakan kegiatan yang diwajibkan dalam penelitian, khususnya penelitian akademik yang tujuan utamanya adalah

mengembangkan aspek teoritis maupun aspek manfaat praktis. Sehingga dengan menggunakan metode penelitian ini penulis dapat dengan mudah menyelesaikan masalah yang hendak diteliti.

2.1 Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kepustakaan atau library research, yakni penelitian yang dilakukan melalui mengumpulkan data atau karya tulis ilmiah yang bertujuan dengan obyek penelitian atau pengumpulan data yang bersifat kepustakaan, atau telaah yang dilaksanakan untuk memecahkan suatu masalah yang pada dasarnya tertumpu pada penelaahan kritis dan mendalam terhadap bahan-bahan pustaka yang relevan.

Sebelum melakukan telaah bahan pustaka, peneliti harus mengetahui terlebih dahulu secara pasti tentang dari sumber mana informasi ilmiah itu akan diperoleh. Adapun beberapa sumber yang digunakan antara lain; bukubuku teks, jurnal ilmiah,refrensi statistik,hasil-hasil penelitian dalam bentuk skripsi, tesis, desertasi,dan internet, serta sumber-sumber lainnya yang relevan.

2.2 Teknik Analisa

Data Setelah keseluruhan data terkumpul maka langkah selanjutnya penulis menganalisa data tersebut sehingga ditarik suatu kesimpulan. Untuk memperoleh hasil yang benar dan tepat dalam menganalisa data, penulis menggunakan teknik analisis isi. Analisis isi (Content Analysis) adalah penelitian yang bersifat pembahasan mendalam terhadap isi suatu informasi tertulis atau tercetak di media massa.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan pasal 7 UU No 17

tahun 2008 tentang Pelayaran, jenis angkutan laut terdiri atas: Angkutan Laut Dalam Negeri, Angkutan Laut Luar Negeri, Angkutan Laut Khusus, dan Angkutan Laut Pelayaran Rakyat.

1) Angkutan Laut Dalam Negeri

Adalah kegiatan angkutan laut yang dilakukan di wilayah perairan Indonesia yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut nasional atau dalam arti dilakukan dengan menggunakan batas-batas kedaulatan dalam negara. Pelayaran dalam negeri yang meliputi:

(a) Pelayaran Nusantara, yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antar pelabuhan Indonesia tanpa memandang jurusan yang ditempuh satu dan lain sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Radius pelayarannya > 200 mil laut.

Pelayaran Lokal, yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antar pelabuhan Indonesia yang ditujukan untuk menunjang kegiatan pelayaran nusantara dan pelayaran luar negeri dengan mempergunakan kapal-kapal yang berukuran 500 m³ isi kotor ke bawah atau sama dengan 175 BRT ke bawah. Radius pelayarannya < 200 mil laut atau sama dengan 200 mil laut.

(b) Pelayaran Rakyat, yaitu pelayaran Nusantara dengan menggunakan perahu-perahu layar.

2) Angkutan Laut Luar Negeri

Adalah kegiatan angkutan laut dari pelabuhan atau terminal khusus yang terbuka bagi perdagangan luar negeri ke pelabuhan luar negeri atau dari pelabuhan luar negeri ke

pelabuhan atau terminal khusus Indonesia yang terbuka bagi perdagangan luar negeri yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut atau dalam artian dilakukan dengan pengangkutan di lautan bebas yang menghubungkan satu negara dengan negara lain. Pelayaran luar negeri, yang meliputi:

(a) Pelayaran Samudera Dekat, yaitu pelayaran ke pelabuhan-pelabuhan negara tetangga yang tidak melebihi jarak 3.000 mil laut dari pelabuhan terluar Indonesia, tanpa memandang jurusan;

(b) Pelayaran Samudera, yaitu pelayaran ke- dan dari luar negeri yang bukan merupakan pelayaran samudera dekat.

3) Angkutan Laut Khusus

Adalah kegiatan angkutan untuk melayani kepentingan usaha sendiri dalam menunjang usaha pokoknya.

4) Angkutan Laut Pelayaran-Rakyat

Adalah usaha rakyat yang bersifat tradisional dan mempunyai karakteristik tersendiri untuk melaksanakan angkutan di perairan dengan menggunakan kapal layar, kapal layar bermotor, dan/atau kapal motor sederhana berbendera Indonesia dengan ukuran tertentu.

