

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Bangsa Indonesia adalah suatu bangsa yang ditakdirkan hidup terserak di beribu-ribu pulau yang membujur panjang dari Sabang disebelah barat sampai Merauke di ujung timur, serta melintang lebar dari kepulauan Taulud dan Miangas di sudut Utara sampai Pulau Rote di bagian Selatan, suatu bangsa yang hidup di tengah-tengah lautan dan samudera nan maha luas, yang berjumlah beratus juta banyaknya. Iklim yang sejuk nyaman, tanah yang subur serta kekayaan alam yang melimpah beraneka ragam tak ternilai harganya, merupakan modal yang tak ada taranya bagi bangsa Indonesia.¹

Indonesia dengan luas wilayah sekitar 7,7 juta kilometer persegi, dan terdiri atas 75 persen teritorial laut (5,8 juta km²) dan 25 persen teritorial daratan (1,9 juta km). Luas teritorial laut tersebut terdiri atas 2,8 juta km dan 0,3 juta km² laut territorial, serta 2,7 juta km² perairan nusantara (perairan kepulauan) *zona ekonomi eksklusif* (ZEE).² Jumlah pulau besar dan kecil mencapai kurang lebih 17.548 buah. Potensi besar ini menjadikan Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar dengan teritorial laut terluas di dunia dan keseluruhan garis pantai sepanjang 80.791 km atau 50.494 mil.³ Dengan kondisi geografis sebagai negara

¹Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman bekerja sama dengan Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, 1981, *Simposium Hukum Angkutan Darat dan Laut*, Penerbit Bina cipta, Semarang, hlm. 27.

²M. Syamsudin, 2007, Urgensi Perlindungan Hukum Pelaut Indonesia Menghadapi Berbagai Permasalahan Global, Semarang: Jurnal Hukum Khaira Ummah Vol. II, No. 1, hlm. 1

³*Ibid.*

maritim, maka Indonesia telah diakui dunia Internasional sebagai Negara bagian dalam ketentuan United Nations Convention on the Law of Sea 1982 yang sudah diratifikasi menjadi Undang-Undang No 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan United Nations Conventions on the Law of the Sea (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut).⁴

Lebih lanjut, bahwa dengan kondisi berkembang pesatnya hubungan antar bangsa pada dewasa ini dimana Negara Indonesia terlibat di dalamnya, terutama di bidang perniagaan memaksakan negara kita untuk berperan secara aktif dan positif dalam menjaga keamanan serta lancarnya arus perdagangan dunia. Untuk melaksanakan maksud tersebut kiranya pengangkutan di laut merupakan alat yang penting, disamping adanya pengangkutan udara, pengangkutan kereta api, pengangkutan perairan pedalaman dan pengangkutan di darat. Pengangkutan perairan pedalaman itu sebagian besar digunakan untuk mengangkut orang dan atau barang dari satu pulau ke pulau yang lain atau dari kota yang satu ke kota yang lain di suatu pulau.⁵

Pengangkutan perairan adalah kegiatan mengangkut dan /atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang di gerakan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung dan tidak berpindah- pindah (Pasal 1 angka 3 dan 36 Undang-

⁴M. Khoirul Huda, 2013, *Kapal Laut Dalam Industri Pelayaran Di Indonesia*, Penerbit Brilliant, Surabaya, hlm. 1.

⁵Wiwoho Soedjono, 1986, *Hukum Laut Khusus Tentang pengangkutan Barang*, Penerbit Liberty Yogyakarta, hlm. 2.

Undang Nomor 17 Tahun 2008). Selain itu, pengangkutan perairan juga diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) Indonesia, Yaitu Buku II Bab V tentang perjanjian Carter Kapal: Bab V A tentang Pengangkutan Barang dan Bab V B tentang Pengangkutan Penumpang. Peraturan Undang-Undang dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Indonesia masih dinyatakan tetap berlaku. Ketentuan-ketentuan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Indonesia sifat *lex generalis*.⁶

