

**BAB II**  
**TRANSPORTASI LAUT DI INDONESIA DAN PERLINDUNGAN**  
**HUKUM BAGI PENGGUNA TRANSPORTASI LAUT**

**A. Transportasi Laut Dan Pengangkutan Laut**

**1. Sejarah Transportasi Laut Di Indonesia**

**1.1 Perkembangan Transportasi Laut Di Indonesia**

Indonesia merupakan sebuah negara kepulauan yang memiliki lebih dari 17.499 pulau. Pulau-pulau itu dipisahkan oleh laut dan selat, sehingga untuk menghubungkan antara pulau satu dengan yang lainnya dibutuhkan sarana transportasi yang memadai.

Kapal laut merupakan sarana yang penting di dalam aktifitas hubungan antara masyarakat dari pulau yang satu dengan pulau yang lainnya, hal ini juga menyebabkan bahwa bangsa Indonesia mendapat julukan sebagai bangsa pelaut, karena mereka telah terbiasa mengarungi lautan di wilayah Nusantara.

Bukti-bukti yang menunjukkan bahwa bangsa Indonesia telah memanfaatkan kapal-kapal sebagai sarana penting dalam transportasi laut, seperti yang tergambar pada relief-relief Candi Borobudur dalam bentuk perahu bercadik yang telah mampu berlayar sampai ke Pulau Madagaskar (Afrika). Juga pembuatan perahu Pinisi yang dilakukan oleh bangsa Makassar di Sulawesi Selatan.

Teknologi pembuatan kapal di Indonesia mengalami perkembangan yang sangat pesat setelah mendapat pengaruh asing. Dari para pelaut asing itulah bangsa Indonesia memperoleh tambahan pengetahuan teknologi navigasi dan pelayaran, sehingga akhirnya Indonesia memiliki Industri kapal yang modern.

Industri perkapalan berawal dari sebuah bengkel tempat mereparasi kapal. Kemudian bengkel itu berkembang menjadi industri yang merancang dan membangun kapal sebagai sarana transportasi laut, dan dioperasikan oleh PT. Pelayaran laut Nasional Indonesia (PT. PELNI). Industri kapal Indonesia dimotori oleh PT. PAL Indonesia. Perusahaan ini merupakan sebuah BUMN. Pendiri perusahaan kapal ini telah dirintis sejak tahun 1823, yaitu pada masa pemerintahan Hindia Belanda. Ide pendirian bengkel reparasi kapal laut ini dimunculkan oleh Gubernur General Hindia belanda *V.D. Capellen*. Nama perusahaan itu adalah NV. *Nederlandsch Indische Industrie*.

Pada tahun 1849, sarana perbaikan dan pemeliharaan kapal mulai terwujud di daerah Ujung, surabaya. namun pada tahun 193 pemerintah Hindia Belanda mengganti nama menjadi *Marine Establishment (ME)*. ME berfungsi sebagai sebuah pabrik pemeliharaan dan perbaikan kapal. Pada masa pendudukan jepang, *ME* tidak berubah fungsi dan tetap menjadi bengkel reparasi dan perbaikan kapalkapal angkatan laut tentara Jepang dibawah pengawasan Kaigun. Tetapi pada masa perang kemerdekaan, *ME* kembali dikuasai Belanda dan baru diserahkan pada Indonesia pada tanggal 27

Desember 1949. Sejak saat itu nama perusahaan kapal laut tersebut diubah menjadi Penataran Angkatan Laut (PAL)

Pada tahun 1978, status PT. PAL diubah menjadi perusahaan umum (Perum) PAL. 3 tahun kemudian, yaitu pada tahun 1981 bentuk badan usaha Perum PAL diubah menjadi perseroan dengan pimpinan Prof. Dr. Ing. B.J. Habibie (saat itu menjabat sebagai menteri). PT. PAL memproduksi berbagai jenis kapal, mulai dari kapal ikan, kapal niaga, kapal perang, tugboat, tanker, kapal penumpang dan kapal riset.

Sementara itu upaya-upaya yang dilakukan oleh pemerintah dalam bidang transportasi laut antara lain merehabilitasi dan meningkatkan kapasitas infrastruktur yang ada, seperti pengadaan kapal Feri dan kapal pengangkut barang, perbaikan pelabuhan-pelabuhan laut, terminal peti kemas dan dermaga-dermaga. hal itu bertujuan untuk lebih memperlancar lalu lintas antar pulau, meningkatkan perdagangan domestik dan internasional Indonesia.

Berikut penjelasan terkait berbagai pengaruh hukum terhadap sejarah perkembangan transportasi laut :

a) KUHD

Aspek Hukum Perdata (privat) tentang penyelenggaraan angkutan laut di Indonesia sumber utamanya adalah Buku II KUHD. Muatan isi dalam Buku II tersebut mengatur hak-hak dan kewajiban-kewajiban yang timbul dari pelayaran. Cakupan meterinya cukup luas yang pada pokoknya

mengatur hal-hal yang berhubungan dengan kapal laut dan muatannya, pemilik/pengusaha kapal, nakhoda dan awak kapal, pengangkutan barang dan orang, tubrukan kapal, bencana kapal, kerugian di laut, asuransi laut, hapusnya perikatan-perikatan dalam perdagangan melalui laut dan juga mengenai kapal dan alat pelayaran sungai dan perairan pedalaman. Ketentuan-ketentuan yang terdapat pada Buku II KUHD tersebut merupakan produk hukum dari masa Kolonial Belanda dan isinya praktis tidak mengalami perubahan hingga saat ini. Padahal dilihat dari perkembangan Hukum Maritim Internasional dan bahkan untuk memenuhi kebutuhan dalam negeri sekalipun banyak dari ketentuanketentuan tersebut sudah tidak memadai untuk diterapkan.<sup>1</sup>

Beberapa perbedaan antara perusahaan perkapalan pada zaman dulu dan sekarang, yang perincian saya uraikan di bawah ini :

- a) Pada zaman dulu, bagi pelayaran yang utama adalah pelayaran liar (*wilde vaart*) sedangkan pada zaman sekarang, di seluruh lautan di dunia telah ada pelabuhan tetap (*vaste lijnen*) dari pelabuhan yang satu ke pelabuhan lainnya, dan tidak hanya di usahakan oleh satu dua perusahaan, tetapi banyak sekali perusahaan dari berbagai bangsa, sehingga orang sekarang mudah sekali menumpang salah satu kapal jurusan tertentu dari perusahaan yang di pilihnya sendiri.

