

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi merupakan pemindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sebuah wahana yang digunakan manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melaksanakan aktivitas sehari-hari. Pengertian transportasi adalah *the means to reach the destination and also means of movement at the destination* yang artinya fungsi transportasi sebagai alat untuk mencapai tujuan daerah wisata dan alat bergerak selama berada di daerah tujuan wisata tersebut.¹

Transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis dalam pembangunan bangsa untuk mencapai tujuan pembangunan nasional dan tercermin pada akebutuhan mobilitas seluruh sektor dan wilayah. Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar produk perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara.

Menyadari peranan transportasi maka pelayaran sebagai salah satu modal transportasi, penyelenggaranya harus ditata dalam satu kesatuan sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang seimbang dengan tingkat kebutuhan dan tersedianya pelayanan angkutan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib, teratur, nyaman, dan efisien dengan biaya yang wajar serta terjangkau oleh daya beli masyarakat. Tidak hanya itu saja penumpang maupun barang yang dibawanya diharapkan dapat selamat sampai tujuan.

Secara garis besar, didalam sistem transportasi nasional terdapat 3 (tiga) moda angkutan utama, terdiri dari angkutan darat, laut, serta udara. Dalam wilayah daratan, bukan Cuma

¹Ismayanti, *Pengantar Pariwisata*, (Jakarta: Grasindo, 2005) hlm. 23.

angkutan jalan dan kereta api, namun juga terdapat angkutan perairan. Seperti kapal angkutan sungai, danau, kanal, serta angkutan penyebrangan yang banyak dijumpai di berbagai daerah. Perairan daratan ialah perairan di daerah darat, seperti terusan dan danau. Pemerintah Indonesia menggunakan istilah perairan pedalaman. Angkutan melalui air terdiri dari 2 (dua) macam, yaitu:

1. Angkutan air pedalaman atau perairan darat (*inland transport*) menggunakan alat angkutan berupa sampan, kano, motor boat, dan kapal. Jalan yang dilalui adalah sungai, kanal, danau.
2. Angkutan Laut (*Ocean Transport*) menggunakan alat angkut perahu, kapal uap, dan kapal mesin. Jalan yang digunakan adalah laut, atau samudera dan teluk.

Sebagai suatu jenis moda angkutan dalam suatu sistem transportasi, angkutan perairan daratan memiliki karakter yang khas yang berbeda dengan moda angkutan lain. Angkutan perairan daratan umumnya memiliki *route* yang tidak tetap dan jadwal yang tidak teratur meskipun juga pada tingkatan yang lebih berkembang juga terdapat angkutan dengan *route* yang tetap dan dengan jadwal yang teratur maupun tidak teratur.

Berikut adalah beberapa faktor penyebab terjadinya angkutan perairan yang kecelakaan:²

- a. Kelebihan muatan Setiap kapal yang beroperasi mempunyai kapasitas tertentu mengenai jumlah muatan yang bisa ditampung dalam kapal tersebut. Oleh karena itu, agar tetap aman, jumlah muatan kapal harus sesuai dengan manifes normalnya.
- b. Keadaan cuaca Faktor cuaca sangat memengaruhi perjalanan kapal. Dari laporan KNKT disebutkan, sejumlah peristiwa kapal tenggelam karena faktor cuaca buruk.

² <https://nasional.kompas.com/read/2018/06/23/21370511/ini-faktor-faktor-yang-sering-jadi-penyebab-kapal-tenggelam?page=all>

Hempasan ombak dan gelombang tinggi mengakibatkan badan kapal bocor sehingga berakibat fatal.

- c. Medan/Lintasan Selain cuaca, medan lautan juga memengaruhi keselamatan perjalanan kapal. Sementara itu, kondisi di lautan seperti adanya karang, batuan, dan gunung es juga berisiko mengganggu perjalanan kapal. Oleh karena itu, penting untuk menentukan posisi jalur aman yang bisa dilintasi kapal.
- d. Kondisi kapal Kondisi kapal juga menjadi faktor penting yang menentukan keselamatan berlayar. Saat berlayar, kapal harus dengan kondisi dan perawatan yang baik. Kebocoran pada badan kapal menyebabkan air masuk ke dalam kapal. Oleh karena itu, perawatan dan adanya pompa air bisa meminimalisasi air yang masuk ke dalam kapal jika terjadi sesuatu yang tidak diinginkan.
- e. Kepiawaian nahkoda kapal Nahkoda, orang yang mengemudikan kapal, mempunyai peran penting. Pengalaman dan kecekatan nahkoda menentukan keselamatan perjalanan kapal. Nahkoda harus mengetahui kapasitas maksimal kapal sebelum berlayar. Selain itu, kecepatan nahkoda dalam mengambil keputusan juga berpengaruh terhadap kapal yangdikemudikannya.

Contoh kasus adalah kecelakaan yang terjadi pada Senin (18/06/2018) diperairan danau Toba kecamatan Simanindo, kabupaten Samosir dimana kapal motor Sinar Bangun tenggelam karena hantaman ombak besar sehingga penumpang kapal ikut tenggelam di perairan danau Toba.

Contoh kasus serupa pernah juga terjadi di perairan Tanjung Seri Bagan Samatera Selatan yang dimana kapal motor “Awet Muda”Tenggelam di perairan tersebut akibat hantaman ombak Besar dan juga menyebabkan korban jiwa .

Kelalaian biasanya disebut juga dengan kesalahan ,kurang hati-hati ,dan kealpaan. Menurut R.Soesilo mengenai pasal 359 KUHP, dalam bukunya “Barang siapa karena kesalahannya menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun”. Kelalaian yang dilakukan oleh Nahkoda akan sangat berpengaruh terhadap perjalanan. Mulai dari muatan yang berlebihan dari batas yang telah ditentukan , kondisi alam juga mempengaruhi seperti ombak dan angin serta hujan deras di sepanjang penyebrangan berlangsung. Dikarenakan sangat dibutuhkan nya kesadaran akan pentingnya keselamatan bersama maka pihak dari nahkoda tidak boleh melakukan tindakan yang membahayakan nyawa banyak orang.