Pelaksanaan pengangkutan di laut, diperlukan sarana yang disebut dengan kapal, Kapal sebagai demikian itu adalah merupakan unsur utama yang mempersatukan bangsa-bangsa menjadi suatu masyarakat besar dan luas yang hidupnya satu sama lain saling bergantung secara timbal balik. Pengangkutan menggunakan kapal merupakan salah satu sub sektor dari sektor perhubungan dan mempunyai peranan yang sangat penting dalam mendorong kemajuan, perkembangan ekonomi dan pemersatu bangsa. Pengangkutan atau transportasi merupakan sarana utama di dalam kegiatan distribusi hasil-hasil produksi barang dan jasa. Untuk itu pengangkutan atau transportasi memerlukan suatu proteksi hukum yang dapat melindungi semua pihak baik perusahaan pengangkutan maupun pengguna jasa angkutan. Hubungan hukum antara perusahaan angkutan dan pengguna jasa angkutan haruslah transparan dan dituangkan dalam sebuah bentuk perjanjian pengangkutan. Hal ini diperlukan ketika para pihak terjadi suatu permasalahan hukum dan dengan adanya suatu perjanjian, berdasarkan Pasal 38

⁶Abdulkadir Muhamad, 2013, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Penerbit PT. Citra Aditiya Bakti, Bandung. hlm. 10.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang isinya, Perusahaan angkutan di perairan wajib mengangkut penumpang dan/atau barang terutama angkutan pos yang disepakati dalam perjanjian pengangkutan, Perjanjian pengangkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan karcis penumpang dan dokumen muatan, maka pertanggungjawaban akan lebih jelas.

Selanjutnya, terkait dengan kegiatan ekonomi di daerah seperti Kalimantan diketahui bahwa pada umumnya tergantung pada pengangkutan perairan. Pengangkutan perairan merupakan prasarana angkutan yang sangat vital untuk peningkatan dan pengembangan daerah-daerah pedalaman yang belum mempunyai prasarana angkutan darat untuk menghubungkan antara satu daerah dengan daerah lainnya. Walaupun sudah ada, tetapi masih belum bisa diandalkan sebagai prasarana angkutan yang murah dan efisien. Disamping itu jaringan lalu lintas angkutan perairan sangat luas dan merata ke daerah-daerah terpencil pedalaman, dan juga pemukiman penduduknya lebih suka bermukim di daerah sepanjang aliran sungai. Transportasi seperti kapal fery, kapal klotok, serta speedboat, merupakan transportasi yang dipergunakan. Penyeberangan dari pelabuhan Penajam ke Balikpapan misalnya memanfaatkan kapal ferry, klotok, dan juga speedboat. Sedangkan jika ingin menjangkau tempat yang berada di pedalaman, biasanya moda transportasi yang dipergunakan ketinting, jukung dan juga kelotok banyak dimanfaatkan oleh pengguna jasa dimana sarana tersebut kurang memadai sesuai dengan tujuan yang ada di Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran khususnya Pasal 3 huruf a, yaitu memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui perairan dengan mengutamakan

dan melindungi angkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional, maka setiap kapal wajib sudah mendapatkan izin kelayakan, sertifikat kapal atau surat kapal sebelum berlayar sesuai dengan Pasal 117 angka 3 Undang-Undang Tahun 2008.

Bertitik tolak dari latar belakang tersebut, maka menarik untuk diketahui dan diteliti lebih jauh mengenai tanggung jawab perusahaan kapal dan kondisi kapal perairan pedalaman yang dianggap layak sebagai alat angkutan yang akan dituangkan dalam skripsi berjudul “Tanggung Jawab Hukum Perusahaan Pengangkutan Terhadap Pengguna Jasa Angkutan Perairan Pedalaman”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka permasalahan yang akan diajukan adalah:

1. Bagaimana tanggung jawab perusahaan pengangkutan perairan pedalaman terhadap pengguna jasa angkutan jika terjadi kecelakaan?
2. Bagaimana persyaratan kapal perairan pedalaman yang dianggap layak sebagai alat angkutan?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang masalah tersebut, maka tujuan penelitian adalah sebagai berikut:

- A. Mengetahui bentuk tanggung jawab perusahaan angkutan kapal perairan pedalaman terhadap pengguna jasa angkutan jika terjadi kecelakaan;

- B. mengetahui kondisi kapal perairan pedalaman yang dianggap layak sebagai alat angkutan.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat untuk memberikan alternatif pemecahan masalah jika terjadi permasalahan tentang tanggung jawab hukum perusahaan kapal terhadap pengguna jasa dan kelayakan sebuah kapal khususnya pengangkutan perairan pedalaman.

2. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan bermanfaat untuk memberikan saran-saran yang mendukung langkah-langkah pemecahan masalah. Kepada para pihak-pihak yang terkait yaitu:

- a. Untuk Perusahaan Perkapalan agar dapat mengikuti aturan tentang kelayakan kapal berlayar.
- b. Untuk Pengguna jasa agar dapat mengikuti prosedur memakai jasa angkutan kapal khususnya perairan pedalaman.
- c. Untuk Instansi Pemerintah khususnya Kementerian Perhubungan dan Syahbandar dalam memberikan izin kelayakan sebuah kapal.

E. Keaslian Penelitian

Tulisan dengan judul Tentang Tanggung Jawab Hukum Perusahaan Perkapalan Terhadap Pengguna Jasa Angkutan Perairan Pedalaman, merupakan hasil karya penulisan sendiri, jika ada kesamaan dikemudian hari bukan merupakan plagiat, tetapi merupakan suatu terobosan untuk sebuah

pembaharuan dan penyempurnaan dari hasil penelitian sebelumnya. Contohnya ada beberapa penulisan atau skripsi dengan area pengangkutan dan mempunyai obyek penelitian mirip namun berbeda, seperti berikut ini:

1. Dewi Permatasari, Mahasiswa Fakultas Hukum, Universitas Atma Jaya

Yogyakarta, Nomor Mahasiswa: 080509969 menulis dengan judul “Pertanggung jawaban hukum perusahaan angkutan udara terhadap pengangkutan barang melalui kargo. Dengan rincian sebagai berikut:

a. Rumusan Masalah:

- 1) Bagaimanabentuk tanggung jawab perusahaan angkutan udara terhadap pengangkutan barang melalui kargo?
- 2) Bagaimanakah peran asuransi dalam pengangkutan barang melalui kargo??

b. Tujuan Penelitian:

- 1) Untuk mengetahui tanggung jawab perusahaan angkutan udara terhadap pengangkutan barang melalui kargo.
- 2) Untuk mengetahui peran asuransi dalam pengangkutan barang melalui kargo.

c. Hasil Penelitian

- 1) Bentuk tanggung jawab perusahaan angkutan udara terhadap pengangkutan barang melalui kargo berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Bab X Angkutan Udara Bagian kedelapan Tanggung Jawab Pengangkut Paragraf 2 Tanggung Jawab Pengangkut terhadap Penumpang

dan/atau Pengirim kargo Pasal 141 ayat (1), Pasal 145, Pasal 146, pengangkutan barang melalui udara terdiri dari kargo yang bentuk pertanggung jawabannya adalah strict (*prinsip strict liability*), dan Benda Pos bentuk pertanggung jawabannya adalah mutlak (*prinsip non fault liability, absolut liability*).

2) Peran asuransi dalam pengangkutan barang melalui kargo adalah sebagai penanggung risiko apabila timbul kerugian dari sebab-sebab yang diasuransikan. Adanya peran asuransi dalam pengangkutan kargo ini, maka dapat mengurangi timbulnya kerugian perusahaan angkutan udara apabila terjadi risiko selama mengangkut kargo. Selain itu juga memberikan keuntungan bagi konsumen atau penumpang dan pemilik barang tersebut karena telah ada jaminan asuransi di dalamnya.

2. Benedictus Bismo Bintang Prakosa, Mahasiswa Fakultas Hukum, Universitas Atma Jaya Yogyakarta, Nomor Mahasiswa : 110510601 menulis judul “Tanggung Jawab Hukum PT. Kereta Api Indonesia Terhadap Kerugian Penumpang Akibat Kecelakaan Kereta Api”. Dengan rincian sebagai berikut:

a. Rumusan Masalah:

1) Bagaimana pelaksanaan ganti kerugian oleh PT. KAI terkait kecelakaan kereta api yang dialami penumpang?