---

<sup>1</sup> M.Syamsudin, *Urgensi Pembaruan Commercial Code di Bidang Pelayaran Guna Menjamin Perlindungan Hukum Konsumen* (Studi Perbandingan di Portklang Malaysia), <http://bpkn.go.id/uploads/document/7edb385a9a1868725e9a0ca84ea527cdb7ee4c0f.pdf>, Yogyakarta, diakses pada 04 Agustus 2021

- b) dulu perusahaan perkapalan hanya ada yang disebut (rederij) yang sekarang sudah langka adanya, yaitu pemilikan sebuah kapal oleh beberapa orang, yang dalam KUHD diatur dalam Pasal 323 sampai dengan pasal 340-f, sekarang perusahaan perkapalan berbentuk PT dan dapat dimiliki puluhan, malahan ratusan buah kapal. Perusahaan itu sekarang tidak hanya merupakan perusahaan pengangkut saja, tetapi juga bersedia untuk mencarterkan kapalnya kepada yang membutuhkan
- c) Zaman dulu ada suatu lembaga yang di sebut (bodemerij) yaitu suatu kredit pelayaran kapal bentuk lama, dimana seseorang melepas uang dengan jaminan kapal atau muatannya atau kedua-duanya. Bila kapal beserta muatannya pulang dengan selamat, maka utang harus dibayar dengan bunga tinggi. Sedangkan kalau kapal dan/atau muatannya itu tidak datang, maka si pelepas uang kehilangan hak untuk menagih piutangnya zaman sekarang bentuk (*bodemerij*) tersebut sudah tidak dipergunakan orang lain. Sebagai jaminan utang, kapal dapat dibebani hipotik, selanjutnya kapal juga dapat dijadikan benda pertanggungan bagi asuransi laut mengenai kasko.
- d) Zaman dulu pengangkutan orang adalah bukan soal penting, sebaliknya pengangkutan baranglah yang sangat diutamakan. Dulu kalau orang menumpang kapal, dia harus mengurus makanya sendiri, berarti kapal tidak menyediakan makan bagi penumpang orang. Sekarang pengangkutan orang termasuk hal yang penting, yang mendapat

perhatian dari pengusaha kapal secara baik, segala hal yang menjadi kepentingan penumpang.

Keadaan yang paparan di atas, yakni keadaan dulu, keadaan sebelum tahun 1927. Sekarang keadaan sudah jauh berkembang, dengan kemajuan teknologi dan system pelayaran di dunia, orang membutuhkan seperangkat peraturan perundangan yang sesuai dengan keadaan sekarang. Inilah yang menjadi penyebab timbulnya pemikir-pemikir yang berhasrat untuk memperbarui peraturan-peraturan mengenai pelayaran laut dan perairan darat.<sup>2</sup>

b) Konvensi internasional

Standard Internasional terdapat tiga organisasi dunia yang mengatur tentang keselamatan kapal yaitu IMO (*International Maritime Organization*), ILO (*International Labour Organization*) dan ITU (*International Telecommunication Union*).<sup>3</sup> Indonesia sebagai salah satu anggota dari ketiga organisasi tersebut telah meratifikasi konvensi-konvensi dimaksud. Sehingga sebagai konsekwensinya Indonesia harus melaksanakan aturan tersebut dengan baik dan dibuktikan secara kongkrit dalam suatu sertifikasi yang independent dan selalu dievaluasi setiap 5 tahun. Konvensi-konvensi Internasional yang mengatur tentang keselamatan kapal meliputi :

---

<sup>2</sup> H,M,N. Purwosutjipto, op.cit hlm 5-7

<sup>3</sup> Kapal <http://ejurnal.peraturan.go.id/index.php/jli/article/download/75/pdf>, diakses pada 17 Juli 2021.

- a) *SOLAS 1974 (Safety Of Life At Sea)* yaitu salah satu konvensi internasional yang berisikan persyaratan-persyaratan kapal dalam rangka menjaga keselamatan jiwa di laut untuk menghindari atau memperkecil terjadinya kecelakaan di laut yang meliputi kapal, crew dan muatannya. Untuk dapat menjamin kapal beroperasi dengan aman harus memenuhi ketentuan-ketentuan di atas khususnya konvensi internasional tentang *SOLAS 1974* yang mencakup tentang desain konstruksi kapal, permesinan dan instalasi listrik, pencegah kebakaran, alat-alat keselamatan dan alat komunikasi dan keselamatan navigasi.<sup>5</sup> Dalam penerapannya implementasinya perlu dibuktikan dengan sertifikat yang masih berlaku yaitu sertifikat keselamatan kapal penumpang yang mencakup persyaratan-persyaratan pada chapter II-1, II-2, III, IV & V dan bab lain dalam *SOLAS*
- b) *MARPOL (Marine Pollution) 1973/1978*. Marpol mengatur tentang pencegahan dan penanggulangan pencemaran di laut baik berupa minyak, muatan berbahaya, bahan kimia, sampah, kotoran (*sewage*) dan pencemaran udara yang terdapat dalam *annex Marpol* tersebut. Dalam hal ini kapal jenis penumpang sangat erat kaitannya dengan tumpahan minyak, kotoran dan sampah dalam menjaga kebersihan lingkungan laut. Adapun Sertifikat yang berhubungan dengan konvensi tersebut yaitu sertifikat pencegahan pencemaran disebabkan oleh minyak (*oil*), sertifikat pencegahan pencemaran yang disebabkan oleh kotoran (*sewage*), sertifikat pencegahan pencemaran yang disebabkan oleh sampah (*garbage*). Dalam hubungannya dengan kecelakaan kapal, Marpol

memegang peranan penting terutama mengenai limbah yang dibuang yang berbentuk minyak kotor, sampah dan kotoran (*sewage*). Untuk mengetahui bahwa kapal tersebut telah memenuhi konvensi internasional mengenai *Marpol 73/78* dibuktikan dengan adanya sertifikasi.