Sehubungan dengan kurangnya pengawasan dari pihak yang berwajib khususnya pihak Dinas Perhubungan, sehingga Nahkoda dan Awak kapal yang merupakan penanggung jawab dalam penyebrangan menggunakan kapal lalai dalam memerhatikan batas penumpang yang masuk dalam kapal. Berdasarkan hal tersebut, bahwa dalam Pasal 302 ayat 1 UU No. 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran menyebutkan apabila terjadinya kecelakaan kapal akibat kelalaian nahkoda kapal, dapat diberikan perlindungan terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan. Dalam Pasal 1 ayat 1 UU No. 8 tahun 1999 menyebutkan bahwa perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen.³

Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang yang Mengalami Kecelakaan akibat pengangkutan di perairan ,PT Jasa Raharja memberikan perlindungan dasar terhadap Penumpang kapal melalui 2 program asuransi sosial, yaitu Asuransi kecelakaan penumpang alat angkutan umum yang dilaksanakan berdasarkan PP No. 17 Tahun 1965 tentang dana pertanggung jawaban

³Pasal 1 Ayat 1, UU No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.

kecelakaan penumpang,serta Peraturan Menteri Keuangan RI No.15 dan 16 / PPMK.10/2017 menentukan bahwa besar santunan terhadap penumpang yang kecelakaan.

Berdasarkan uraian di atas, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian, dengan judul **“PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PENUMPANG KAPAL FERRY YANG MENGALAMI KECELAKAAN AKIBAT KELALAIAN NAHKODA BERDASARKAN UU NO. 17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN”**.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang yang Mengalami Kecelakaan?
2. Bagaimana Tanggungjawab Perusahaan Kapal Ferry terhadap Penumpang yang Mengalami Kecelakaan Akibat Kelalaian Nahkoda?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah di kemukakan oleh penulis, maka tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui perlindungan hukum terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan.
2. Untuk mengetahui tanggungjawab perusahaan kapal ferry terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan akibat kelalaian nahkoda.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dalam penelitian ini adalah:

1. Manfaat Teoritis

Melalui hasil penelitian ini, diharapkan berguna sebagai bahan untuk pengembangan wawasan dan kajian lebih lanjut bagi teoritis yang ingin mengetahui dan memperdalam tentang masalah perlindungan penumpang ketika terjadi kecelakaan kapal ferry.

2. Manfaat Praktis

- a. Untuk memberikan pemikiran kepada masyarakat khususnya memberikan informasi ilmiah mengenai perlindungan hukum terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan.
- b. Untuk dapat menjadi sumbangan pemikiran bagi para penegak hukum dalam menyelesaikan masalah kecelakaan akibat kelalaian nahkoda.

3. Bagi Peneliti

Dengan melakukan penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan, ilmu pengetahuan, kemampuan menulis dan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana (S-1) di Fakultas Hukum Universitas HKBP Nomnensen Medan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Mengenai Perlindungan Hukum

1. Pengertian Perlindungan Hukum

Secara umum Perlindungan Hukum adalah memberikan pengayoman kepada hak asasi manusia yang dirugikan orang lain dan perlindungan tersebut diberikan kepada masyarakat agar mereka dapat menikmati semua hak-hak yang diberikan oleh hukum atau dengan kata lain perlindungan hukum adalah berbagai upaya hukum yang harus diberikan oleh aparat penegak hukum untuk memberikan rasa aman, baik secara pikiran maupun fisik dari gangguan dan berbagai ancaman dari pihak manapun.⁴

Perlindungan Hukum adalah perlindungan akan harkat dan martabat ,serta pengakuan terhadap hak-hak asasi manusia yang dimiliki oleh subyek hukum berdasarkan ketentuan hukum dari kesewenangan atau sebagai kumpulan peraturan atau kaidah yang akan dapat melindungi suatu suatu hal dari hal lainnya.berkaitan dengan konsumen, berarti hukum memberikan

⁴ Sajipto rahardjo,*Ilmu Hukum*, Penerbit citra Aditya Bakti,Bandung,2014,Hlm 74

perlindungan terhadap hak-hak pelanggan dari sesuatu yang mengakibatkan tidak terpenuhinya hak-hak tersebut.⁵

Menurut Setiono, Perlindungan Hukum adalah tindakan atau upaya untuk melindungi masyarakat dari perbuatan sewenang-wenang oleh penguasa yang tidak sesuai dengan aturan hukum, untuk mewujudkan ketertiban dan ketentraman sehingga memungkinkan manusia untuk menikmati martabatnya sebagai manusia.⁶

Menurut *Kamus Besar Bahasa Indonesia* (KBBI) mengartikan perlindungan hukum adalah tempat berlindung, perbuatan (hal dan sebagainya) melindungi. Pemaknaan kata perlindungan secara kebahasaan tersebut memiliki kemiripan unsur-unsur, yaitu unsur tindakan melindungi, unsur cara-cara melindungi. Dengan demikian, kata melindungi dari pihak-pihak tertentu dengan menggunakan cara tertentu.⁷

2. Bentuk dan Tujuan Perlindungan Hukum

Philipus M. Hadjon dengan menitik beratkan pada “tindakan pemerintah” (*bestuurshandeling* atau *administrative action*) membedakan bentuk perlindungan hukum bagi rakyat dalam dua macam, yaitu :⁸

a. Perlindungan hukum preventif

Perlindungan hukum preventif adalah Perlindungan yang diberikan oleh pemerintah dengan tujuan untuk mencegah sebelum terjadinya pelanggaran. Hal ini terdapat dalam peraturan perundang-undangan dengan maksud untuk mencegah suatu pelanggaran serta memberikan rambu-rambu atau batasan-batasan dalam melakukan suatu kewajiban. bertujuan untuk mencegah terjadinya sengketa yang memberi rakyat untuk

⁵ Philipus M. Hadjon, *Perlindungan Hukum Bagi Indonesia*, Penerbit PT.Bina Ilmu,2000, Hlm 25.