Menurut sistem hukum Indonesia, perjanjian pengangkutan tidak disyaratkan harus tertulis, cukup dengan lisan, asal ada persesuaian kehendak (konsensus). Dari pengertian diatas dapat diartikan bahwa untuk adanya suatu perjanjian pengangkutan cukup dengan adanya kesepakatan (konsensus) diantara para pihak, hal ini sebagaimana yang telah diatur

dalam ketentuan Pasal 90 KUHD yang menyatakan :

Surat angkutan merupakan persetujuan antara si pengirim atau ekspediter pada pihak satu dan pengangkut atau juragan perahu pada pihak lain dan surat itu memuat selain apa yang kiranya telah disetujui oleh kedua belah pihak, seperti misalnya mengenai waktu dalam mana pengangkutan telah harus selesai dikerjakannya dan mengenai penggantian rugi dalam hal kelambatan, memuat juga :

- 1o. Nama dan berat atau ukuran barang-barang yang diangkut, begitupun merek-merek dan bilangannya;
- 2o. Nama orang kepada siapa barang-barang dikirimkannya;
- 3o. Nama dan tempat si pengangkut atau juragan perahu;
- 4o. Jumlah upah pengangkut;
- 5o. Tanggal;
- 6o. Tanda tangan si pengirim atau ekspediter.

Dalam Pasal 90 KUHD ditentukan bahwa dokumen/surat angkutan merupakan perjanjian antara pengirim atau ekspediter dan pengangkut atau nakhoda. Sebetulnya tanpa dokumen/surat angkutan, apabila tercapai persetujuan kehendak antara kedua belah pihak perjanjian telah ada, sehingga dokumen/surat angkutan hanya merupakan surat bukti belaka mengenai perjanjian angkutan. Dokumen/surat angkutan dinyatakan telah mengikat bukan hanya ketika dokumen/surat angkutan tersebut telah ditandatangani pengirim atau ekspediter, melainkan juga ketika pengangkut/nakhoda telah menerima barang angkutan beserta dokumen/surat angkutan tersebut.

Mengenai sifat hukum

perjanjian pengangkutan terdapat beberapa pendapat, yaitu :

- 1) Pelayanan berkala artinya hubungan kerja antara pengirim dan pengangkut tidak bersifat tetap, hanya kadang kala saja bila pengirim membutuhkan pengangkutan (tidak terus menerus), berdasarkan atas ketentuan pasal 1601 KUH Perdata.
- 2) Pemborongan sifat hukum perjanjian pengangkutan bukan pelayanan berkala tetapi pemborongan sebagaimana dimaksud pasal 1601 b KUH Perdata. Pendapat ini didasarkan atas ketentuan Pasal 1617 KUH Perdata (Pasal penutup dari bab VII A tentang pekerjaan pemborongan).
- 3) Campuran perjanjian pengangkutan merupakan perjanjian campuran yakni perjanjian melakukan pekerjaan (pelayanan berkala) dan perjanjian penyimpanan (*bewaargeving*). Unsur pelayanan berkala (Pasal 1601 b KUH Perdata) dan unsur penyimpanan (Pasal 468 (1) KUHD).

Selain itu syarat sahnya perjanjian pengangkutan pada pengangkutan barang maupun orang antara pengangkut dengan pemakai jasa pengangkutan sama halnya dengan syarat sahnya perjanjian sebagaimana yang telah diatur dalam ketentuan Pasal 1320 KUH Perdata, yaitu;

- 1) Adanya kesepakatan antara para pihak.
 - 2) Adanya kecakapan untuk membuat sebuah perjanjian.
 - 3) Suatu hal tertentu.
 - 4) Suatu sebab yang halal
1. Penyelesaian Sengketa Pengangkutan Laut

a. Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut dalam Angkutan Laut

Menurut Pasal 1367 Kitab Undang Undang Hukum Perdata yang selanjutnya disingkat KUHPerdata, tanggung jawab hukum kepada orang yang menderita kerugian tidak hanya terbatas kepada perbuatan sendiri, melainkan juga perbuatan, karyawan, pegawai, agen, perwakilannya apabila menimbulkan kerugian kepada orang lain, sepanjang orang tersebut bertindak sesuai dengan tugas dan kewajiban yang dibebankan kepada orang tersebut.