- c) *Load Line Convention 1966*. Kapal yang merupakan sarana angkutan laut mempunyai beberapa persyaratan-persyaratan yang dapat dikatakan laik laut. Persyaratan-persyaratan kapal tersebut diantaranya Certificate Load Line yang memenuhi aturan pada *Load Line Convention (LLC 1966)*. Pada umumnya semua armada telah memiliki Certificate Load Line baik yang berupa kapal barang maupun kapal penumpang. Prosedur untuk mendapatkan *Certificate Load Line* tersebut adalah kapal harus melalui pemeriksaan dan pengkajian yang telah diatur dalam Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Kapal yang telah diuji dan diperiksa tersebut, apabila telah memenuhi persyaratan keselamatan kapal dapat diberikan *Certificate Load Line* yang diterbitkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) yang berlaku secara nasional. Sertifikat tersebut juga berlaku secara internasional sesuai dengan *SOLAS 1974*.<sup>4</sup>
- d) *Collreg 1972 (Collision Regulation)*. Konvensi tentang Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut Internasional 1972. Salah satu inovasi yang paling penting dalam *1972 COLREG* adalah pengakuan yang diberikan kepada skema pemisah lalu lintas memberikan panduan dalam menentukan kecepatan aman, risiko tabrakan dan pelaksanaan kapal yang

---

<sup>4</sup> Ibid, hal 61

beroperasi di atau dekat skema pemisah lalu lintas. Pertama skema pemisah lalu lintas tersebut didirikan di Selat *Dover* pada tahun 1967.

- e) *Tonnage Measurement* 1966, Konvensi yang mengatur tentang pengukuran kapal standar internasional.
- f) *STCW* 1978 Amandemen 1975. Merupakan konvensi yang berisi tentang persyaratan minimum pendidikan atau pelatihan yang harus dipenuhi oleh ABK untuk bekerja sebagai pelaut.
- g) ILO No. 147 Tahun 1976 tentang Minimum Standar Kerja bagi Awak Kapal Niaga.
- h) *ILO Convention* No. 185 Tahun 2008 tentang *SID (Seafarers Identification Document)* yang telah diratifikasi berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009.<sup>5</sup>
- c) Pembaharuan undang-undang Pelayaran
  - a. UU No.21 Tahun 1992 tentang Pelayaran UU ini mulai berlaku 1 September 1992 dan mengatur segala aspek pelayaran baik nautik-teknis, ekonomi pelayaran, maupun hal-hal teknis perundang-undangan yang lazim yaitu ketentuan pidana, ketentuan peralihan dan penutup. Secara substantif muatan UU tersebut meliputi: kenavigasian (lalu lintas di laut), kepelabuhanan, perkapalan (termasuk kelaiklautan kapal), peti kemas, pengukuran, pendaftaran kapal, awak kapal, pencegahan dan penanggulangan pencemaran laut oleh kapal, pengangkutan, kecelakaan kapal, pencarian dan pertolongan, serta sumber daya manusia. Dari

---

<sup>5</sup> *Ibid*, hal 62

aspek ekonomi UU ini membuat terobosan penting karena memuat ketentuan yang merupakan kebijakan dasar untuk mengembangkan armada niaga dan usaha pelayaran nasional yang selama ini belum pernah ditetapkan UU. Dalam UU tersebut disebutkan adanya 61 kali mengenai perlunya peraturan pemerintah. Yang menarik terkait dengan Commercial Code adalah pengaturan tentang nakhoda/pemimpin kapal dan anak buah kapal. Ketentuan tersebut menimbulkan kerancuan mengingat Buku II KUHD juga mengatur hal yang sama secara luas. Memang dalam hal ini dapat diterapkan asas *lex posterior derogat lex priori*. Namun jika dilihat dari masalahnya pengaturan yang terdapat dalam KUHD Buku II jauh lebih luas jangkauannya. Masalah awak kapal ini sebenarnya mengandung 2 aspek, yaitu aspek hukum publik dan aspek hukum privat. Aspek hukum publik terkait dengan tugas, tanggungjawab dan kedudukan awak kapal dalam penegakan peraturan terkait keselamatan kapal dan pelayaran. Aspek privat terkait hubungan hukum antara nakhoda dan anak buah kapal dengan pemilik atau operator kapal dengan pemilik/ pengirim barang.<sup>6</sup>

2. UU No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran Dalam perjalanan waktu, UU No.21/1992 tentang Pelayaran perlu dilakukan penyesuaian karena telah terjadi berbagai perubahan paradigma dan lingkungan strategis, baik dalam sistem ketatanegaraan Indonesia seperti penerapan otonomi

---

<sup>6</sup>Djafar Al Bram, *Pengantar Hukum Pengangkutan Laut (Buku II), Tanggung Jawab Pengangkut, Asuransi, Dan Incoterm*, Seri Buku Ajar, Jakarta selatan, 2011, hlm 24.

daerah atau adanya kemajuan di bidang ilmu pengetahuan dan teknologi. Pengertian "pelayaran" sebagai sebuah sistem telah berubah dan meliputi angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim. Pengertian ini memerlukan penyesuaian dengan kebutuhan dan perkembangan zaman serta ilmu pengetahuan dan teknologi agar dunia pelayaran Indonesia dapat berperan di dunia internasional. Atas dasar hal-hal tersebut, maka disusunlah UU Pelayaran baru yang merupakan penyempurnaan dari UU No. 21/1992. Penyelenggaraan pelayaran sebagai sebuah sistem diharapkan dapat memberikan manfaat yang sebesar-besarnya kepada seluruh rakyat, bangsa dan negara. UU ini diharapkan dapat memupuk dan mengembangkan jiwa kebaharian, dengan mengutamakan kepentingan umum, dan kelestarian lingkungan, koordinasi antara pusat dan daerah, serta pertahanan keamanan negara. UU No.17/2008 memuat empat unsur utama yakni angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim.<sup>7</sup>

## **1.2 Pengertian Transportasi Laut**

Pulau-pulau di Indonesia hanya bisa tersambung melalui laut-laut di antara pulau-pulaunya. Laut bukan pemisah, tetapi pemersatu berbagai pulau, daerah dan kawasan Indonesia. Hanya melalui perhubungan antar pulau, antar pantai, kesatuan Indonesia dapat terwujud. Pelayaran yang

---

<sup>7</sup> *Ibid hal 25*

menghubungkan pulau-pulau, adalah urat nadi kehidupan sekaligus pemersatu bangsa dan Negara Indonesia. Sejarah kebesaran Sriwijaya atau Majapahit menjadi bukti nyata bahwa kejayaan suatu negara di nusantara hanya bisa dicapai melalui keunggulan Laut. Karenanya, pembangunan industry pelayaran nasional sebagai sektor strategis, perlu diprioritaskan agar dapat meningkatkan daya saing Indonesia di pasar global. Karena nyaris seluruh komoditi untuk perdagangan internasional diangkut dengan menggunakan sarana dan prasarana transportasi Laut, dan menyeimbangkan pembangunan kawasan (antara kawasan timur Indonesia dan barat) demi kesatuan Indonesia, karena daerah terpencil dan kurang berkembang (yang mayoritas berada dikawasan Indonesia timur yang kaya sumber daya alam) membutuhkan akses ke pasar dan mendapat layanan, yang seringkali hanya bisa dilakukan dengan transportasi Laut.