⁶ Setiono, *Supremasi Hukum*, (Surakarta: UNS, 2004), Hlm. 3.

⁷ *Kamus Besar Bahasa Indonesia* (KBBI), Edisi Kedua, Cet. 1, (Jakarta: Balai Pustaka), Hlm. 595.

⁸ *Op.Cit.* Philipus M. Hadjon, Hlm. 2.

mengajukan keberatan (*inspraak*) atau pendapat sebelum keputusan pemerintah mendapat bentuk yang definitif, yang sangat besar artinya bagi tindakan pemerintah yang didasarkan kepada kebebasan bertindak karena pemerintah terdorong untuk bersikap hati-hati dalam pengambilan keputusan berdasarkan deskresi.

b. Perlindungan hukum represif

Perlindungan hukum represif adalah merupakan perlindungan akhir berupa sanksi seperti denda, penjara, dan hukuman tambahan yang diberikan apabila sudah terjadi sengketa atau telah dilakukan suatu pelanggaran.⁹ Perlindungan hukum represif bertujuan untuk menyelesaikan terjadinya sengketa dalam arti luas termasuk penanganan perlindungan hukum bagi rakyat oleh peradilan umum dan peradilan administrasi di Indonesia.¹⁰

B. Tinjauan Umum Mengenai Pengangkutan

1. Pengertian Pengangkutan

Secara etimologis, transportasi berasal dari bahasa latin, yaitu *transportare*, trans berarti seberang atau sebelah lain; dan portare berarti mengangkut atau membawa. Dengan demikian, transportasi berarti mengangkut atau membawa sesuatu ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lainnya. Hal ini berarti bahwa transportasi merupakan jasa yang diberikan, guna menolong orang atau barang untuk dibawa dari suatu tempat ke tempat lain. Sehingga transportasi dapat didefinisikan sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain.¹¹

⁹ Dyah Permata Budi Asri, *Perlindungan Hukum Preventif Terhadap Ekspresi Budaya Tradisional Di Daerah Istimewa Yogyakarta Berdasarkan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2014 Tentang Hak Cipta*, 2018, [file:///C:/skripsi/admin,+Jurnal+Cultural+Heritage+13-23%20\(1\).pdf](file:///C:/skripsi/admin,+Jurnal+Cultural+Heritage+13-23%20(1).pdf) (Diakses Pada 2 Mei 2022).

¹⁰ Philipus M. Hadjon, *Perlindungan Hukum Bagi Rakyat Indonesia*, (Surabaya: Bina Ilmu, 1987), hlm. 2-3.

¹¹ Rustian Kamaluddin, 2003, *Ekonomi Transportasi: Karakteristik, Teori Dan Kebijakan*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2003), hlm. 14.

Menurut Abdulkadir Muhammad, pengangkutan adalah proses kegiatan membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan dan men urunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan.¹²

Menurut Sution Usman Aji, bahwa pengangkutan adalah sebuah perjanjian timbal balik dimana pihak pengangkut menyatakan 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.¹³

Menurut Hasim Purba, di dalam buktinya Hukum pengangkutan di Laut, pengangkutan adalah kegiatan pemindahan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain baik melalui angkutan darat, angkutan perairan maupun angkutan udara dengan menggunakan alat angkutan. Jadi pengangkutan itu berupa suatu wujud kegiatan dengan maksud memindahkan barang-barang atau penumpang (orang) dari tempat asal ke suatu tempat tujuan tertentu.¹⁴

Menurut M.N. Nasution, pengangkutan didefenisikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal menuju tempat tujuannya. Selanjutnya dijelaskan bahwa proses pengangkutan tersebut merupakan gerakan dari tempat asal, dimana kegiatan angkutan itu dimulai, ke tempat tujuan, dan kemana kegiatan pengangkutan diakhiri.¹⁵

Menurut Ridwan Khairandy, pengangkutan merupakan pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan.

Ada beberapa unsur pengangkutan, yaitu sebagai berikut:

¹² Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, (Bandung:1991, PT. Citra Aditya Bakti), hlm. 19.

¹³ Sution Usman Adji, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, (Jakarta :1991 PT. Rineka Cipta), hlm. 6

¹⁴ Purba, Hasim. 2005, *Hukum Pengangkutan di Laut*, (Medan: Pustaka Bangsa Press), hlm. 5.

¹⁵ M.N. Nasution, 2008, *Manajemen Transportasi*, (Bogor: Ghalia Indonesia), hlm. 3

- a. adanya sesuatu yang diangkut;
- b. tersedianya kendaraan sebagai alat angkut;
- c. ada tempat yang dapat dilalui alat angkut.¹⁶

Proses pengangkutan merupakan gerak dari tempat asal dari mana kegiatan angkutan dimulai ke tempat tujuan dimana angkutan itu diakhiri.¹⁷ Menurut Soegijatna Tjakra Negara, pengangkutan adalah memindahkan barang *commodity of goods* dan penumpang dari suatu tempat ketempat lain, sehingga pengangkut menghasilkan jasa angkutan atau produksi jasa bagi masyarakat yang membutuhkan untuk pemindahan atau pengiriman barang-barangnya.¹⁸

Pengangkutan didefinisikan sebagai perpindahan tempat, baik mengenai benda-benda maupun orang karena perpindahan itu mutlak dibutuhkan dalam rangka mencapai dan meninggikan manfaat serta efisien.¹⁹

Abdulkadir Muhammad, mendefinisikan pengangkutan sebagai proses kegiatan pemindahan penumpang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan berbagai jenis alat pengangkut mekanik yang diakui dan diatur undang-undang sesuai dengan angkutan dan kemajuan teknologi. Selanjutnya ia menambahkan bahwa pengangkutan memiliki tiga dimensi pokok, yaitu pengangkutan sebagai usaha, pengangkutan sebagai perjanjian dan pengangkutan sebagai proses.