Tanggung jawab perusahaan pengangkutan dalam angkutan laut terhadap penumpang dimulai sejak diangkutnya penumpang sampai di tempat tujuan yang telah disepakati. Demikian juga halnya dengan tanggung jawab terhadap pemilik barang (pengirim) dimulai sejak barang diterima untuk diangkut sampai diserahkan barang kepada pengirim atau penerima. Yang dimana tanggung jawab tersebut dikarenakan telah terjadinya kecelakaan. Kecelakaan adalah suatu kejadian yang tidak dikehendaki dan tidak diduga semula yang dapat menimbulkan korban manusia dan/atau harta benda.

Tanggung jawab perusahaan pengangkutan dalam angkutan laut terhadap penumpang dimulai sejak diangkutnya penumpang sampai di tempat tujuan yang telah disepakati. Demikian juga halnya dengan tanggung jawab terhadap pemilik barang (pengirim) dimulai sejak barang diterima untuk diangkut sampai diserahkan barang kepada pengirim atau penerima. Yang dimana tanggung jawab tersebut dikarenakan telah terjadinya kecelakaan. Kecelakaan adalah suatu kejadian yang tidak dikehendaki dan tidak diduga semula yang dapat

menimbulkan korban manusia dan/atau harta benda.

Terdapat beberapa prinsip tanggung jawab pengangkut dalam angkutan laut, yaitu;

- 1) Tanggung Jawab Praduga Bersalah (*Presumption of Liability*);
- 2) Tanggung Jawab Atas Dasar Kesalahan (*Based on Fault or Negligence*);
- 3) Tanggung Jawab Pengangkut Mutlak (*Absolut Liability*);
- 4) Pembatasan Tanggung Jawab Pengangkut (*Limitation of Liability*);
- 5) *Presumption of Non Liability*;

b. Lingkup Sengketa Pengangkutan Laut

Sengketa merupakan hal yang tidak bisa dihindarkan lagi jika manusia saling berselisih atau ada perbedaan kesepahaman dengan manusia lainnya dalam kehidupan sehari-hari. Menurut Soeryono Soekanto, sengketa dapat juga diartikan sebagai suatu keadaan dimana adanya ketidakserasian antara pribadi-pribadi atau kelompok-kelompok yang mengadakan hubungan karena hak salah satu pihak terganggu atau dilanggar. Dalam prespektif hukum, sengketa dapat berawal dari adanya suatu wanprestasi dari salah satu pihak yang terlibat dalam suatu hubungan hukum.

Lahirnya suatu tanggung jawab hukum berawal dari adanya perikatan yang melahirkan hak dan kewajiban. Menurut ketentuan Pasal 1233 KUH Perdata hak dan kewajiban (perikatan) bersumber dari perjanjian dan undang-undang. Perikatan yang bersumber dari undang-undang terbagi lagi menjadi perbuatan menurut hukum dan perbuatan melawan hukum, sedangkan timbulnya perikatan yang lahir karena perjanjian membebaskan kepada para pihak yang melakukan perjanjian untuk

melaksanakan hak dan kewajiban atau yang dikenal dengan "prestasi", apabila salah satu pihak tidak melaksanakan prestasi maka dapat dikatakan telah melakukan wanprestasi.

Lingkup wanprestasi dalam konteks pengangkutan laut dijabarkan dalam Pasal 40 ayat (1) UU Pelayaran yang menyatakan bahwa; "Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya." kemudian dalam Pasal 41 ayat (1) UU Pelayaran menyatakan;

Perusahaan pengangkutan perairan bertanggung jawab atas akibat yang ditimbulkan dalam 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.