2) Apakah ganti kerugian yang diberikan oleh Jasa Raharja kepada penumpang terkait kecelakaan kereta api dapat dikategorikan sebagai tanggung jawab PT. KAI?

b. Tujuan Penelitian:

- 1) Untuk mengetahui pelaksanaan ganti kerugian oleh PT. KAI terkait kecelakaan kereta api yang dialami penumpang.
- 2) Untuk mengetahui apakah ganti kerugian yang diberikan oleh Jasa Raharja kepada penumpang terkait PT. KAI.
- 3) Untuk mengetahui peran asuransi dalam pengangkutan barang melalui kargo.

c. Hasil Penelitian

- 1) Bentuk Pelaksanaan ganti rugi yang dilakukan oleh PT. KAI tidak dijalankan dengan maksimal oleh PT. KAI. PT. KAI tidak mengganti kerugian atas barang yang hilang karena kecelakaan kereta api dikarenakan perjanjian antara penumpang dengan pengangkut merupakan perjanjian pengangkutan. Dalam Pasal 7 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 berisi ketentuan bahwa kewajiban pelaku usaha yaitu memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian atas kerugian akibat pengguna, pemakaian dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang diperdagangkan.
- 2) Proses klaim asuransi yang panjang juga mempersulit penumpang untuk mendapatkan ganti kerugian dan Ganti kerugian yang diberikan oleh Jasa Raharja kepada penumpang terkait kecelakaan

karena kereta api tidak dapat dikategorikan sebagai tanggung jawab PT. KAI, karena uang premi yang dibayar merupakan uang yang berasal dari penumpang sendiri. Berbeda dengan asuransi tambahan oleh PT. Jasa Raharja Putera yang premi asuransinya dibayar oleh PT. KAI sendiri.

3. Rizal Al Salam, Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jawa Timur, Nomor Mahasiswa: 0971010082, menulis judul tentang “Tanggung Jawab Biro Travel Perjalanan Wisata Terhadap Penumpang Pengguna Jasa Travel (Studi Kasus CV. Arlinta Surabaya).

Dengan rincian sebagai berikut:

a. Rumusan Masalah:

- 1) Bagaimana bentuk perjanjian yang disepakati antara biro travel CV. Arlinta dengan pengguna?
- 2) Bagaimana pertanggung jawaban biro travel CV. Arlinta bila terjadi kerugian yang diderita penumpang akibat tidak terpenuhinya klausula-klausula dalam penawaran yang di perjanjikan?

b. Tujuan Penelitian:

- 1) Untuk mengetahui bagaimanakah perlindungan hukum bagi pemakai jasa biro perjalanan (travel) jika terjadi hal-hal yang merugikan konsumen.
- 2) Untuk mengetahui bagaimanakah pelaksanaan tanggung jawab pelaku usaha terhadap konsumen jika terjadi hal-hal yang

merugikan konsumen jika terjadi hal-hal yang merugikan konsumen.

c. Hasil Penelitian:

- 1) Bentuk perjanjian yang digunakan atau dipakai CV. Arlinta dengan pengguna yaitu perjanjian lisan atau tidak tertulis.
- 2) Pertanggung jawaban CV. Arlinta apabila terjadi kerugian pada pengguna maka CV. Arlinta bersedia untuk mengganti kerugian bila benar-benar terbukti bersalah. Setiap permasalahan di CV. Arlinta akan diselesaikan dengan cara bernegosiasi.

Berbeda dengan penelitian-penelitian sebelumnya, penelitian ini difokuskan pada lokasi penelitian di wilayah perairan pedalaman, serta pengangkutan pada jasa perairan (kapal), yaitu mengenai tanggung jawab hukum perusahaan perkapalan terhadap pengguna jasa angkutan perairan pedalaman”.

F. Batasan Konsep

1. Tanggung jawab hukum diartikan sebagai kewajiban untuk melakukan sesuatu atau berperilaku menurut cara tertentu tidak menyimpang dari pertaturan yang telah ada.⁷
2. Angkutan di Perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal (Pasal 1 angka (3) Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran)
3. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik

⁷Ridwan Halim dalam Khairunnisa, *Loc.cit.*

atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah (Pasal 1 angka (36) Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran).

4. Perusahaan perkapalan merupakan usaha industri jasa transportasi laut yang memberikan manfaat bagi perpindahan suatu barang melalui perairan, Berdasarkan kegiatannya pelayaran terbagi atas pelayaran niaga (shipping business, commercial shipping, merchant marine) dan pelayaran non-niaga.
5. Keselamatan dan Keamanan Pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim. (Pasal 1 angka (32) Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran)
6. Kelaiklautan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemenkeamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu. (Pasal 1 angka (33) Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran)
7. Keselamatan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan

pemeriksaan dan pengujian (Pasal 1 angka (34) Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran)

8. Pengguna Jasa (Konsumen) adalah setiap orang pemakai barang dan/atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan. (Pasal 1 angka (2) Undang-undang Nomor 8 tahun 1999 tentang perlindungan konsumen)
9. Pengguna Jasa adalah setiap orang dan/atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan laut, baik untuk angkutan orang. (Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 37 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan laut)
10. Perairan Pedalaman adalah semua perairan yang terletak pada sisi darat garis air rendah dari pantai-pantai Indonesia. Termasuk kedalamnya semua bagian dari perairan yang terletak pada sisi darat suatu garis penutup sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7. (Pasal 3 angka (3) Undang-undang Nomor 6 tahun 1996 tentang Perairan Indonesia)

G. Metode Penelitian

Berdasarkan rumusan permasalahan yang diangkat, penulisan ini menggunakan metode penelitian sebagai berikut:

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini merupakan jenis penelitian hukum normatif, yaitu suatu prosedur penelitian ilmiah untuk menemukan kebenaran

berdasarkan logika keilmuan hukum dari sisi normatifnya. Logika keilmuan dalam penelitian hukum normatif dibangun berdasarkan disiplin ilmiah dan cara-cara kerja ilmu hukum normatif, yaitu ilmu hukum yang objeknya hukum itu sendiri.⁸ Dalam penelitian hukum normatif ini dikaji norma-norma hukum positif berupa peraturan perundang-undangan, yang berkaitan dengan tanggung jawab perusahaan kapal terhadap pengguna jasa angkutan perairan pedalaman dan kondisi kapal yang dianggap layak sebagai angkutan umum. Penelitian hukum ini menitikberatkan pada penelitian kepustakaan bahan hukum primer berupa peraturan perundang-undangan dan bahan hukum sekunder yang berupa buku, jurnal, internet, narasumber.

2. Bahan Hukum

a. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer adalah bahan hukum yang diperoleh dari peraturan perundang-undangan (hukum positif), terdiri atas:

- 1) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Staatsblad 1847 Nomor 23
- 2) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Staatsblad 1847 Nomor 23
- 3) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia, Tahun 2008 Nomor 64 dan Tambahan Lembaran Negara Nomor 4849)
- 4) Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia. (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1996 Nomor 73.

⁸ Johnny Ibrahim, 2012, *Teori & Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Bayumedia Publishing, Malang, hlm. 57.

Sekretariat Negara Jakarta dan Tambahan Lembaran Negara Republik Nomor 3647).

- 5) Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan. (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 26 dan Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5108)
- 6) Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan. (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 95. Sekretariat Negara Jakarta dan Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4227).
- 7) Peraturan Pemerintahan Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000 Tentang Kepelautan. (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2000 Nomor 13. Sekretariat Negara Jakarta dan Tambahan Lembaran Negara Nomor 3929).
- 8) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM. 52 Tahun 2012 Tentang Alur-pelayaran Sungai dan Danau. (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 1089).
- 9) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 8 Tahun 2013 tentang pengukuran kapal. (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 283)
- 10) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 37 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Laut. (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 276)

- 11) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 20 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Pelayaran. (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 272)