Pelayaran adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan diperairan, kepelabuhan, serta keamanan dan keselamatannya. Secara garis besar pelayaran dibagi menjadi dua yaitu pelayaran niaga (yang terkait dengan kegiatan komersial) dan pelayaran Non Niaga (yang terkait dengan kegiatan non komersil seperti pemerintahan dan bela Negara).

Angkutan diperairan adalah kegiatan pengangkutan penumpang, dan atau barang, dan atau hewan, melalui suatu wilayah perairan (laut, sungai, dan danau penyeberangan) dan teritori tertentu (dalam negeri atau luar negeri), dengan menggunakan kapal, untuk layanan khusus dan umum. Wilayah perairan terbagi menjadi :

- a) Perairan laut: wilayah perairan laut.
- b) Perairan sungai dan danau: wilayah perairan pedalaman, yaitu: sungai, danau, waduk, rawa, banjir, kanal dan terusan.
- c) Perairan penyeberangan: wilayah perairan yang memutuskan jaringanjalan atau jalur kereta api. Angkutan penyeberangan berfungsi sebagai jembatan penggerak, penghubung jalur.

Banyak manfaat yang telah dirasakan bersama dan betapa peranan transportasi laut begitu besar dalam mendukung pembangunan nasional melalui kemampuannya mendistribusikan kebutuhan masyarakat ke seluruh pelosok nusantara. Kemampuannya ini, tidak hanya terbatas pada perairan dalam negeri saja melainkan juga sudah terbukti sampai ke manca negara sejak awal mula pembentukannya.

## **2. Tujuan Pengangkutan Laut Di Indonesia**

### **2.1 Pengertian Pengangkutan**

Menurut arti kata, angkut berarti mengangkat dan membawa, memuat atau mengirimkan. Pengangkutan artinya usaha membawa, mengantar atau memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain Jadi, dalam pengertian pengangkutan itu tersimpul suatu proses kegiatan atau gerakan dari suatu tempat ke tempat lain. Pengangkutan dapat diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari

tempat asal ke tempat tujuan. Dalam hal ini terkait unsur-unsur pengangkutan sebagai berikut:<sup>8</sup>

1. Ada sesuatu yang diangkut.
2. tersedianya kendaraan sebagai alat angkutan.
3. ada tempat yang dapat dilalui oleh angkutan.

Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan.<sup>9</sup> Adapun proses dari pengangkutan itu merupakan gerakan dari tempat asal dari mana kegiatan angkutan dimulai ke tempat tujuan dimana angkutan itu diakhiri.

Pengangkutan adalah proses kegiatan memuat barang atau penumpang ke dalam alat pengangkutan, membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan/ dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan. Sehingga Secara umum dapat didefinisikan bahwa pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ketempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar angkutan.<sup>10</sup>

---

<sup>8</sup> [Http://Repositori.Uin-Alauddin.Ac.Id/627/1/Alfridha%20Haulaini.Pdf](http://Repositori.Uin-Alauddin.Ac.Id/627/1/Alfridha%20Haulaini.Pdf).diakses tanggal 16 Juli 2021 pukul 12 40.

<sup>9</sup> Pasal 1 (3) Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

<sup>10</sup>H.M.N Purwosutjipto, 1995, *Pengertian Hukum Dagang Indonesia 3: Hukum Pengangkutan*, Jakarta: Hlm.1

Menurut Abdulkadir Muhammad, pengangkutan adalah proses kegiatan membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan.<sup>11</sup> Menurut Sution Usman Aji, bahwa pengangkutan adalah, sebuah perjanjian timbal balik dimana pihak pengangkut menyetakan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang dari tempat tertentu dengan selamat tanpa berkurang jumlah dari barang yang di kirim, sedangkan pihak yang lainnya (pengirim atau penerima) berkeharusan memberikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut.<sup>12</sup>

Pengangkutan di Indonesia diatur dalam KUHperdata dalam buku ke III tentang perikatan, kemudian KUH Dagang pada buku ke II title ke IV yaitu mengenai defenisi defenisi mengenai perjanjian pemuatan menurut waktu ( *tijdberechting*) dan menurut perjalanan ( *reis-bevrachting*). Selain itu pemerintah telah mengeluarkan kebijakan dibidang transportasi laut dengan di keluarkannya Undang-Undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang mencakup semua pengaturan laut, sungai, danau dan perairan

Undang Undang No.17 Tahun 2008 Pasal 22 ayat (1) tentang pelayaran meyebutkan “Angkutan penyeberangan merupakan angkutan

---

<sup>11</sup>Abdulkadir Muhammad, 1991, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, Hlm. 19.

<sup>12</sup>Sution Usman Adji, 1991, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Jakarta : PT. Rineka Cipta, Hlm 6.

yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya.”<sup>13</sup>

Dari pengertian diatas dapat diketahui bahwa pihak dalam perjanjian pengangkut adalah pengangkut dan pengirim. Sifat dari perjanjian pengangkutan adalah perjanjian timbal balik, artinya masing-masing pihak mempunyai kewajiban-kewajiban sendiri-sendiri. Pihak pengangkut berkewajiban untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang dari suatu tempat ketempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengiriman berkewajiban untuk membayar uang angkutan.<sup>14</sup> Dengan adanya kesepakatan tersebut menimbulkan suatu tanggung jawab bagi pengangkut yang terletak pada keamanan dan keselamatan kapal serta muatannya terutama pada saat pelayaran atau selama dalam pengangkutan sebagaimana yang telah diatur dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.<sup>15</sup>

Berdasarkan pendapat para sarjana tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa pengangkutan adalah rangkaian kegiatan perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim dalam memindahkan barang dan/atau penumpang dari suatu tempat pemuatan (embargo) ke tempat tujuan

---

<sup>13</sup> Pasal 22 Ayat 1 Undang - Undang No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

<sup>14</sup> Abdul Kadir, Muhammad, Op.Cit, Hlm.19

<sup>15</sup> Ni Made Trevi Radha Rani Devi, 2016, *Tanggung Jawab Perusahaan Angkutan Terhadap Kerusakan Barang Yang Diangkut Dalam Transportasi Laut*, Jurnal Kertha Semaya Fakultas Hukum Universitas Udayana, Volume 4, Nomor 2, Februari 2016, Denpasar, Bali, hlm. 2.