Menurut PNH Simanjuntak wan prestasi adalah keadaan di mana seorang debitur (pihak yang berutang) tidak memenuhi atau melaksanakan prestasi sebagaimana mestinya sebagaimana telah ditetapkan dalam suatu perjanjian. Wanprestasi (lalai/alpa) dapat timbul karena kesengajaan atau kelalaian debitur sendiri itu sendiri dan karena faktor adanya keadaan memaksa (*overmacht/force majeure*). Adapun yang menjadi kriteria seorang debitur dikatakan telah melakukan wanprestasi apabila :

- a) Debitur tidak memenuhi prestasi sama sekali;
- b) Debitur memenuhi prestasi, tetapi tidak sebagaimana mestinya;

- c) Debitur memenuhi prestasi, tetapi tidak tepat waktunya dan
- d) Debitur memenuhi prestasi, tetapi tidak diwajibkan dalam perjanjian.

Pada umumnya, wanprestasi akan terjadi jika salah satu pihak dinyatakan telah lalai memenuhi prestasi atau dengan kata lain wanprestasi ada kalau salah satu pihak tidak dapat membuktikan bahwa ia telah melakukan wanprestasi itu di luar kesalahannya atau karena keadaan memaksa. Wanprestasi yang dilakukan oleh salah satu pihak tentu saja dapat menimbulkan kerugian kepada pihak lainnya.

c. Bentuk Penyelesaian Sengketa Laut

Perselisihan hukum atau sengketa dalam suatu hubungan hukum pada umumnya dapat diselesaikan melalui dua cara penyelesaian, yaitu:

1. Penyelesaian secara damai (non litigasi),
2. Penyelesaian melalui lembaga atau institusi yang berwenang (litigasi).

Kedua jenis penyelesaian sengketa di atas juga dapat diterapkan dalam pengangkutan laut. Namun, kedua jenis penyelesaian sengketa tersebut memiliki kelebihan dan kelemahan masing-masing. Penyelesaian sengketa secara damai, membutuhkan kemauan dan kemampuan berunding untuk mencapai penyelesaian sengketa secara damai. Penggunaan model penyelesaian sengketa non litigasi lebih mengutamakan pendekatan "konsensus" dan berusaha mempertemukan kepentingan pihak-pihak yang bersengketa serta bertujuan mendapatkan hasil penyelesaian sengketa ke arah *win-win solution*. Keadilan yang ingin dicapai melalui mekanisme tersebut adalah keadilan komutatif. Sedangkan penyelesaian melalui lembaga atau instansi yang berwenang membutuhkan

pengetahuan tentang tata cara dan/atau aturan yang berlaku bagi penyelesaian sengketa tersebut yaitu berupa aturan-aturan hukum yang bersifat prosedural.

Selain itu dalam pengangkutan laut juga dapat diterapkan perlindungan hukum sebagaimana yang diatur dalam Undang-undang Perlindungan Konsumen. Berdasarkan ketentuan Pasal 1 angka 1 UUPK menyatakan “Perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen”. Rumusan di atas merupakan upaya pembentuk undang-undang untuk membentengi atau untuk melindungi konsumen dari tindakan sewenang-wenang para pelaku usaha. Menurut Yusuf Shofie undang-undang perlindungan konsumen di Indonesia mengelompokkan norma-norma perlindungan konsumen ke dalam 2 (dua) kelompok, yaitu ;

1. Perbuatan yang dilarang bagi pelaku usaha
2. Ketentuan tentang pencantuman klausula baku.

Sehingga apabila pelaku usaha dalam hal ini pengangkut melanggar salah satu perbuatan yang dilarang dalam UUPK yang dapat menimbulkan kerugian bagi konsumen dalam hal ini penumpang maka konsumen yang dirugikan dapat menyelesaikan sengketa melalui pengajuan gugat terhadap pelaku usaha baik melalui lembaga yang bertugas menyelesaikan sengketa antara konsumen dan pelaku usaha atau melalui peradilan yang berada di lingkungan peradilan umum, sebagaimana yang diatur dalam Pasal 45 UUPK yang menyatakan:

1. Setiap konsumen yang dirugikan dapat menggugat pelaku usaha melalui lembaga yang bertugas menyelesaikan sengketa antara konsumen dan pelaku usaha atau

melalui peradilan yang berada dilingkungan peradilan umum.