Bahan Hukum Sekunder

1. Bahan hukum sekunder yaitu bahan-bahan yang erat kaitannya dengan bahan hukum primer dan dapat membantu menganalisis bahan-bahan hukum primer seperti misalnya yang diperoleh dari buku-buku (literatur), jurnal, tesis, artikel/makalah, website, maupun pendapat para ahli dan narasumber yang memberikan pendapat yang berkaitan dengan tanggung jawab perusahaan kapal terhadap pengguna jasa angkutan perairan pedalaman dan kondisi kapal yang dianggap layak sebagai angkutan.
2. Narasumber di dalam penelitian ini adalah Perusahaan kapal atau pihak yang terkait dengan perkapalan

3. Metode Pengumpulan Data

Jenis penelitian yang diteliti adalah penelitian hukum normatif, maka metode pengumpulan data yang digunakan adalah:

a. Studi kepustakaan

Mengumpulkan bahan-bahan hukum bersifat normatif, dilakukan dengan cara penelusuran, pengumpulan data sekunder mengenai objek penelitian, baik secara konvensional maupun dengan menggunakan teknologi seperti internet, dan lain-lain.

b. Wawancara dengan narasumber

Wawancara dilakukan dengan narasumber menggunakan daftar pertanyaan yang sudah disiapkan sebagai pedoman untuk wawancara yang dilakukan pada obyek penelitian.

4. Metode Analisis Sumber Hukum

Penelitian hukum dimulai dengan melakukan penelusuran terhadap bahan-bahan hukum sebagai dasar untuk membuat suatu keputusan hukum terhadap kasus-kasus hukum yang konkrit.⁹ Seluruh bahan hukum yang diperoleh dikumpulkan secara lengkap, selanjutnya disistematisasikan untuk dilakukan analisis. Analisis bahan hukum dilakukan dengan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), yaitu dengan menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkutan paut dengan isu hukum yang sedang ditangani.¹⁰ Pendekatan perundang-undangan membuka kesempatan bagi peneliti untuk mempelajari dan meneliti kesesuaian antar peraturan perundang-undangan dan regulasi yang berkaitan dengan isu hukum. Hasil telaah tersebut merupakan suatu argumen untuk memecahkan isu yang dihadapi¹¹, yaitu Bentuk Tanggung jawab Perusahaan kapal terhadap pengguna jasa angkutan perairan pedalaman dan Kelaiklautan kapal.

5. Proses Berpikir

Proses berpikir atau prosedur bernalar digunakan secara deduktif yakni menarik kesimpulan dimulai dari suatu permasalahan yang bersifat

⁹ *Ibid*, hlm 299

¹⁰ Peter Mahmud Marzuki, 2013, *Penelitian Hukum Edisi Revisi*, Kencana, Jakarta, hlm. 133.

¹¹ *Ibid*, hlm 132

umum terhadap permasalahan konkret yang dihadapi.¹² Selanjutnya bahan hukum yang dianalisis untuk melihat permasalahan tentang pertanggung jawaban perusahaan perkapalan terhadap pengguna jasa angkutan perairan pedalaman.



¹² Johnny Ibrahim, *Op. Cit.*, hlm.393

H. Sistematika Penulisan Skripsi

Penulisan hukum yang berjudul Tanggung Jawab Hukum Perusahaan Perkapalan Terhadap Pengguna Jasa Angkutan Perairan Pedalaman, terdiri dari 3 (tiga) bab yaitu:

BAB I : PENDAHULUAN

Bab ini berisi Latar Belakang Masalah, Rumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, Keaslian Penelitian, Batasan Konsep, Metode Penelitian, dan Sistematika Penulisan Hukum.

BAB II : PEMBAHASAN

Bab ini berisi Tinjauan Umum Hukum Pengangkutan Perairan Pedalaman, Dasar Hukum Pengangkutan Perairan Pedalaman, Teori Pertanggungjawaban Hukum Pengangkutan, Hasil Penelitian Mengenai Tanggung Jawab Perusahaan Angkutan Kapal Perairan Pedalaman Terhadap Pengguna Jasa Angkutan Jika Terjadi Kecelakaan, Hasil Penelitian mengenai Persyaratan Kapal Perairan Pedalaman Yang Dianggap Layak Sebagai Alat Angkutan

BAB III : PENUTUP

Dalam Bab III berisi kesimpulan dan saran yang merupakan jawaban dari rumusan masalah terkait permasalahan hukum yang diteliti.