

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia dengan lebih 17.000 pulau yang sebagian besar wilayahnya terdiri dari lautan. Hal ini menyebabkan perhubungan atau pengangkutan dilakukan lebih banyak melalui laut. Pengangkutan dapat diartikan sebagai kegiatan pemindahan orang dan/atau barang dari suatu lokasi ke lokasi lainnya dengan memanfaatkan sarana angkutan tertentu. Pada hakikatnya, tujuan dari kegiatan pengangkutan ini adalah untuk memenuhi kebutuhan individu, khususnya dalam rangka meningkatkan nilai guna maupun nilai ekonomis dari orang maupun barang yang dipindahkan.¹ Sebagaimana diatur dalam Pasal 466 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), pengangkut adalah subjek hukum yang mengikatkan dirinya, baik melalui perjanjian sewa berdasarkan jangka waktu, perjanjian berdasarkan perjalanan tertentu, maupun bentuk perjanjian perjalanan lainnya, guna menyelenggarakan pengangkutan barang secara keseluruhan maupun sebagian.

Pengangkutan yang tidak dapat ditempuh melalui darat dan udara dapat ditempuh melalui pengangkutan laut. Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pengangkutan Pasal 1 ayat (3) Peraturan Pemerintah, yang dimaksud dengan angkutan di perairan adalah setiap kegiatan pengangkutan dan/atau pemindahan penumpang dan/atau barang yang dilakukan melalui jalur perairan dengan menggunakan alat angkut

¹ Budi Kagramanto, Et Al, 2011, *Buku Ajar Hukum Dagang*, Departemen Hukum Perdata Universitas Airlangga, hlm.69

berupa kapal. Definisi tersebut mencerminkan ruang lingkup perbuatan hukum dalam bidang transportasi perairan yang dilaksanakan oleh penyelenggara angkutan, dengan tujuan untuk memenuhi kebutuhan mobilitas serta distribusi barang dan orang yang dijamin oleh sistem hukum positif nasional.

Subekti menyatakan pengangkutan pada dasarnya terjadi karena adanya perjanjian. Perjanjian ialah suatu peristiwa dimana seseorang berjanji kepada seorang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal.² Menurut H.M.N Purwosutjipto Perjanjian pengangkutan dapat dipahami sebagai suatu hubungan hukum yang timbul dari kesepakatan antara dua pihak, di mana salah satu pihak mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan kegiatan pengangkutan perairan darat, sedangkan pihak lainnya berjanji untuk memberikan suatu prestasi berupa pembayaran imbalan atau upah atas jasa pengangkutan yang disepakati.³ Perjanjian pengangkutan diatur dalam buku II KUHD dari Pasal 521 sampai dengan 533z tentang pengangkutan orang. Perjanjian pengangkutan orang juga diatur dalam pasal bab I sampai dengan bab IV buku III KUHPerdato. Pengangkutan perairan darat pada dasarnya sama dengan perjanjian pada umumnya yang mana perjanjian ini tunduk pada aturan-aturan mengenai sahnya perjanjian yang diatur dalam pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdato) dan aturan mengenai akibat perjanjian yang diatur dalam pasal 1338 jo pasal 1339 KUHPerdato.

Pemerintah mengatur regulasi mengenai pengangkutan di perairan melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran guna memberikan

² R. Subekti, 2010, "*Hukum Perjanjian*" cet 23, intermasa, Jakarta, , hlm. 1.

³ H. M. N. Purwosutjipto, 2008, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Jilid 5, Djambatan, hlm. 196.

kepastian hukum bagi para pihak yang terlibat baik itu pengusaha, konsumen dan pihak yang terikat secara langsung maupun tidak langsung. Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran mendefinisikan Angkutan di Perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal. Selain itu dalam Pasal 4 huruf a dalam Undang-Undang Pelayaran menyatakan bahwa Undang Undang ini berlaku untuk semua kegiatan angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim di perairan Indonesia. Termasuk dalam perairan Indonesia adalah pengangkutan perairan daratan antara lain pengangkutan sungai, pengangkutan danau, pengangkutan penyebrangan, pengangkutan pinggir pantai, waduk, kanal, dan terusan. Berlakunya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran diharapkan akan menjadi pedoman terhadap permasalahan yang terjadi bagi pengangkutan perairan mulai dari sebelum pengangkutan, selama pengangkutan berlangsung maupun setelah pengangkutan itu selesai. Perizinan terkait pengangkutan di perairan diatur dalam Pasal 27 Undang-Undang Pelayaran, di mana dalam pasal itu dinyatakan bahwa untuk melaksanakan kegiatan angkutan di perairan, setiap orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha wajib memperoleh perizinan berusaha.⁴

Pengusaha atau pemilik dari boat pancung bertanggung jawab atas kerugian yang dialami oleh penumpang akibat kelalaian dari juri mudi boat pancung tersebut. Hal ini sesuai dalam pasal 40 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang menyatakan bahwa:

⁴Muhammad Hatta, Dewi Astutty Mochtar, Mohammad Ghufon AZ, 2021 *Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut Pada Pengangkutan Laut Indonesia*, vol 2, Bhirawa Law Journal, hlm. 48.