Pengangkutan menurut R. Soekardono yaitu berisikan perpindahan tempat baik mengenai benda-benda maupun mengenai orang-orang, karena perpindahan itu mutlak perlu mencapai dan meninggikan manfaat seta efisien. Adapun proses dari pengangkutan itu merupakan gerakan dari

¹⁶ Ridwan Khairandy et. al., *Pengantar Hukum Dagang Indonesia*, Jilid I, Yogyakarta: Gama Media, 1999, hlm. 95.

¹⁷ Muchtarudin Siregar, 1978, *Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan*, (Jakarta: Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, 1978), hlm. 5.

¹⁸ Soegijatna Tjakra Negara, 1995, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Jakarta, Rineka Cipta, 1995), hlm. 1.

¹⁹ Sinta Uli, *Pengangkutan Suatu Tinjauan Hukum Multimoda Transport Angkutan Laut, Angkutan Darat dan Angkutan Udara*, (Medan: USU Press, 2006), hlm. 20

tempat asal dari mana kegiatan angkutan dimulai ke tempat tujuan dimana angkutan itu diakhiri.²⁰

Pengangkutan sebagai perjanjian, pada umumnya bersifat lisan (tidak tertulis) tetapi selalu didukung oleh dokumen angkutan. Perjanjian pengangkutan dapat juga dibuat tertulis yang disebut perjanjian carter, seperti carter pesawat udara untuk pengangkutan jemaah haji, carter kapal untuk pengangkutan barang dagang perjanjian pengangkutan dapat juga ditulis yang disebut perjanjian carter, seperti carter pesawat udara untuk pengangkutan jemaah haji, carter kapal untuk pengangkutan barang dagangan.

Pengangkutan sebagai suatu proses mengandung makna sebagai serangkaian perbuatan mulai dari permuatan ke dalam alat angkut, kemudian dibawa menuju tempat yang telah ditentukan, dan pembongkaran atau penurunan di tempat tujuan. Sedangkan pendapat lain menyatakan pengangkutan niaga adalah rangkaian kegiatan atau peristiwa pemindahan penumpang dan/atau barang dari suatu tempat pemuatan ke tempat tujuan sebagai tempat penurunan penumpang atau pembongkaran barang.

Rangkaian kegiatan pemindahan tersebut meliputi:

- 1) Dalam arti luas, terdiri dari:
 - a. Memuat penumpang dan/atau barang ke dalam alat pengangkut ;
 - b. Membawa penumpang dan/atau barang ke tempat tujuan ;
 - c. Menurunkan penumpang atau membongkar barang-barang di tempat tujuan.
- 2) Dalam arti sempit, meliputi kegiatan membawa penumpang dan / atau barang dari stasiun / terminal / pelabuhan / bandar udara tempat tujuan.

Keberadaan kegiatan pengangkutan juga tidak dapat dipisahkan dari kegiatan atau kehidupan manusia sehari-hari. Mulai dari zaman kehidupan manusia yang paling sederhana (tradisional)

²⁰ R. Soekardono, 1981, *Hukum Dagang Indonesia*, Jakarta, CV Rajawali, Hlm. 5

sampai kepada taraf kehidupan manusia yang modern senantiasa didukung oleh kegiatan pengangkutan. Bahkan salah satu barometer penentu kemajuan kehidupan dan peradaban suatu masyarakat adalah kemajuan dan perkembangan kegiatan informasi maupun teknologi yang dipergunakan masyarakat tersebut dalam kegiatan pengangkutan. Istilah “pengangkutan” berasal dari kata “*angkut*” yang berarti dapat diartikan sebagai “pembawaan” barang-barang atau orang-orang (penumpang)”.

Menurut H.M.N. Purwosucipto memberikan pengertian sebagai berikut, Perjanjian timbal balik antara pengangkutan dan pengiriman dimana pengangkutan mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang di suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat. Sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.²¹

Dari Beberapa defenisi tersebut dapat diketahui berbagai aspek pengangkutan. Menurut Abdul Kadir Muhammad dalam defenisi pengangkutan aspek-aspeknya meliputi:

- 1) Pelaku yaitu orang yang melakukan pengangkutan berupa badan usaha seperti perusahaan pengangkutan;
- 2) Alat pengangkutan yaitu alat yang digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan seperti kendaraan bermotor, kapal laut dan lain-lain;
- 3) Barang yaitu muatan yang diangkut. Barang perdagangan yang sah menurut Undang-Undang;
- 4) Perbuatan yaitu kegiatan pengangkutan barang atau orang sejak pemuatan sampai penurunan ditempat tujuan;
- 5) Fungsi pengangkutan meningkatkan kegunaan dan nilai barang;

²¹ H.M.N Purwosutjipto, 2001, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3 Hukum Pengangkutan*, Jakarta, Djambatan, Hlm. 60

6) Tujuan pengangkutan yaitu sampai ditempat tujuan yang ditentukan dengan selamat.²²

Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan. 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 alata pengangkutan ke tempat yang ditentukan.²³

Secara umum dapat didefenisikan bahwa transportasi 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.

Pengangkutan di Indonesia diatur dalam KUHPerdara dalam buku ke III tentang perikaran. Kemudian KUH Dagang pada buku ke II title ke IV yaitu mengenai defenisi defenisi mengenai perjanjian pemuatan menurut waktu (*tijdbervrechting*) 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 menyebutkan “Angkutan penyeberangan merupakan angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan atau jaringan jalur kereta api

²²Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, (Bandung: Penerbit Citra Aditya Bhakti, 1998), hlm. 19-20.