(disemberkasi) tertentu dengan selamat, dimana pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.

## **2.2 Tujuan Pengangkutan Laut Di Indonesia**

Fungsi pengangkutan ialah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Di sini jelas, meningkatkan daya guna dan nilai merupakan tujuan dari pengangkutan, yang berarti bila daya guna dan nilai di tempat baru itu tidak naik, maka pengangkutan tidak perlu diadakan, sebab merupakan suatu perbuatan yang merugikan bagi si pedagang. Fungsi pengangkutan yang demikian itu tidak hanya berlaku di dunia perdagangan saja, tetapi juga berlaku dibidang pemerintahan, politik, sosial, pendidikan, pertahanan dan keamanan, dan lain-lain.<sup>16</sup>

Pengangkutan pada pokoknya berfungsi membawa barang-barang yang dirasakan kurang sempurna bagi pemenuhan kebutuhan di tempat lain dimana barang tersebut menjadi lebih berguna dan bermanfaat. Juga mengenai orang, dengan adanya pengangkutan maka orang akan berpindah dari satu tempat yang dituju dengan waktu yang relatif singkat.

Pengangkutan diselenggarakan dengan tujuan untuk membantu memindahkan barang atau manusia dari satu tempat ke tempat lain secara efektif dan efisien. Dikatakan efektif karena perpindahan barang atau orang tersebut dapat dilakukan sekaligus atau dalam jumlah yang banyak

---

<sup>16</sup> H.M.N. Purwosutjipto, Op.Cit ,Hlm.1

sedangkan dikatakan efisien karena dengan menggunakan pengangkutan perpindahan itu menjadi relatif singkat atau cepat dalam ukuran jarak dan waktu tempuh dari tempat awal ke tempat tujuan.

Berdasarkan Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ) menyebutkan mengenai tujuan dari Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yakni :<sup>17</sup>

- a) Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
- b) Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
- c) Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Pelayaran sebagai sektor di lingkungan maritim Indonesia tentu memiliki tujuan dalam melaksanakan kegiatannya. Hal ini disebutkan didalam Pasal 3 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyatakan bahwa pelayaran diselenggarakan dengan tujuan:

- a) Memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional;

---

<sup>17</sup> Pasal 3 Undang – Undang No 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

- b) Membina jiwa kebaharian;
- c) Menjunjung kedaulatan negara;
- d) Menciptakan daya saing dengan mengembangkan industry angkutan perairan nasional;
- e) Menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional;
- f) Memperkukuh kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan wawasan nusantara; dan
- g) Sebagai andal dan penunjang Sistem Pertahanan dan Keamanan Nasional (Hankamnas).<sup>18</sup>

### **3. Asas-asas Transportasi Laut Di Indonesia**

Pelayaran nasional memiliki sejarah panjang dalam menjaga kedaulatan Negara. Menurut Undang-undang No. 03/2002 tentang Pertahanan Negara disebutkan bahwa armada niaga nasional sebagai komponen pertahanan negara yang dapat dimobilisasi jika negara dalam keadaan bahaya.

Menurut *Maritime Encyclopedia*, asas cabotage merupakan pemberian hak istimewa atau privilege kepada kapal-kapal niaga berbendera negara yang bersangkutan untuk melakukan angkutan barang dan orang t harus dari/ ke pelabuhan-pelabuhan negara yang bersangkutan bahwa kapal yang bersangkutan harus dimiliki atau dioperasikan oleh warga negara atau badan

---

<sup>18</sup> Mahmul Siregar dan M Iqbal Asnawi, 2012, Jurnal "Cabotage Principle Pada Regulasi Jasa Angkutan dalam Perairan Indonesia dari Prespektif Sistem Perdagangan Multilateral WTO/GATS, hlm. 197

usaha yang dibentuk berdasarkan hukum negara tersebut dan kapal yang bersangkutan harus berbendera negara tersebut.<sup>19</sup>

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, definisi pelayaran menjadi sebuah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di Perairan, Kepelabuhan, keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan Maritim. Secara umum dapat dikatakan bahwa Undang-Undang ini mengandung muatan ketentuan-ketentuan yang sangat komprehensif dibandingkan dengan Undang-Undang pelayaran yang sebelumnya. Hal paling terlihat adalah dari jumlah pasal yang terkandung dalam Undang-Undang pelayaran baru yang lebih banyak, yakni sebanyak 138 pasal sedangkan undang-undang pelayarn sebelumnya hanya memuat sebanyak 132 pasal.

Asas-Asas mengenai pelayaran dinyatakan didalam Pasal 2 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 bahwa pelayaran diselenggarakan berdasarkan:<sup>20</sup>

- a) Asas manfaat yaitu, bahwa pengangkutan harus dapat memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat dan pengembangan peri kehidupan yang berkesinambungan bagi warga negara, serta upaya peningkatan pertahanan dan keamanan negara;

---

<sup>19</sup> M Husseyn Umar, *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indonesia*, Fikahati Aneska, Jakarta, 2015, hlm. 161.

<sup>20</sup> Sri Sugiarti, Pasal Pengangkutan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dan Hukum Dagang, [http://ugisukaba.blogspot.co.id/2016/03/pasal-pengangkutan-dalam-kuhperdata\\_3.html](http://ugisukaba.blogspot.co.id/2016/03/pasal-pengangkutan-dalam-kuhperdata_3.html), diakses pada tanggal 17 Juli 2021 , pukul 21.28 WIB.

- b) Asas usaha bersama dan kekeluargaan yaitu, bahwa penyelenggaraan usaha di bidang pengangkutan dilaksanakan untuk mencapai cita-cita dan aspirasi bangsa yang dalam kegiatannya dapat dilakukan oleh seluruh lapisan masyarakat dan dijiwai oleh semangat kekeluargaan;
- c) Asas adil dan merata yaitu, bahwa penyelenggaraan pengangkutan harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat;
- d) Asas keseimbangan yaitu, bahwa pengangkutan harus diselenggarakan sedemikian rupa sehingga terdapat keseimbangan yang serasi antara sarana dan prasarana, antara kepentingan pengguna dan penyedia jasa, antara kepentingan individu dan masyarakat, serta antara kepentingan nasional dan internasional;
- e) Asas kepentingan umum yaitu, bahwa penyelenggaraan pengangkutan harus mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat luas;
- f) Asas keterpaduan yaitu, bahwa penerbangan harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu, saling menunjang, dan saling mengisi baik intra maupun antar moda transportasi;
- g) Asas kesadaran hukum yaitu, bahwa mewajibkan kepada pemerintah untuk menegakkan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan kepada setiap warga negara Indonesia untuk selalu sadar dan taat kepada hukum dalam penyelenggaraan pengangkutan.

- h) Asas tegaknya hukum yang dimaksud dengan "asas tegaknya hukum" adalah Undang-Undang ini mewajibkan kepada Pemerintah untuk menegakkan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan kepada setiap warga negara Indonesia untuk selalu sadar dan taat kepada hukum dalam penyelenggaraan pelayaran.
- i) Asas keselamatan Penumpang, yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan penumpang harus disertai dengan asuransi kecelakaan.

#### **4. Jenis-jenis Transportasi Laut**

Sebagai fasilitas yang berkaitan dengan aktivitas transportasi, maka diperlukan suatu pengetahuan lebih mendalam mengenai alat transportasi yang diwadahi. Berdasarkan Pasal 6 UU No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, angkutan di perairan terdiri atas: Angkutan Laut, Angkutan Sungai dan Danau, dan Angkutan Penyeberangan.<sup>21</sup>

##### a) Angkutan Laut

Angkutan laut adalah kegiatan angkutan yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan laut.

##### b) Angkutan Sungai danau dan penyeberangan

Angkutan ini terdiri dari dua aspek yaitu Angkutan Sungai Dan Danau (ASD). Istilah ASD ini merujuk pada sebuah jenis moda atau jenis angkutan dimana suatu sistem transportasi terdiri dari 5 macam yaitu moda angkutan darat (jalan raya), moda angkutan udara, moda angkutan

---

<sup>21</sup> Sri Rejeki Hartono, *Pengangkutan dan Hukum Pengangkutan Darat*, Semarang: Universitas Diponegoro, 1980, Hlm. 8.

kereta api, moda angkutan pipa (yang mungkin belum dikenal luas), moda angkutan laut dan moda ASD dan Penyebrangan.

Angkutan perairan daratan atau angkutan perairan pedalaman merupakan istilah lain dari Angkutan Sungai Dan Danau (ASD). Jenis angkutan ini telah lama dikenal oleh manusia bahkan terbilang tradisional. Sebelum menggunakan angkutan jalan dengan mengendarai hewan seperti kuda dan sapi, manusia telah memanfaatkan sungai untuk menempuh perjalanan jarak jauh. Demikian juga di Indonesia, sungai merupakan wilayah favorit sehingga banyak sekali pusat pemukiman, ekonomi, budaya maupun kota-kota besar yang berada di tepian sungai seperti Palembang.

Angkutan perairan daratan merupakan sebuah istilah yang diserap dari bahasa Inggris yaitu *Inland Waterways* atau juga dalam bahasa Perancis yaitu *Navigation d'Interieure* atau juga *voies navigable* yang memiliki makna yang sama yaitu pelayaran atau aktivitas angkutan yang berlangsung di perairan yang berada di kawasan daratan seperti sungai, danau, dan kanal.

Sementara itu, menurut Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan, terutama pada Pasal 1, dijelaskan bahwa angkutan perairan daratan yang juga dikenal sebagai angkutan sungai dan danau (ASD) adalah meliputi angkutan di waduk, rawa, banjir, kanal, dan terusan. Di Indonesia, angkutan perairan daratan merupakan bagian dari sub sistem perhubungan darat dalam sistem transportasi nasional.

Moda angkutan ini tentunya tidak mempergunakan perairan laut sebagai prasarana utamanya namun perairan daratan. Dalam kamus Himpunan Istilah Perhubungan, istilah perairan daratan didefinisikan sebagai semua perairan danau, terusan dan sepanjang sungai dari hulu sampai dengan muara sebagaimana dikatakan undang-undang atau peraturan tentang wilayah perairan daratan.<sup>22</sup>

- c) Angkutan Penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan bergerak yang menghubungkan jaringan jalan dan/atau jaringan kereta api yang terputus karena adanya perairan. Dalam bahasa Inggris, moda ini dikenal dengan istilah ferry transport. Lintas penyeberangan Merak-Bakauheni dan Palembang-Bangka adalah beberapa contoh yang sudah dikenal masyarakat. Selain yang telah disebutkan di atas, masih ada jenis-jenis angkutan laut berdasarkan Pasal 7 UU No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Angkutan Laut Dalam Negeri, Angkutan Laut Luar Negeri, Angkutan Laut Khusus, dan Angkutan Laut Pelayaran Rakyat.
- d) Angkutan Laut Dalam Negeri Merupakan 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.
- e) Angkutan Laut Luar Negeri Merupakan kegiatan angkutan laut dari pelabuhan atau terminal khusus yang terbuka bagi perdagangan luar negeri kepelabuhan luar negeri atau dari pelabuhan luar negeri ke

---

<sup>22</sup> Ibid.

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.

- f) Angkutan laut pelayaran rakyat 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. Ketiga ruang lingkup tersebut adalah kajian utama dalam hukum pengangkutan. Oleh karena itu jika terjadi suatu sengketa pada ketiga ruang lingkup tersebut, maka dapat diselesaikan dengan hukum pengangkutan.<sup>23</sup>

## **5. Pengangkutan Penumpang Dalam Angkutan Laut**

Pengangkutan laut dapat dilakukan dengan menggunakan kapal, yang pengaturannya terdapat dalam:

1. KUHD, dalam Buku II Bab V tentang Perjanjian Charter Kapal, Buku II Bab VA tentang Pengangkutan Barangbarang, dan Buku II Bab VB tentang Pengangkutan Orang.
2. Peraturan perundang-undangan, yakni Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (pengganti Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran).

---

<sup>23</sup> Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum (Suatu Pengantar)*, Yogyakarta: Liberty, 2003, Hlm. 34.

Pengangkutan laut mempunyai norma yang mengatur tingkah laku manusia dalam menjalankan tugasnya untuk mempersiapkan, menjalankan dan melancarkan pelayaran di laut. Sehingga, hukum pengangkutan di laut juga disebut hukum pelayaran.

Proses Penyelenggaraan pengangkutan baik orang maupun barang di laut dalam ketentuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang pelayaran (selanjutnya disebut UU NO.17/2008) yang telah mencabut UU NO.21 Tahun 1992 dari aspek pelaksanaan pelayaran dalam rangka proses pengangkutan dan atau perpindahan orang dan barang dari dan ketempat tujuan terdiri dari satu subjek pelaksana sebagaimana di introdusir dalam pasal 1 angka 40, 41, dan 42 yang secara kongkrit di sebut sebagai berikut :

1. Angka 40

Awak kapal adalah orang yang bekerja atau diperkerjakan di atas kapal oleh pemilik operator kapal untuk melaksanakan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatan yang tercantum dalam buku sipil

2. Angka 41

Nakhoda kapal adalah seorang dari awak kapal yang menjadi pimpinan tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

3. Angka 42

Anak buah kapal adalah awak kapal selain nakhoda

Dari rumusan norma tersebut dapat di simpulkan bahwa dalam proses penyelenggaraan jasa moda pengangkutan laut itu sendiri terdapat lebih dari satu pengertian subjek hukum, tentunya dalam melaksanakan tugas dan fungsinya diatur dan dibatasi sendiri baik oleh undang-undang maupun pengaturan secara internal perusahaan jasa pelayaran itu sendiri.

- a) Tahap persiapan pengangkutan, meliputi penyediaan alat pengangkutan laut dan penyerahan barang atau orang untuk diangkut;
- b) Tahap penyelenggaraan pengangkutan laut, meliputi kegiatan pemindahan barang atau orang dengan alat pengangkutan laut dari tempat pemberangkatan sampai di tempat tujuan yang disepakati;
- c) Tahap penyerahan barang atau orang kepada penerima, turunnya penumpang dan pembayaran biaya pengangkutan laut dalam hal tidak terjadi peristiwa selama pengangkutan;
- d) Tahap pemberesan atau penyelesaian persoalan yang timbul atau terjadi selama pengangkutan laut atau sebagai akibat pengangkutan.<sup>24</sup>

## **B. Tinjauan Umum Jasa Dan Perlindungan Hukum**

### **1. Pengertian Jasa Secara Umum**

Secara garis besar, konsep jasa atau pelayanan (service) mengacu pada tiga lingkup definisi utama, yaitu industri, output atau

---

<sup>24</sup> M. Yahya Harahap, *Segi-Segi Hukum Perjanjian*, Alumni, Bandung, 1982, hal 32.

penawaran, dan proses. Dalam konteks industri, istilah jasa digunakan untuk menggambarkan berbagai sub- sektor dalam kategorisasi aktivitas ekonomi, seperti transportasi, finansial, perdagangan ritel, personal service, kesehatan, pendidikan, dan layanan publik. Dalam lingkup penawaran, jasa dipandang sebagai produk intangible yang outputnya lebih berupa aktivitas ketimbang obyek fisik. Sebagai proses, jasa mencerminkan penyampaian jasa inti, interaksi personal, kinerja (performances) dalam arti luas, serta pengalaman layanan.<sup>25</sup>

Menurut Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2000 Jasa adalah setiap kegiatan pelayanan berdasarkan suatu perikatan atau perbuatan hukum yang menyebabkan suatu barang atau fasilitas atau kemudahan atau hak tersedia untuk dipakai, termasuk jasa yang dilakukan untuk menghasilkan barang karena pesanan atau permintaan dengan bahan dan atas petunjuk dari pemesan.

Jasa sering dipandang sebagai suatu fenomena yang rumit. Kata “jasa”(service) itu sendiri mempunyai banyak arti, mulai dari pelayanan pribadi (personal service) sampai jasa sebagai suatu produk. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, jasa diartikan sebagai perbuatan yang memberikan segala sesuatu yang diperlukan orang lain; layanan; servis. Menurut Haksever, jasa atau pelayanan

---

<sup>25</sup> Fandy Tjiptono, Gregorius Chandra, *Service, Quality & Satisfaction, Andi Offset*, Yogyakarta, 2011, hlm. 13

(service) merupakan kegiatan ekonomi yang menghasikan waktu, tempat, bentuk, dan kegunaan psikologis. Sedangkan menurut Edvardsson, jasa atau pelayanan adalah kegiatan, proses, dan interaksi, serta merupakan perubahan dalam kondisi orang atau sesuatu dalam kepemilikan pelanggan. Jasa juga merupakan kegiatan, perbuatan, atau kinerja yang bersifat tidak nampak. Jasa juga merupakan struktur komprehensif, bukan tunggal, dan secara konsisten digunakan secara unidimensional.<sup>26</sup> Adapun Kotler mendefinisikan jasa sebagai setiap tindakan atau kegiatan yang dapat ditawarkan oleh satu pihak kepada pihak lain yang pada dasarnya bersifat intangible (tidak berwujud) dan tidak mengakibatkan kepemilikan apapun.<sup>27</sup> Jadi pada dasarnya, jasa merupakan semua aktivitas ekonomi yang hasilnya bukan berbentuk produk fisik atau konstruksi, yang umumnya dihasilkan dihasilkan dan dikonsumsi secara bersamaan serta memberikan nilai tambah.<sup>28</sup>

Dari pengertian di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa didalam jasaselalu ada aspek interaksi antara pihak konsumen dan pihak produsen (jasa),meskipun pihak-pihak yang terlibat tidak selalu menyadari. Jasa bukan suatu barang,melainkan suatu proses atau aktivitas yang tidak berwujud.

## **2. Pengertian Perlindungan Hukum**

---

<sup>26</sup> D. Wahyu Ariani, *Manajemen Operasi Jasa*, Graha Ilmu, Yogyakarta, 2009, hlm. 11

<sup>27</sup> Fandy Tjiptono, *Pemasaran Jasa*, Andi Offset, Yogyakarta, 2014, hlm. 26

<sup>28</sup> Rambat Lupiyoadi, A. Hamdani, *Manajemen Pemasaran Jasa*, Salemba Empat, Jakarta, 2008, hlm 6

Perlindungan hukum adalah segala upaya pemenuhan hak dan pemberian bantuan untuk memberikan rasa aman kepada saksi dan/atau korban, perlindungan hukum korban kejahatan sebagai bagian dari perlindungan masyarakat, dapat diwujudkan dalam berbagai bentuk, seperti melalui pemberian restitusi, kompensasi, pelayanan medis, dan bantuan hukum. Perlindungan hukum yang diberikan kepada subyek hukum ke dalam bentuk perangkat baik yang bersifat preventif maupun yang bersifat represif, baik yang lisan maupun yang tertulis. Dengan kata lain dapat dikatakan bahwa perlindungan hukum sebagai suatu gambaran tersendiri dari fungsi hukum itu sendiri, yang memiliki konsep bahwa hukum memberikan suatu keadilan, ketertiban, kepastian, kemanfaatan dan kedamaian.