- 1) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya.
- 2) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.

Tanggung jawab yang harus diberikan kepada oleh perusahaan angkutan di perairan sebagaimana sesuai dengan pasal 40 diatur dalam pasal 41 Undang-Undang Pelayaran yang menyatakan:

- 1) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa:
 - a. kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
 - b. musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut;
 - c. keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut; atau
 - d. kerugian pihak ketiga.
- 2) Jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c, dan huruf d bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya.
- 3) Perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran pengangkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya. Pengangkut yang tidak melaksanakan ketentuan dalam pasal 41 ayat (3) Undang-

Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, maka akan diberikan sanksi yang ditentukan dalam pasal 292 Undang-Undang ini yang mana Setiap orang yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41 ayat (3) dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).

Pengangkutan di perairan darat dalam penyelenggaraannya kadang kala mengalami hal-hal yang tidak dapat dihindari sehingga menyebabkan kerugian baik itu kepada pengangkut maupun penumpang dari angkutan perairan tersebut. Salah satu kecelakaan pengangkutan di perairan darat dialami oleh Koperasi Motor Sangkut yang hendak membawa penumpang. Kecelakaan tersebut terjadi pada hari Rabu, 14 Maret 2018 pada pagi hari di perairan Belakang Padang, Batam, Kepulauan Riau yang melibatkan Kapal Motor Taman Jaya. Keduanya mengalami kecelakaan karena pengemudi dari boat pancung tidak dapat mengelakkan boatnya lagi sehingga bertabrakan dengan Kapal Motor Taman Jaya dari Tanjung Uma tujuan Sei Guntung. Akibat daripada kecelakaan tersebut menyebabkan pengemudi dan penumpang dari boat pancung Pengemudi Motor Sangkut mengalami luka-luka dan satu orang meninggal dunia.

Pengusaha yang mana merupakan penyelenggara pengangkutan di perairan adalah Koperasi Pengemudi Motor Sangkut memiliki kewajiban memberikan keamanan dan keselamatan bagi penumpangnya baik sebelum, selama maupun sesudah pengangkutan itu terjadi. Kecelakaan boat pancung Koperasi Pengemudi Motor Sangkut merupakan salah satu bentuk wanprestasi karena tidak memberikan keamanan dan keselamatan kepada penumpang. Selain itu pada saat terjadi kecelakaan boat pancung itu beberapa penumpang tidak menggunakan *life Jacket*

yang mana *life jacket* berfungsi sebagai pelampung bagi penumpang apabila terjadi kebocoran pada boat atau tenggelamnya boat pancung sehingga menyebabkan penumpang mengalami luka-luka dan meninggal dunia. *Life jacket* wajib digunakan oleh penumpang selama di dalam boat pancung. Selain itu kecelakaan ini juga disebabkan karena kesalahan juri mudi boat yang tidak dapat mengontrol boatnya dikarenakan dalam keadaan mengantuk sehingga bertubrukan dengan kapal lain. Akibat dari adanya peristiwa kecelakaan ini pihak pengangkut dan atau pihak lain yang terikat diwajibkan memberikan tanggung jawab baik secara pidana maupun perdata. Pertanggungjawaban perdata pada dasarnya ialah memberikan ganti kerugian kepada korban ataupun keluarga dari korban.

Menurut pasal 535 sampai dengan 537 KUHD apabila terjadi kecelakaan kapal yang mana tubrukan kapal, maka tanggung jawab perdata lebih dibebankan kepada perusahaan pengangkut. Pengertian kerugian menurut R. Setiawan, adalah kerugian nyata yang terjadi karena wanprestasi. Adapun besarnya kerugian menurut R. Setiawan Penentuan adanya kerugian dalam suatu peristiwa wanprestasi dilakukan melalui perbandingan antara keadaan harta kekayaan (*vermogenspositie*) kreditur setelah debitur melakukan wanprestasi dengan keadaan yang seharusnya terjadi apabila debitur memenuhi prestasinya sebagaimana mestinya. Dengan kata lain, kerugian timbul apabila terdapat selisih akibat tidak terpenuhinya kewajiban oleh debitur.⁵ Pendapat serupa dikemukakan oleh Yahya Harahap, yang menjelaskan bahwa ganti rugi dalam konteks wanprestasi merupakan *kerugian nyata (fietelijke nadeel)*, yaitu kerugian yang secara langsung dan faktual diderita oleh pihak yang dirugikan sebagai akibat dari