²³Sinta Uli, 2006, “*Pengangkutan Suatu Tinjauan Hukum Multimoda Transport Angkutan Laut, Angkutan Darat dan Angkutan Udara*”, Medan: USU Press, hlm. 20.

yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya.²⁴

2. Subjek dan Objek Pengangkutan

Berdasarkan pengertian pengangkutan dapat ditarik unsur-unsur dari kata angkutan, yaitu unsur pelaku, alat angkut, barang dan/atau penumpang, perbuatan, fungsi, dan tujuan. Subjek dalam pengangkutan ialah:²⁵

a. Perbuatan

Unsur perbuatan dalam angkutan adalah suatu kegiatan untuk mengangkut barang atau penumpang sejak pemuatan atau boarding sampai dengan penurunan di tempat tujuan dengan selamat.

b. Fungsi Unsur

Fungsi dalam angkutan adalah peningkatan nilai tambah atau kegunaan suatu barang yang diangkut di tempat tujuan. Peningkatan yang dimaksud adalah karena adanya pemindahan barang dari suatu tempat ke tempat lain yang mengakibatkan kegunaan dari barang yang diangkut itu mengalami penambahan.

c. Tujuan Unsur tujuan dalam angkutan adalah barang atau orang yang diangkut dapat sampai ke tempat tujuan dengan selamat.

d. Pelaku Unsur pelaku dalam angkutan dapat berupa badan hukum yang melaksanakan pengangkutan seperti perusahaan pengangkutan baik berupa orang secara alamiah maupun orang dalam arti badan hukum seperti Perseroan Terbatas (PT). Orang secara

²⁴Pasal 1 (3) Undang-Undang No 22 Tahun 2009 *Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.

²⁵H. K Martono dan Eka Budi Tjahjono, *Transportasi di Perairan berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008*, RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2011, hlm 6.

alamiah yang dimaksud sebagai pelaku adalah buruh di pelabuhan yang mengangkut dan mengangkat barang-barang dari dan ke moda transportasi yang digunakan.

Objek dalam pengangkutan adalah:²⁶

I. Alat angkut

Unsur alat angkut dalam hal ini adalah berupa alat yang digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan. Alat tersebut digerakkan secara mekanik atau elektronik dengan teknologi tinggi yang harus memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan yang ditetapkan oleh peraturan perundang-undangan yang berlaku.

II. Barang dan/atau penumpang

Unsur barang dan/atau penumpang merupakan objek yang dimuat dan diangkut. Barang muatan yang diangkut adalah barang yang dapat diperdagangkan atau tidak dapat diperdagangkan dalam berbagai jenis klasifikasi.

3. Asas-Asas Perjanjian Angkutan

Asas-asas umum dalam perjanjian diantaranya adalah sebagai berikut:

a. Asas Konsensualisme

Asas konsensualisme yaitu bahwa suatu perjanjian dan perikatan yang timbul telah lahir sejak detik tercapainya kesepakatan, selama para pihak dalam perjanjian tidak menentukan lain. Asas ini sesuai dengan ketentuan Pasal 1320 KUHPerdara mengenai syarat-syarat sah nya perjanjian.

b. Asas Kebebasan Berkontrak

Asas kebebasan berkontrak yaitu bahwa para pihak dalam suatu perjanjian bebas untuk menentukan materi/isi dari perjanjian sepanjang tidak bertentangan dengan

²⁶ Abdulkadir Muhammad, *hukum pengangkutan darat, laut dan udara*, Citra Aditya Bakti, 2005, Bandung, hlm.21.

ketertiban umum, kesusilaan dan kepatutan. Asas ini tercermin jelas dalam Pasal 1338 KUHPerdata yang menyatakan bahwa semua perjanjian yang dibuat secara sah mengikat sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya.

c. Asas kekuatan mengikat (*Pact Sun Servanda*)

Asas kekuatan mengikat adalah masing-masing pihak yang terikat dalam suatu perjanjian harus menghormati dan melaksanakan apa yang telah mereka perjanjikan dan tidak diperbolehkan melakukan perbuatan yang menyimpang atau bertentangan dengan perjanjian tersebut.

Pada umumnya perjanjian pengangkutan dibuat tidak tertulis, yang penting ialah persetujuan antara para pihak-pihak yang mengesahkan hubungan kewajiban dan hak. Kewajiban dan hak yang disahkan itu sudah dirumuskan dalam undang-undang pengangkutan. Jadi perjanjian pengangkutan itu pada hakikatnya memberlakukan kewajiban dan hak yang ditetapkan dalam undang-undang kepada kedua belah pihak. Menurut Abdulkadir Muhammad ada 4 asas pokok yang mendasari pengangkutan, yaitu :

a. Konsensual

Pengangkutan tidak diharuskan dalam bentuk tertulis, cukup dengan kesepakatan para pihak-pihak. Tetapi untuk menyatakan bahwa perjanjian itu sudah terjadi atau sudah ada harus dibuktikan dengan atau didukung oleh dokumen angkutan.²⁷

b. Koordinatif

Pihak-pihak dalam pengangkutan mempunyai kedudukan setara atau sejajar, tidak ada pihak yang mengatasi atau membawahi yang lain. Walaupun pengangkut menyediakan

²⁷ *Ibid*, hlm. 23.

jasa dan melaksanakan perintah penumpang/pengirim barang, pengangkut bukan bawahan penumpang/pengirim kepada pengangkut. Pengangkutan adalah perjanjian pemberian kuasa.²⁸

4. Para Pihak Dalam Perjanjian Pengangkutan

Dalam menyelenggarakan pengangkutan barang melalui laut tentunya harus dengan perjanjian pengangkutan antara pihak-pihak. Pihak-pihak dalam perjanjian pengangkut adalah pengangkut dan pengirim untuk pengangkutan barang, dan pengangkut dan penumpang dalam pengangkutan penumpang.²⁹