2. Penyelesaian sengketa konsumen dapat ditempuh melalui peradilan atau diluar peradilan berdasarkan pilihan sukarela para pihak yang bersengketa.
3. Penyelesaian sengketa diluar pengadilan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) tidak menghilangkan tanggung jawab pidana sebagaimana diatur dalam undang-undang
4. Apabila telah dipilih upaya penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan, gugatan melalui pengadilan hanya dapat ditempuh apabila upaya tersebut dinyatakan tidak berhasil oleh salah satu pihak atau oleh para pihak yang bersengketa.

Berdasarkan Pasal 45 ayat (2) UUPK , bahwa penyelesaian sengketa konsumen dapat di tempuh melalui pengadilan atau diluar pengadilan berdasarkan pilihan sukarela para pihak yang bersengketa. Maka, para pihak di beri kewenangan untuk memilih dalam menyelesaikan permasalahannya baik jalur pengadilan maupun jalur luar pengadilan. Apabila para pihak tersebut memilih jalur luar pengadilan, maka Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (selanjutnya disebut BPSK) yang berwenang dalam menyelesaikan sengketa tersebut. BPSK adalah badan yang bertugas menangani dan menyelesaikan sengketa antara Pelaku Usaha dan Konsumen. Adapun prinsip BPSK dalam menyelesaikan sengketa, yaitu: mengutamakan musyawarah, cepat, murah dan adil.

2. KESIMPULAN

Berdasarkan uraian di atas, dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Bahwa hukum dalam pengangkutan laut adalah

hubungan hukum perikatan yang didasarkan prinsip timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.

2. penyelesaian sengketa pengangkutan laut dapat dilakukan dengan dua cara yaitu non-litigasi (perdamaian) dan litigasi (jalur hukum). Penggunaan model penyelesaian sengketa non litigasi lebih mengutamakan pendekatan “konsensus” dan berusaha mempertemukan kepentingan pihak-pihak yang bersengketa serta bertujuan mendapatkan hasil penyelesaian sengketa ke arah *win-win solution* dengan mengedepankan prinsip keadilan yang ingin dicapai adalah keadilan komutatif. Sedangkan penyelesaian melalui lembaga atau instansi yang berwenang membutuhkan pengetahuan tentang tata cara dan/ atau aturan yang berlaku bagi penyelesaian sengketa tersebut yaitu berupa aturan-aturan hukum yang bersifat prosedural.

DAFTAR PUSTAKA

- Adji, Sution Usman, dkk, (1991), *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Penerbit Rineka Cipta, Jakarta.
- Martono, H.K. dan Eka Budi Tjahjono, (2011), *Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Marzuki, Peter Mahmud, (2009), *Pengantar Ilmu Hukum*, Kencana, Jakarta.
- Muhammad, Abdulkadir, (2008), *Hukum Pengangkutan Niaga, cet. IV*, Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Abdurkadir, (1987), *Hukum Perikatan*, Citra Aditya Bhakti, Bandung.
- Nasution, Az. (1999), *Pengantar Hukum Perlindungan Konsumen*, Penerbit Daya Widya, Jakarta.
- Purwosutjipto, H.M.N., (1995), *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Djambatan, Jakarta.
- R., Soekardono, (1981), *Hukum Dagang Indonesia*, CV Rajawali, Jakarta.
- Shofie, Yusuf, (2003), *Perlindungan Konsumen dan Instrumen-Instrumen Hukumnya*, PT Citra Aditya, Bandung.
- Simanjuntak, PNH., (1999), *Pokok-pokok Hukum Perdata Indonesia*, Djembatan, Jakarta.
- Soegijatna, Tjakranegara, (1995), *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Renika Cipta, Jakarta.
- Soekanto, Soeryono, (1979), *Mengenal Antropologi Hukum*, Alumni, Bandung.
- Utari, Siti, (1994), *Pengangkutan Laut*, Balai Pustaka, Jakarta.
- Jurnal/Karya Tulis Ilmiah:
- Khairunnisa, (2008), *Kedudukan, Peran dan Tanggung Jawab Hukum Direksi*, Tesis, Pasca Sarjana USU, Medan.
- Sulistiyono, Adi, (2006), “Budaya Musyawarah Untuk Penyelesaian Sengketa Win-Win Solution Dalam Perspektif Hukum”, *Jurnal Hukum Bisnis*, Volume 25 No.1, tahun 2006.
- Peraturan Perundang-Undangan:
- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPperdata)
- Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD)
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran