

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang Masalah

Indonesia adalah negara yang mempunyai lebih besar luas lautan dari pada luas daratan. Luas lautan Indonesia yaitu 3.273.810 km<sup>3</sup> dan luas daratan yaitu 1.919.440 km<sup>3</sup>.<sup>1</sup> Sebagai negara kepulauan penggunaan jasa angkutan di Indonesia menjadi hal yang penting, karena berperan untuk berpindahnya orang atau barang dan menjadikan nilai suatu barang meningkat serta memudahkan manusia melakukan mobilisasi demi kepentingan ekonomi.<sup>2</sup>

Menurut Hasim Purba pengertian "Pengangkutan adalah kegiatan pemindahan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain baik melalui angkutan darat, angkutan perairan dan angkutan udara dengan menggunakan alat angkutan" jadi Pengangkutan adalah suatu kegiatan memindahkan barang-barang atau penumpang (orang) dari tempat asal ke tempat tujuan tertentu dengan menggunakan alat angkutan.<sup>3</sup>

Berdasarkan Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, angkutan di perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal. Kapal adalah salah satu contoh dari alat angkut yang dipergunakan di dalam

---

<sup>1</sup> Detikcom, Luas Wilayah Indonesia Lengkap Daratan dan Lautan, <https://travel.detik.com/travel-news/d-5262317/luas-wilayah-indonesia-lengkap-daratan-dan-lautan>, diakses pada 25 oktober 2022

<sup>2</sup> H.M.N Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Hukum Pengangkutan*, Djambatan, Jakarta, 1991, hal 1.

<sup>3</sup> Hasim Purba, *Hukum Pengangkutan di Laut*. Pustaka Bangsa Press, Medan, 2005, hal.5.

pengangkutan di perairan. Berdasarkan Pasal 6 Undang-Undang No 17 tahun 2008 tentang pelayaran, jenis angkutan diperairan terdiri atas:

- a. Angkutan laut;
- b. Angkutan sungai dan danau; dan
- c. Angkutan penyeberangan

Alat angkut adalah sebuah media yang digunakan untuk memindahkan orang dan barang dari suatu tempat ke tempat yang lain. Kapal, perahu, ketek dan Speedboat merupakan alat angkutan yang sering digunakan untuk mengangkut penumpang dan barang melalui jalur perairan. Berdasarkan Pasal 309 KUHD “kapal adalah semua alat berlayar, bagaimanapun namanya dan apapun sifatnya. kecuali bila ditentukan, atau diadakan perjanjian lain, dianggap bahwa kapal itu meliputi perlengkapan kapalnya. Dengan perlengkapan kapal diartikan segala barang yang tidak merupakan bagian kapal itu, tetapi diperuntukkan tetap digunakan dengan kapal itu”. Pasal 1 angka 36 UU Pelayaran pun memberikan definisi kapal, yakni:

“Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termaksud keadaan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.”

Dalam penyelenggaraan kegiatan pengangkutan terdapat Perjanjian pengangkutan yang merupakan suatu perjanjian timbal balik antara pihak pengangkut dengan pihak pengirim atau penumpang yang mana pengangkut mengikatkan diri untuk melakukan pengangkutan orang dan/atau barang ke suatu tempat tertentu dengan keadaan selamat dan pihak lain (pengirim atau

penumpang)

penumpang) menyetujui untuk mengikatkan diri dalam membayar upah atau ongkos tertentu atas pengangkutan.<sup>4</sup> Dengan melihat definisi tersebut, jadi definisi perjanjian pengangkutan sama halnya dengan definisi pengangkutan yang terdapat didalam Pasal 1313 KUHPerdara yang menyebutkan bahwa perjanjian adalah persetujuan yang dilakukan oleh satu orang atau lebih dimana keduanya saling terikat. Hanya saja didalam perjanjian yang diatur oleh KUHPerdara merupakan perjanjian umum sedangkan perjanjian pengangkutan adalah perjanjian yang mengkhususkan dalam hal pengangkutan. Suatu perjanjian memiliki beberapa persyaratan sebagaimana yang diatur didalam Pasal 1320 KUHPerdara tentang mengikatnya suatu perjanjian. Disebutkan didalam Pasal 1320 KUHPerdara syarat sahnya suatu perjanjian adalah:

- a. Kesepakatan mereka yang mengikatkan diri.
- b. Kecakapan untuk membuat suatu perjanjian.
- c. Suatu hal tertentu.
- d. Suatu sebab yang halal.

Kemudian Pasal 1388 KUHPerdara menyatakan:

1. Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya.

---

<sup>4</sup> Dina Paramitha Hefni Putri dan Stevanus Roy Hendrayanto, "Batas Tanggung Gugat Pengangkut Apabila Terjadi Kecelakaan Kapal Dengan Pengguna Jasa Angkutan Perairan Sungai Mahakam Kalimantan Timur," *Jurnal LEGALITAS* Vol 3 No 2, Desember 2018, hal 6 .

2. Perjanjian-perjanjian itu tidak dapat ditarik kembali selain dengan sepakat kedua belah pihak.
3. Perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik.

Berdasarkan Pasal 468 KUHD menyebutkan bahwa “persetujuan pengangkutan mewajibkan si pengangkut untuk menjaga akan keselamatan barang yang harus diangkutnya, mulai saat diterimanya hingga saat diserahkannya barang tersebut”. Barang yang dibawah oleh pengangkut harus dijaga mulai dari diserahkan barang tersebut sampai pada tempat tujuan dalam keadaan selamat merupakan kewajiban pengangkut atas persetujuannya. Dalam pengangkutan orang berdasarkan Pasal 522 KUHD yang menyebutkan bahwa “persetujuan pengangkutan mewajibkan si pengangkut untuk menjaga keselamatan si penumpang, sejak saat si penumpang ini masuk kedalam kapal hingga saat meninggalkan kapalnya”. Pasal ini mewajibkan pengangkut untuk menjaga penumpang mulai dari dimuatkannya penumpang ke dalam alat angkutan hingga sampai pada tempat tujuan berdasarkan kesepakatannya.

Setelah terjadinya kesepakatan antara pengangkut dan penumpang dengan dibuktikan adanya pembayaran sejumlah biaya tertentu sebagaimana dalam ketentuan Pasal 533 huruf i KUHD menyebutkan bahwa “upah pengangkutan harus dibayar terlebih dahulu” sehubungan dengan itu maka pengangkut telah mengikatkan dirinya ke penumpang dan pengangkut memiliki tanggungjawab untuk melakukan pengangkutan terhadap penumpang dan atau barang untuk sampai ke tempat yang dituju dalam keadaan selamat.

Beberapa daerah di Indonesia masih banyak yang belum memiliki akses jalan darat yang memadai dan belum adanya jembatan penghubung antar daerah yang dilintasi oleh sebuah sungai. Sehubungan dengan itu dibutuhkan alat transportasi berupa angkutan sebagai sarana penghubung untuk melakukan pengangkutan orang atau penumpang maupun barang. Di Kecamatan Sungai Lilin Kabupaten Musi Banyuasin Provinsi Sumatera Selatan, pengangkutan melalui sungai dilakukan untuk mengangkut orang dan barang dilakukan dengan menggunakan alat angkutan berupa ketek. Alat angkutan orang dan barang dibedakan dari ukurannya dimana angkutan ketek yang lebih besar digunakan untuk mengangkut barang-barang sedangkan angkutan ketek yang kecil dilakukan untuk mengangkut penumpang. Angkutan melalui sungai ini merupakan angkutan utama melalui sungai yang digunakan oleh masyarakat setempat. Didalam penelitian ini penulis akan melakukan penelitian terhadap angkutan yang mengangkut orang atau penumpang yang menggunakan angkutan melalui sungai di Kecamatan Sungai Lilin Kabupaten Musi Banyuasin Provinsi Sumatera Selatan. Berdasarkan UU No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 40 ayat (1) menyebutkan bahwa “Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya”. Dan selanjutnya berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 61 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau. Didalam Pasal 32 ayat (1) menyebutkan bahwa “orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha yang melakukan kegiatan Angkutan Sungai dan Danau harus bertanggungjawab terhadap keselamatan dan keamanan

penumpang dan/atau barang yang diangkutnya”. Pada sebuah kegiatan pengangkutan, keselamatan menjadi tanggungjawab yang dipikul oleh pengangkut selaku pihak yang melakukan kegiatan pengangkutan, dikarenakan itu setiap kegiatan pengangkutan orang dan atau barang yang dilakukan oleh pengangkut maka berkewajiban untuk menjaga akan keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang tersebut sampai pada tujuan kesepakatan. Didalam Pasal 33 ayat (2) huruf a menyebutkan bahwa: “Tanggungjawab sebagaimana dimaksud pada ayat 1 dilakukan terhadap a.) kematian atau lukanya penumpang yang diangkut; musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut”. Kemudian didalam Pasal 34 menyebutkan bahwa “orang perseorangan warga negara Indonesia atau dan usaha yang melakukan kegiatan Angkutan Sungai dan Danau wajib mengansurasikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 33”.

Berdasarkan penelitian yang telah penulis lakukan ditemukan, bahwa terjadinya kecelakaan yang di alami oleh penumpang pada pengangkutan melalui sungai di kecamatan sungai lilin sejumlah 3 kali terjadinya kecelakaan dalam rentang waktu oktober 2019 hingga januari 2022 yang mengakibatkan kerugian yang dialami oleh penumpang dan pada saat terjadi kecelakaan pihak pengangkut tidak memberikan asuransi kepada penumpang dikarenakan pihak pengangkut tidak mendaftarkan angkutannya pada pihak asuransi, sehingga menimbulkan kesenjangan terkait dnegan tanggung jawab pengangkut sebagaimana pasal 32 ayat (1) Permenhub No PM 61 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan.

Berlandaskan uraian masalah di atas, penulis berminat untuk melaksanakan penelitian tentang Tanggungjawab pengangkut pada jasa angkutan orang melalui sungai dan apa yang menjadi kendala pihak pengangkut dalam melakukan pertanggungjawabannya, kemudian hasil dari penelitian ini dituangkan kedalam sebuah karya ilmiah yang berbentuk skripsi dengan judul yaitu:” **Tanggungjawab Pengangkut Pada Jasa Angkutan Melalui Sungai Di Kecamatan Sungai Lilin Kabupaten Musi Banyuasin**”.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian pada latar belakang, dapat dirumuskan beberapa rumusan yang akan dibahas didalam penelitian skripsi ini yang mencakup hal-hal sebagai berikut:

1. Bagaimanakah Pelaksanaan Tanggungjawab pihak pengangkut terhadap Penumpang yang mengalami kecelakaan di Kecamatan Sungai Lilin Kabupaten Musi Banyuasin?
2. Apa yang menjadi kendala pihak pengangkut dalam melakukan tanggungjawabnya?

## **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan perumusan masalah yang diuraikan diatas, maka tujuan dilakukan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui dan menganalisis Pelaksanaan tanggungjawab pihak pengangkut terhadap Penumpang yang mengalami kecelakaan di Kecamatan Sungai Lilin Kabupaten Musi Banyuasin.

2. Untuk mengetahui dan menganalisis kendala pihak pengangkut dalam melakukan tanggungjawabnya.

#### **D. Manfaat Penelitian**

Suatu penelitian akan bernilai dan berharga apabila peneliti dapat memberikan manfaat yang bukan hanya untuk peneliti sendiri namun juga untuk orang lain. Adapun manfaat yang diharapkan dari adanya penelitian ini yaitu dari akademis dan praktis:

1. Secara akademis, hasil dari penelitian ini diharapkan agar bermanfaat sebagai sumbangsih penulis dalam pengembangan hukum perdata, pada umumnya khususnya hukum pengangkutan.
2. Secara praktis, hasil dari penelitian ini diharapkan bisa berkontribusi dalam pemecahan masalah yang ada saat ini, berkaitan dengan pelaksanaan tanggungjawab pengangkut atas terjadinya kecelakaan dan kendala pihak pengangkut dalam melakukan tanggungjawabnya.

#### **E. Kerangka Konseptual**

Pada penelitian ini, kerangka konseptual akan memberikan gambaran supaya lebih mudah memahami maksud penulis, oleh karena itu perlu kiranya penulis memberikan definisi atau pengertian awal yang terdapat pada judul ini. Adapun konsep-konsep tersebut sebagai berikut:

##### **1. Tanggungjawab**

Tanggungjawab merupakan keharusan dalam mengemban segala sesuatu yang terjadi dan merugikan orang lain serta bisa dipersalahkan.



didalam kamus hukum menyeberikan definisi dari tanggungjawab adalah suatu hal yang harus dilakukan bagi seseorang atas apa yang telah diwajibkan kepada dirinya.<sup>5</sup>

Pertanggungjawaban yang diemban pada setiap pengangkut adalah suatu hal yang nyata, dan didalam suatu perjanjian pengangkutan pengangkut adalah orang yang menyetujui atas dirinya untuk memberikan suatu pelayanan, yaitu pelayanan pengangkutan.<sup>6</sup>

## 2. Pengangkut

Pengangkut adalah orang yang melaksanakan pengangkutan terhadap barang dan/atau penumpang ke suatu tempat yang dituju dengan mendapatkkan pembayarannya. H.M.N Purwosujipto memberikan definisi “Pengangkut adalah orang yang menyetujui atas dirinya untuk melaksanakan pengangkutan barang dan/atau orang dari tempat asal ke tempat yang dituju dalam keadaan selamat”.<sup>7</sup>

## 3. Penumpang

Menurut Abdulkadir Muhammad “Penumpang merupakan orang yang setuju untuk membayar biaya angkutan atas dirinya yang diangkut”.<sup>8</sup>

---

<sup>5</sup> Zulkifli & Jimmy P, *Kamus Hukum*, Grahamedia Press, Surabaya,2015,hal.369

<sup>6</sup> Muhammad Hatta dan Syamsuddin, “Tinjauan Hukum Usaha Bongkar Muat Barang di Pelabuhan Samarinda Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan,” *Jurnal LEGALITAS* Vol 4 No 2, Desember 2019, hal.16.

<sup>7</sup> H.M.N Purwosujipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3 Hukum Pengangkutan*, Djembatan, Jakarta, 2001, hal. 60.

<sup>8</sup> Elfrida R. Gultom, *Hukum Pengangkutan Laut*, Mitra Wacana Media, Bogor,2020. hal.15.

#### 4. Jasa Angkutan Umum di Sungai

Berdasarkan Permenkeu Republik Indonesia No 80/PMK.03/2012 tentang Jasa Angkutan Umum di Darat dan Jasa Angkutan Umum di Air yang Tidak Dikenai Pajak Pertambahan Nilai adalah “kegiatan pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kapal, yang dilakukan di sungai, danau, waduk, rawa, banjir kanal, atau terusan, dengan dipungut biaya”.

#### F. Landasan Teori

Landasan teori adalah abstraksi dari buah pikiran maupun kerangka acuan yang pada intinya memiliki tujuan untuk mengadakan identifikasi dimensi-dimensi sosial yang dianggap relevansi oleh penulis.<sup>9</sup> Didalam penelitian ini terdapat dua teori yang digunakan yaitu:

##### 1. Teori Tanggung jawab

Hans Kelsen, dalam teorinya tentang tanggung jawab hukum, menyatakan bahwa seseorang bertanggung jawab secara hukum atas tindakan tertentu atau memikul tanggung jawab hukum, yang artinya bertanggung jawab atas suatu sanksi jika terjadi suatu tindakan yang berlawanan.<sup>10</sup>

Didalam tanggungjawab pengangkut, terdapat tiga macam prinsip-prinsip tanggungjawab hukum yaitu:

---

<sup>9</sup> Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Universitas Indonesia, Jakarta, 1984 hal.124.

<sup>10</sup> Hans Kelsen, *Teori Umum Hukum dan Negara, Dasar-Dasar Ilmu Hukum Normatif Sebagai Ilmu Hukum Deskriptif Empirik*, BEE Media Indonesia, Jakarta, 2007, hal.81

- a. Prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan (*the based on fault* atau *liability based on fault principle*), dalam prinsip ini yang menentukan tanggung jawab pengangkutan adalah pihak yang dirugikan. Didalam pasal 1365 KUHPerdara yang berbunyi “Tiap perbuatan melawan hukum dan membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian itu karena kesalahannya untuk menggantikan kerugian tersebut.
- b. Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*presumption of liability*), Pada prinsip ini, pengangkut bertanggung jawab terhadap seluruh kerugian yang terjadi, namun akan dibebaskan dari tanggung jawab jika ia dapat memastikan bahwa tidak bersalah(*absence of fault*).
- c. Prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute liability* atau *strict liability*) dalam prinsip ini bahwa pihak yang menimbulkan kerugian dalam hal ini yaitu pengangkut (tergugat) selalu bertanggungjawab terlepas ada atau tidak adanya kesalahan atau bahkan tidak melihat siapa yang bersalah. Pengangkut tidak dapat membebaskan tanggungjawabnya dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian bagi penumpang atau pengirim barang.<sup>11</sup>

## 2. Teori Perjanjian

Didalam buku III Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdara), yaitu pada Pasal 1313 menyatakan bahwa suatu

---

<sup>11</sup> Nugroho, Sigit Sapto dan Hilman Syahrial Haq. *Hukum Pengangkutan Indonesia*, Navida, Surakarta, 2019, hal 28.

persetujuan ialah suatu perbuatan dimana satu orang atau lebih mengikatkan diri terhadap satu orang lain atau lebih. Menurut Purwahid Patrik perjanjian adalah Suatu tindakan, yang diteruskan menurut formalitas undang-undang yang ada, tergantung pada persetujuan kehendak dua orang atau lebih, yang bertujuan untuk membawa dampak hukum untuk kepentingan satu pihak atau untuk kepentingan bersama kedua belah pihak.<sup>12</sup>

Pengaturan mengenai kapan terjadinya kata sepakat didalam KUHPerdara tidak diatur, namun ilmu pengetahuan terdapat sejumlah teori, yaitu:

1. Teori Kehendak (*wilstheorie*) mengatakan, bahwa kesepakatan itu terjadi pada saat kehendak, pihak penerima dinyatakan dalam perjanjian.
2. Teori pengiriman (*verzendingstheorie*), terjadinya kata sepakat pada saat kehendak yang dinyatakan itu dikirim oleh pihak yang menerima tawaran.
3. Teori Pengetahuan (*vernemingstheorie*), mengemukakan bahwa pihak yang menawarkan seharusnya sudah mengetahui bahwa tawarannya diterima.
4. Teori Kepercayaan (*vertrouwenstheorie*) kesepakatan itu terjadi pada saat pernyataan kehendak dianggap layak diterima oleh pihak yang menawarkan.
5. Teori Ucapan (*uitings theorie*). Teori ini menyatakan bahwa suatu kesepakatan terjadi, jika pihak yang menerima penawaran telah menyiapkan surat jawaban yang menyatakan bahwa ia telah menerima tawaran itu.<sup>13</sup>

---

<sup>12</sup> Muchlisin Riadi, Teori Perjanjian , <https://www.kajianpustaka.com/2013/02/teori-perjanjian.html>, diakses pada 27 November 2022.

<sup>13</sup> Samuel M.P Hutabarat, *Penawaran Dan Penerimaan Dalam Hukum Perjanjian*, PT Gramedia, Jakarta,2010, hal 36.

## **G. Orisinalitas Penelitian**

Penelitian ini berjudul Pertanggungjawaban Pengangkut Pada Jasa Angkutan Melalui Sungai Di Kecamatan Sungai Lilin Kabupaten Musi Banyuasin. Adapun beberapa karya ilmiah baik jurnal maupun skripsi dengan tema yang sama dengan skripsi ini namun permasalahannya berbeda. Sebagai pembandingan ada dua karya ilmiah, yaitu:

1. Skripsi yang ditulis Andriyansyah 502016384, Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Palembang Tahun 2021, Judul Skripsi Pihak-Pihak Yang Bertanggung Jawab Jika Terjadi Kecelakaan Pengangkutan Barang Dan Penumpang Melalui Sungai Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008. Hasil penelitian ini yakni pihak yang bertanggung jawab apabila terjadi kecelakaan dalam pengangkutan barang dan penumpang melalui Sungai dan Danau menurut UU No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah Perusahaan pelayaran dan nahkoda.
2. Jurnal Legalitas Vol 3 No 2 ditulis oleh Putri Dina Paramitha Hefni dan Stevanus Roy Hendrayanto dengan Judul Jurnal “Batas Tanggung Gugat Pengangkut Apabila Terjadi Kecelakaan Kapal Dengan Pengguna Jasa Angkutan Perairan Sungai Mahakam Kalimantan Timur”. Hasil dari jurnal ini yaitu Dalam pengangkutan melalui jalur perairan pedalaman, khususnya dalam pengangkutan barang, pengangkut dan pengirim biasanya tidak pernah membuat kontrak pengangkutan secara tertulis, melainkan secara lisan, sehingga hak dan kewajiban para pihak praktis tidak terdefinisi dengan jelas. Jika pengirim mengalami kerugian karena