Perjanjian pengangkutan bersifat timbal balik, artinya kedua pihak masing masing mempunyai kewajiban dan hak. Kewajiban pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat. Sedangkan kewajiban pengirim atau penumpang adalah membayar biaya pengangkutan.³⁰

C. Tinjauan Umum Mengenai Penumpang

Menurut Abdul Kadir, penumpang merupakan salah satu pihak dalam perjanjian penangkutan. Penumpang memiliki 2 (dua) kedudukan dalam kegiatan pengangkutan, yaitu sebagai subjek karena merupakan pihak dalam perjanjian dan sebagai objek karena merupakan muatan yang diangkut.³¹

Dalam perusahaan jasa selain pelanggan dan konsumen juga mengenal istilah penumpang, dimana sebenarnya secara harfiah sendiri tidak ada perbedaan mendasar dalam mengartikan pelanggan dan penumpang, karena pada hakikatnya sendiri penumpang juga merupakan seseorang atau sekumpulan pelanggan dan konsumen yang menggunakan suatu produk yang

²⁸ *Ibid*, hlm. 24.

²⁹ *Ibid*, hlm. 21.

³⁰ Sri Soedewi Masjchon, *Hukum Jaminan di Indonesia Pokok-Pokok Hukum Jaminan dan Jaminan Perorangan*, Liberty, Yogyakarta, 2005, hlm.319.

³¹ *Op. Cit* ,Abdul Kadir Muhammad, hlm. 35

diberikan oleh perusahaan jasa. Hanya saja istilah penumpang tersebut lebih sering digunakan bagi mereka yang menggunakan sebuah produk jasa berupa angkutan dari perusahaan penyedia jasa terkait, baik itu angkutan udara, darat, dan laut. Dalam konteks umum sendiri, penumpang dapat diartikan sebagai seseorang atau sekumpulan orang yang diangkut dalam sebuah jasa angkut.

D. Tinjauan Umum Mengenai Kecelakaan Kapal Akibat Kelalaian Nahkoda

1. Pengertian Kecelakaan Kapal

Berdasarkan Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008, Pasal 245 menyebutkan Kecelakaan kapal merupakan kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia berupa kapal tenggelam, kapal tabrakan, kapal tubrukan, dan kandas.³²

Kecelakaan kapal atau menurut *R.P. Suyono*, disebut dengan musibah kapal, dapat terjadi karena.³³

- a) Kesalahan manusia (*human error*).
- b) Kerusakan yang terjadi pada kapal dan mesinnya.
- c) Faktor ekstern dan intern, misal terjadi tubrukan atau kebakaran.
- d) Alam atau cuaca yang dihadapi kapal.
- e) Kombinasi dari semua penyebab di atas.

Penjelasan praktis yang dapat membedakan kegagalan teknis dan human error:

³²Pasal 245 UU Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

³³Capt.R.P.Suyono. *Shipping Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*, Edisi Ketiga. Penerbit PPM Jakarta. 2005. Hlm. 167.

a) Kegagalan Teknis

Kegagalan teknis, berhubungan dengan kegagalan atau unjuk kerja yang kurang optimal pada peralatan teknis yang digunakan selama terjadinya insiden, atau kegagalan berhubungan dengan keadaan fisik dimana insiden terjadi.³⁴

Kegagalan teknis merupakan wilayah kerja dari para desainer dan insinyur serta kemungkinan sebagai penjelasan yang mudah dipahami sebagai kecelakaan. Tetapi, sebagai penjelasan yang mudah dipahami bukan berarti secara otomatis sebagai bagian yang mudah dikendalikan. Berdasarkan temuan yang didapat dalam investigasi dalam suatu kecelakaan, perbaikan pada sistem dapat mengurangi kegagalan dengan penyebab yang serupa. Fokus pada perbaikan teknis dapat dilihat dari jumlah insinyur yang bekerja di organisasi berada. Insinyur desain dan perawatan merupakan bagian yang penting dari suatu organisasi, bertanggungjawab untuk memelihara dan memperbaiki keandalan dari sistem teknik. Secara bersama-sama mereka menyediakan pengetahuan dengan dasar teknik (*technical knowledge based*) pada organisasi.

b) Kegagalan Manusia (Human Error)

Kegagalan Manusia (*Human Error*) berhubungan dengan kesalahan yang di buat manusia sebagai pertahanan terakhir dari sistem pertahanan, berhubungan langsung sebagai pemicu terjadinya insiden. Manusia selalu memiliki kecenderungan untuk melakukan kesalahan. Selama beberapa dekade, para peneliti khususnya bidang psikologi mencari penyebab bagaimana dan mengapa manusia melakukan kesalahan. Dari beberapa model kebiasaan manusia, model yang cukup terkenal adalah model Rasmussen “s *Skill-,Rule-, and knowledge-based behavior*”, Rasmussen

³⁴ *Ibid*, Capt.R.P.Suyono, Hlm.168.

(2007)membedakan ke tiga tingkatan kebiasaan manusia tersebut yang berhubungan secara hirarki sebagai berikut:³⁵

- i. Kebiasaan berdasarkan keterampilan: mengarah pada tugas rutin, membutuhkan sedikit atau tidak sama sekali perhatian dalam menjalankan tugas tersebut.
- ii. Kebiasaan berdasarkan aturan; mengarah pada prosedur yang telah dikenal untuk digunakan dalam situasi pengambilan keputusan.
- iii. Kebiasaan berdasarkan pengetahuan: mengarah pada aktivitas untuk memecahkan masalah.

Langkah penting lainnya, untuk menjelaskan kesalahan manusia adalah membedakan *slips* dan *mistakes*. *Slips* adalah bentuk kesalahan yang dilakukan pada suatu rencana yang sesuai. Sedangkan *mistakes* adalah bentuk kesalahan dimana terjadi karena rencana yang tidak sesuai, hal ini berawal dari fase perencanaan. Reason (2006), mengkombinasikan model Rasmussen “s SRK dan perbedaan antara *slips and mistakes* dalam *Generic Error-Modelling System (GEMS)* .

- c) Beberapa sumber formal hukum, seperti peraturan perundang-undangan dan perjanjian standar di lapangan hukum perdata kerap memberikan pembatasan-pembatasan tanggung jawab yang dipikul oleh si pelanggar hak konsumen. Secara umum, prinsip-prinsip tanggung jawab dalam hukum dapat dibedakan sebagai berikut:
 - 1) Kesalahan (*liability based of fault*);
 - 2) Praduga selalu bertanggung jawab (*presumption of liability*);
 - 3) Praduga selalu tidak bertanggung jawab (*presumption of on liability*);
 - 4) Tanggung jawab mutlak (*strict liability*);

³⁵Azil Awaludin, <https://lib.ui.ac.id/file?file=digital/20377301-T41252-Azil%20awaludin.pdf>. (Diakses Pada 10 Mei 2022).

5) Pembatasan tanggung jawab (*limitation of liability*).³⁶

Tanggungjawab pengangkutan di perairan diatur dalam Pasal 40 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008. “Perusahaan angkutan di perairan bertanggungjawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya”.³⁷ Di samping itu perusahaan angkutan di perairan juga wajib bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian/kontrak pengangkutan yang telah disepakati. Tanggung jawab yang dimaksud di sini dalam pengertian liability, dan bukan dalam arti *responsibility* atau *accountability*. Tanggung jawab di perairan meliputi tanggung jawab untuk angkutan nasional, angkutan laut pelayaran rakyat, angkutan penyeberangan, dan angkutan sungai dan danau.

2. Pengertian Nakhoda dan Tanggung Jawabnya

Menurut Utomo, sebagai salah satu bagian awak kapal yang memiliki peran terpenting dalam alih proses pelayaran kapal, nakhoda juga merupakan awak kapal dengan kedudukan pemimpin tertinggi harus memiliki kompetensi, bertindak dengan kepandaian, ketelitian, dan mengetahui segala karakteristik kapal yang dilayarkan. Pengetahuan nakhoda akan peraturan yang berlaku harus sejalan dengan pengaplikasian pada saat proses pelayaran demi menjalankan tanggung jawab tertinggi di atas kapal. Kompetensi dan pengaplikasian peraturan yang berlaku harus ada pada seorang nakhoda karena dapat mempengaruhi keselamatan berlayar kapal yang mempertaruhkan kerugian material bahkan nyawa manusia di dalam kapal.³⁸

³⁶Celina Tri Siwi Kristiyanti, *Hukum Perlindungan Konsumen*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2011), hlm. 92.

³⁷Pasal 40, *Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*

³⁸Utomo, H. (2017). *Legally responsible parties in ships accident*. *Jurnal legislasi nasional*, 14 (1), 57-76.

Menurut Thamrin, terdapat beberapa standart kompetensi yang wajib dimiliki oleh seorang Nakhoda kapal yaitu sebagai berikut :

1. Penanggulangan kecelakaan kapal

Nakhoda harus tanggap dan teliti dalam kecelakaan kapal dan mengumpulkan bukti-bukti otentik serta mempertahankan keberadaan kapal dalam situasi yang baik. Nakhoda juga harus melaporkan musibah atau kecelakaan kapal yang terjadi dengan segera kepada pemilik kapal atau yang bersangkutan.

Barang-barang bukti Otentik yang dimaksud adalah sebagai berikut:

- a. Buku Harian Kapal (*Log Book*), log book yang dimaksud dapat berupa buku harian mesin, buku harian radio, buku harian geladak, buku harian jaga, dan buku harian kapal.
- b. Peta Pelayaran (*Saiilling Chart*), Nakhoda harus yakin bahwa posisi kapal sesuai dengan peta pelayaran dan peta pelayaran tidak diubah oleh siapa pun, Nakhoda juga harus mengetahui posisi kapal sesuai dengan rambu-rambu dan tetap dalam posisi yang sesuai dengan alur yang ditentukan dalam peta.
- c. Buku Olah Gerak Kapal, Nakhoda harus melihat bahwa segala catatan di buku olah gerak ditulis dengan tinta dan ditanda tangani oleh yang bertanggungjawab dan tidak ada yang dihapus. Untuk sebagian kapal yang sudah dilengkapi dengan teknologi yang memadai, mesin ini merekam setiap kegiatan olah gerak kapal di catat waktu mesin maju jam ataupun mundur.

2. Keamanan dan Keselamatan Operasi Kapal

Nakhoda kapal dibantu dengan berbagai peralatan teknologi yang maju di zaman sekarang harus dapat menggunakannya dengan baik untuk proses pelayaran kapal yang aman dan jauh dari resiko kecelakaan saat proses berlayar.

3. Manajemen Pelayaran

Nakhoda kapal harus memahami dan melaksanakan penerapan sistem manajemen yang berlaku dalam menjaga keamanan dan keselamatan dalam pelayaran kapal.

Sistem manajemen perusahaan pelayaran yang diatur dalam *ISM Code (International Management Safety and Code)* mempunyai tujuan sebagai berikut :

- a. Memastikan keselamatan di laut;
- b. Mencegah kecelakaan Manusia atau hilangnya nyawa/jiwa;
- c. Menghindari kerusakan lingkungan yang diakibatkan kecelakaan dan pencemaran di perairan pelayaran;
- d. Menjaga muatan kapal yang diangkut dan konstruksi kapal.³⁹

Berkaitan dengan sumber daya manusia sebagai penyebab kecelakaan dalam pengangkutan melalui laut, Nakhoda sebagai pemimpin di atas kapal memegang peran sentral. Sebab selama pelayaran, kewenangan dan tanggung jawab atas kapal, penumpang maupun barang muatan berada pada Nakhoda.

Nakhoda memimpin kapal" demikian diatur dalam Pasal 341 Kitab Undang-undang Hukum Dagang (selanjutnya lazim disingkat dengan KUHD). karena kedudukannya tersebut, maka dalam Pasal 393 KUHD ditentukan bahwa: Nakhoda melakukan kekuasaan di kapal atas semua penumpang. Yang belakangan ini harus mentaati segala perintah yang diberikan oleh Nakhoda untuk kepentingan keamanan atau guna mempertahankan ketertiban.

³⁹Thamrin, A. (2015). *Manajemen keselamatan maritim dan upaya pencegahan kecelakaan kapal ke titik nol (Zero Accident)*. 110-116.

Sedang menurut UU. No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, dalam Pasal 1 angka 41 diberi pengertian: Nakhoda kapal adalah salah seorang dari Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggungjawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Terhadap anak buah kapal, kewenangan Nakhoda ditentukan dalam Pasal 386 KUHD, sebagai berikut: "Nakhoda mempunyai kekuasaan untuk melaksanakan tata-tertib terhadap anak kapal, Untuk mempertahankan kekuasaan itu dapatlah ia mengambil tindakan-tindakan yang selayaknya diperlukan".

KUHD membedakan anak buah kapal menjadi, Perwira kapal "adalah mereka yang oleh daftar anak kapal itu diberikan tingkat sebagai perwira, sedangkan Kelasi adalah semua anak kapal lainnya demikian diatur dalam Pasal 341 ayat (2) dan (3) KUHD.

Kemudian menurut Pasal 341 ayat 4 KUHD, mereka bersama yang berada di atas kapal selain Nakhoda disebut dengan Penumpang. Sedang Anak Buah Kapal menurut Pasal 1 angka 42 UU. No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, adalah awak kapal selain Nakhoda". Dengan demikian Undang-undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran memberikan pengertian yang sama antara Anak Buah Kapal, dengan Awak Kapal. Awak kapal diberi pengertian seperti ditentukan dalam Pasal 1 angka 40 UU. No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran: "Awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal/sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijiil.

Pengertian itu sama dengan pengertian Anak Kapal yang tercantum dalam Pasal 341 ayat 1 KUHD".⁴⁰ Di Amerika Serikat, berdasarkan regulasi yang mengalut tentang kualifikasi pelaut dibedakan antara *masters, mates and engineers*.⁴¹

⁴⁰Menurut Pasal 341 ayat 1 KUHD, Anak kapal adalah mereka yang namanya tercantum dalam daftar anak kapal (monsterrol).

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Ruang Lingkup Penelitian

Ruang Lingkup penelitian dimaksudkan untuk membatasi permasalahan agar tidak mengambang. Adapun ruang lingkup penelitian dalam penulisan ini untuk mengetahui perlindungan hukum terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan dan untuk mengetahui tanggung jawab perusahaan kapal ferry terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan akibat kelalaian nahkoda.

B. Jenis Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian Yuridis normatif.⁴² Penelitian normatif adalah suatu proses menemukan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum, guna menjawab isu hukum yang dihadapi. Penelitian hukum normatif ini dilakukan untuk menghasilkan argumentasi, teori atau konsep baru sebagai preskripsi dalam menyelesaikan masalah yang dihadapi. Penelitian hukum normatif dilakukan dengan menggunakan kajian

⁴¹Thomas J. Schoenbaum. *Admiralty And Maritime Law*, West Publishing Co, Second Edition, 1994:183.

⁴²Bahder Johan Nasution, *Metode Penelitian Hukum*, Bandung Mandar Maju, 2008, Hlm 86.

terhadap peraturan perundang undangan dan bahan-bahan hukum yang mempunyai hubungan dengan skripsi ini.⁴³.

C. Pendekatan Penelitian

Pendekatan yang penulis lakukan dalam penelitian ini berdasarkan peraturan perundang undangan dan teori teori yang berkaitan dengan Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Kapal Ferry Yang Kecelakaan Akibat Kelalaian Nahkoda Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Sehingga bahwa penelitian ini menggunakan penelitian hukum yuridis.

D. Sumber Data

Sumber bahan hukum yang digunakan adalah:

1. Data Primer

- a. Bahan bahan hukum primer yang mencakup Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010.
- b. Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen
- c. Pasal 1320 KUHPerdara tentang Perjanjian

2. Data Sekunder

Bahan-bahan hukum sekunder yaitu yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer dan dapat membantu menganalisa dan memahami bahan hukum primer, seperti buku-buku hukum perdata, yang ada hubungannya dengan penulisan hukum ini.

3. Data Tersier

⁴³Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Jakarta, PT Raja Grafindo Persada, 2019,Hlm 13-14.

Data sekunder merupakan bahan hukum yang berupa semua publikasi tentang hukum. Publikasi tentang hukum meliputi buku-buku berupa teks termasuk jurnal hukum, skripsi, pendapat para ahli dan bahan-bahan yang relevan dari internet yang mendukung erat hubungannya dengan penelitian ini, kasus harus jelas sesuai dengan topik permasalahan yang diteliti.

E. Metode Penelitian

Adapun metode pengumpulan data dalam penelitian ini adalah dengan cara melakukan metode penelitian kepustakaan (*Library Research*) yaitu dengan melakukan pengumpulan data-data yang tersedia dipergustakaan

F. Metode Analisis Data

Analisis data yang dipakai dalam penelitian ini adalah analisis data yuridis diskriptif yaitu metode penelitian yang berusaha menggambarkan objek atau subjek yang diteliti secara mendalam luas dan terperinci dikaitkan dengan Peraturan Perundang-undangan yang berlaku saat ini.

Dalam penelitian ini juga menggunakan metode penelitian yuridis normatif yaitu penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka, yang berasal dari data sekunder dianalisis secara kualitatif yaitu peraturan perundang undangan, pendapat hukum dan diolah untuk menarik kesimpulan. Tujuan analisis adalah untuk memberikan pendapat-pendapat dan solusi dalam menyelesaikan kasus dalam berpraktik hukum.