Hukum melindungi kepentingan seseorang dengan cara mengalokasikan suatu kekuasaan kepadanya dengan bertindak dalam rangka kepentingannya tersebut. Hukum tercipta karena adanya kepentingan individu-individu, dimana kepentingan individu-individu itu berbeda-beda dan beraneka.<sup>29</sup> Hukum diciptakan agar tidak ada perbenturan antara individu-individu tersebut dalam usaha mereka untuk memperoleh kepentingan tersebut. Tujuan dari hukum itu adalah untuk mewujudkan keadilan, kemanfaatan, dan kepastian hukum. Menurut Vant Kant tujuan hukum itu adalah “untuk menjaga

---

<sup>29</sup> Sadjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum*, cetakan ke-6, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2006, Hlm.32

kepentingan tiap tiap manusia, supaya manusia itu tidak dapat diganggu”. Berdasarkan anggapan ini Utrecht mengemukakan pendapat bahwa hukum bertugas menjamin adanya kepastian hukum. (Rechtsinstituut) mengenai lewat waktu (Verjaring)<sup>30</sup>.

Menurut Radburc, hukum merupakan, produk daribudaya manusia. sebagaimana semua prodruk budaya mempunyai makna bagi masyarakat tertentu, hukum juga hanya dapat di pahami sebagai suatu upaya masyarakat dalam mewujudkan nilai nilai dan tujuannya. Tujuan hukum adalah menetapkan aturan bagi suatu masyarakat dalam kerangka keadilan<sup>31</sup>.

Pengertian diatas mengundang beberapa ahli untuk mengungkapkan pendapatnya mengenai pengertian dari perlindungan hukum diantaranya :

“Menurut Fitzgerald, sebagaimana dikutip Satjipto Raharjo awal mula dari munculnya teori perlindungan hukum ini bersumber dari teori hukum alam atau aliran hukum alam. Aliran ini dipelopori oleh Plato, Aristoteles (murid Plato), da Zeno (pendiri aliran Stoic). Menurut aliran hukum alam menyebutkan bahwa hukum itu bersumber dari Tuhan yang bersifat universal dan abadi, serta antara hukum dan moral tidak boleh dipisahkan. Para penganut aliran ini memandang bahwa hukum dan moral adalah cerminan dan aturan secara internal dan eksternal dari kehidupan manusia yang diwujudkan melalui hukum dan moral”

---

<sup>30</sup> Syamsul Arifin, dkk, *Pengantar Hukum Indonesia*, Cipta Pustaka Media, Bandung, 2014, Hlm 9

<sup>31</sup> Marjuki, Peter Mahmud, *Penelitian Hukum*, Cetakan Ke – 9, Prenada Media Group, Jakarta, 2014, Hlm. 116

Fitzgerald menjelaskan teori perlindungan hukum Salmond bahwa hukum bertujuan mengintegrasikan dan mengkoordinasikan berbagai kepentingan dalam masyarakat karena dalam suatu lalu lintas kepentingan, perlindungan terhadap kepentingan tertentu hanya dapat dilakukan dengan cara membatasi berbagai kepentingan di lain pihak. Kepentingan hukum adalah mengurus hak dan kepentingan manusia, sehingga hukum memiliki otoritas tertinggi untuk menentukan kepentingan manusia yang perlu diatur dan dilindungi.

Perlindungan hukum harus melihat tahapan yakni perlindungan hukum lahir dari suatu ketentuan hukum dan segala peraturan hukum yang diberikan oleh masyarakat yang pada dasarnya merupakan kesepakatan masyarakat tersebut untuk mengatur hubungan perilaku antara anggota-anggota masyarakat dan antara perseorangan dengan pemerintah yang dianggap mewakili kepentingan masyarakat<sup>32</sup>.

Menurut Philipus M. Hadjon mengemukakan dua pendapat tentang Perlindungan Hukum yaitu<sup>33</sup>:

- a. Perlindungan hukum adalah perlindungan akan harkat dan martabat, serta pengakuan terhadap hak-hak asasi manusia

---

<sup>32</sup> Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2000, Hlm.53

<sup>33</sup> Philipus M. Hadjon, 1987, *Perlindungan Hukum Bagi Rakyat di Indonesia*, PT.Bina Ilmu, Surabaya Hlm. 1-2.

yang dimiliki oleh subyek hukum berdasarkan ketentuan hukum dari kesewenangan.

- b. Perlindungan Hukum adalah Sebagai kumpulan peraturan atau kaidah yang akan dapat melindungi suatu hal dari hal lainnya. Berkaitan dengan konsumen, berarti hukum memberikan perlindungan terhadap hak-hak pelanggan dari sesuatu yang mengakibatkan tidak terpenuhinya hak-hak tersebut

Sesuai dengan uraian di atas dapat dinyatakan bahwa fungsi hukum adalah melindungi rakyat dari bahaya dan tindakan yang dapat merugikan dan menderitakan hidupnya dari orang lain, masyarakat maupun penguasa. Selain itu berfungsi pula untuk memberikan keadilan serta menjadi sarana untuk mewujudkan kesejahteraan bagi seluruh rakyat. Hukum di fungsikan untuk memaksa seseorang atau sekelompok orang untuk berperilaku tertentu.

Hukum menjadi adil apabila mampu berfungsi netral dan imparial . dengan keadaan hukum yang sering tidak di jalankan oleh oknum tertentu, disini berlaku suatu finalitas hukum, keadilan dan kebenaran adalah identik dengan apa yang di tetapkan oleh penguasa sebagai hukum, keadilan dan kebenaran. Jadi tidak ada sama sekali defenisi lain tentang keadilan selain apa yang ada dalam hukum

(yang tertulis).<sup>34</sup> Dengan demikian perlindungan hukum dapat disimpulkan sebagai upaya untuk menjamin penegakkan atau pelaksanaan kaidah-kaidah dalam masyarakat demi tercapainya tujuan hukum untuk mengatur dan menjaga keharmonisan masyarakat agar kepentingannya terlindungi.

---

<sup>34</sup> Sadipto Rahardjo, *Membangun Dan Merombak Hukum Di Indonesia*, Genta, Bandung, 2009, Hlm.11