kerusakan, pengurangan atau kehilangan barang yang disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian pengangkut, pengangkut biasanya akan memberikan ganti rugi meskipun ganti rugi tersebut tidak sebesar kerugian yang sebenarnya diderita. Dalam mengangkut penumpang (orang), pengangkut selalu bertanggung jawab atas kerusakan yang diderita oleh penumpang jika ia terluka atau meninggal dunia, tanpa penumpang atau ahli warisnya harus membuktikan haknya untuk mendapatkan ganti rugi; cukup baginya untuk mengklaim bahwa ia mengalami cedera sebagai akibat dari pengangkutan tersebut. Anggapan tersebut hanya akan berhenti berlaku jika pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian terjadi bukan karena kesalahannya sendiri atau tidak dapat dihindari (*overmacht*) atau disebabkan oleh kesalahan penumpang sendiri.

Berdasarkan uraian di atas dapat dikemukakan bahwa perbedaan penelitian ini dengan kedua penelitian di atas yaitu pada rumusan masalah, metode penelitian dan lokasi penelitiannya. Pada rumusan masalah yaitu Bagaimana tanggungjawab pihak pengangkut terhadap Penumpang yang mengalami kecelakaan di Kecamatan Sungai Lilin dan Apa yang menjadi kendala pihak pengangkut dalam melakukan tanggungjawabnya. Sedangkan lokasi penelitian penulis yaitu di Kecamatan Sungai Lilin Kabupaten Musi Banyuasin.

## H. Metode Penelitian

### 1. Tipe penelitian

Tipe Penelitian yang digunakan merupakan penelitian yuridis empiris, yakni penelitian yang diimplementasikan dengan meneliti fakta hukum melalui penelitian langsung di lapangan guna memahami penerapan dan permasalahan yang dihadapi.”<sup>14</sup> Berdasarkan penjelasan diatas dapat dikatakan bahwa yang dimaksud dengan penelitian yuridis empiris adalah suatu penelitian hukum yang menganalisis fakta hukum normative dengan fakta dilapangan dengan melakukan penelitian secara langsung ke lapangan untuk membuktikan keadaan yang sebenarnya terjadi di lapangan.

Bahder Johan Nasution menyatakan pengertian penelitian yuridis empiris adalah penlitian yang mempunyai tujuan untuk mengetahui sejauh mana bekerjanya hukum di dalam masyarakat.<sup>15</sup>

### 2. Lokasi penelitian

Dalam penelitian ini, lokasi penelitian dilakukan di Kecamatan Sungai Lilin, Kabupaten Musi Banyuasin,

### 3. Jenis dan Sumber Data Penelitian

#### a. Jenis penelitian

Jenis penelitian yang diterapkan dalam skripsi ini yaitu berupa penelitian deskriptif analitis, yang merupakan penggambaran

---

<sup>14</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Metode Penelitian Hukum*, Kencana, Jakarta, 2006, hal.141

<sup>15</sup> Bahder Johan Nasution, *Metode Penelitian ilmu Hukum*, Mandar Maju, Bandung, hal.

regulasi perundang-undangan yang ada dengan penerapan dalam masyarakat terkait permasalahan yang diteliti, diharapkan dapat menghasilkan gambaran secara keseluruhan mengenai masalah yang diteliti dan selanjutnya akan dianalisis sesuai data yang diperoleh.

b. Sumber Data Hukum

1. Sumber Data Primer

Sumber data primer adalah data yang diperoleh langsung dari sumber utama. Sumber data primer diperoleh dari wawancara.

2. Sumber Data Sekunder

Sumber data sekunder adalah data yang berasal dari bahan kepustakaan. Data sekunder dalam penelitian ini meliputi bahan hukum primer, sekunder, dan tersier..

a. Bahan hukum primer

Bahan hukum primer, yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat terdiri dari peraturan perundang-undangan yang terkait dengan permasalahan yang ditulis,yaitu:

- 1) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata;
- 2) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang;
- 3) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran; dan



4) PERMENHUB Nomor PM 61 tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau.

b. Bahan hukum sekunder

Bahan hukum sekunder yaitu bahan yang memberikan penjelasan lebih lanjut terkait bahan hukum primer, yaitu: buku-buku yang menyangkut permasalahan yang diteliti, hasil penelitian-penelitian yang terkait, jurnal-jurnal terkait dan internet.

c. Bahan hukum tersier

Bahan hukum tersier adalah bahan hukum pelengkap dari kedua bahan hukum diatas, yaitu Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) dan Kamus hukum.

4. Populasi dan sampel

a. Populasi

Pengertian populasi merujuk kepada pengelompokan objek atau subjek yang ditetapkan oleh peneliti untuk bertujuan melaksanakan penelitian dan menarik kesimpulan.<sup>16</sup> Beberapa populasi dalam penelitian ini yakni 8 orang Pengangkut dan penumpang yang mengalami kecelakaan sebanyak 25 korban. Dan untuk mendapatkan informasi mengenai pengangkutan melalui Sungai di Kecamatan Sungai Lilin Kabupaten Musi Banyuasin selanjutnya penulis mendapatkan informasi dari beberapa informan

---

<sup>16</sup> Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, Alfabeta, Bandung, 2016, hal.80

sebagai berikut yaitu: KABID Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan dan Perhubungan Udara, Kepala Pos Pengawas DISHUB Dermaga Sungai Lilin, Jasaraharja Kabupaten Musi Banyuasin.

b. Sampel

Sampel dalam penelitian ini ditentukan dari total populasi dengan menerapkan teknik purposive sampling. Menurut Bahder Johan Nasution, yang berarti sampel dipilih berdasarkan pertimbangan tertentu karena elemen atau unit yang dipilih dianggap mewakili populasi.<sup>17</sup> Berlandaskan opini tersebut, yang merupakan sampel dalam penelitian ini adalah Pengangkut, dan penumpang yang mengalami kecelakaan yang dipilih sebagai sampel sebanyak 6 orang penumpang yang mengalami kecelakaan dan 2 orang juru kemudi angkutan melalui Sungai.

5. Metode pengumpulan data

Metode pengumpulan data, diterapkan dengan melakukan wawancara, dimana penulis telah mempersiapkan sebelumnya daftar pertanyaan untuk memperoleh informasi melalui tanya jawab secara langsung dengan bertatap muka dan selanjutnya diperluas berdasarkan pada situasi pada saat wawancara dengan tetap pada tujuan awal.

---

<sup>17</sup> Bahder Johan Nasution, *Op.cit.* hal.159

## 6. Analisis data

Setelah data dikumpulkan dan dikelola secara tepat, seterusnya dilakukan analisis data deskriptif kualitatif. Selanjutnya Hasilnya diuraikan dalam kalimat yang nantinya dapat memecahkan masalah yang diteliti, dan selanjutnya akan diambil kesimpulan dari penelitian.

### **I. Sistematika Penulisan**

Hasil penelitian ini akan penulis susun dalam sebuah skripsi dengan menggunakan sistematika sebagai berikut:

Bab I: Bab ini adalah bab pertama yang berisikan latar belakang permasalahan, perumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, kerangka konseptual, metode penelitian dan sistematika penulisan. Pada Bab ini merupakan bab permasalahan dan landasan untuk bab berikutnya.

Bab II: Bab ini berisikan Tinjauan Umum Tentang Tanggungjawab dan Pengangkutan. Bab ini adalah kerangka teori dari permasalahan yang akan dibahas di bab selanjutnya.

Bab III: Tanggungjawab Pengangkut Pada Jasa Angkutan Melalui Sungai di Kecamatan Sungai Lilin Kabupaten Musi Banyuasin. Bab ini merupakan bab yang menjelaskan pembahasan terhadap perumusan permasalahan yaitu Tanggungjawab Pihak Pengangkut terhadap Penumpang yang mengalami kecelakaan di

Kecamatan Sungai Lilin Kabupaten Musi Banyuasin dan kendala-kendala pengangkut dalam melakukan Tanggungjawabnya.

Bab IV: Bab ini adalah bab terakhir yang berisikan tentang kesimpulan dari uraian bab pembahasan dan berisikan saran yang berkenaan dengan permasalahan yang dibahas pada bab pembahasan