⁵ R. Setiawan, 1977, *Pokok-Pokok Hukum Perikatan*, Binacipta, Bandung, hlm. 17.

tidak dipenuhinya prestasi oleh pihak lain. Kerugian ini mencakup baik kerugian materiil yang sudah terjadi maupun potensi keuntungan yang hilang (*verlies van winst*) yang seharusnya dapat diperoleh apabila prestasi dipenuhi sesuai perikatan.⁶

Ganti kerugian dari kecelakaan pengangkutan di perairan darat ini biasanya ialah kerugian materiil bukan immateriil sebab kerugian immateriil adalah kerugian dimana adanya suatu pelanggaran terhadap integritas pribadi, berupa kehilangan hak untuk menikmati hidup, misalnya luka-luka ataupun cacat tetap atau cacat seumur hidup dan sehingga tidak dapat dihitung berdasarkan uang, hal ini dinyatakan oleh Lestijono Warsito⁷ Ganti rugi immateriil jarang dilaksanakan karena sulit sekali menghitung kerugian yang ditimbulkan sebab tidak dapat dihitung dengan uang yang mana hal ini berbeda dengan kerugian materiil.

Kerugian materiil adalah kompensasi dalam bentuk uang atau aset lain yang diberikan kepada pihak yang mengalami kerugian finansial atau kerugian nyata akibat Tindakan pihak lain. Kerugian materiil bersifat nyata dan terukur, mencakup hilangnya kekayaan, pendapatan, atau biaya tambahan yang timbul akibat suatu peristiwa atau perbuatan yang merugikan. Dalam hukum perdata, ganti rugi materiil diberikan untuk memulihkan kondisi finansial pihak yang dirugikan seolah-olah perbuatan atau peristiwa tersebut tidak pernah terjadi.

Menurut Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 jo Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang, menentukan bahwa korban yang berhak mendapatkan atas santunan yaitu:

⁶ M. yahya Harahap, 1986, *Segi-Segi Hukum Perjanjian*, Alumni, Bandung, hlm. 66.

⁷ Lestijono Warsito, 2009, *Ganti Kerugian Akibat Perbuatan Melawan Hukum Dalam Kecelakaan Lalu Lintas*. Universitas Islam Indonesia, Yogyakarta, hlm. 90.

1. Setiap penumpang yang sah dari suatu sarana angkutan umum yang mengalami kecelakaan diri yang disebabkan oleh penggunaan sarana angkutan umum tersebut, baik pada saat berada di dalam kendaraan, yakni sejak saat naik, dari tempat pemberangkatan sampai dengan saat turun di tempat tujuan;
2. Bagi penumpang kendaraan bermotor umum (bus) yang berada di dalam kapal feri yang tenggelam, maka penumpang bus yang mengalami luka-luka akan mendapatkan santunan dua kali lipat;
3. Bagi korban yang jenazahnya tidak ditemukan dan/atau hilang, kesepakatan kompensasi didasarkan pada putusan pengadilan negeri.⁸

Besaran nilai santunan yang dibayarkan oleh PT Asuransi Jasa Raharja bagi korban kecelakaan lalu lintas jalan telah diatur berdasarkan keputusan Menteri Keuangan RI Nomor: KEP.15/ PMK.010/2017 tanggal 13 Februari 2017, sebagai berikut:

1. Meninggal dunia diberikan santunan sebesar Rp. 50.000.000;
2. Cacat tetap diberikan santunan maksimal sebesar Rp. 50.000.000;
3. Dalam hal biaya perawatan diberikan santunan maksimal sebesar Rp.20.000.000;
4. Penggantian biaya penguburan yang tidak memiliki ahli waris sebesar Rp. 4.000.000;
5. Manfaat tambahan penggantian biaya P3K diberikan santunan maksimal sebesar Rp. 1.000.000;

⁸ <https://www.jasaraharja.co.id/page/detail/lingkup-jaminan> diakses pada 11 November 2024.

6. Manfaat tambahan penggantian biaya ambulance diberikan santunan maksimal sebesar Rp. 500.000.⁹

Dalam hal melakukan pengangkutan perusahaan diwajibkan untuk mengikuti program asuransi sebagai asuransi sebagai bentuk pengalihan resiko apabila terjadi kecelakaan dan guna memberikan jaminan kepada penumpang apabila terjadi kecelakaan yang menyebabkan kerugian bagi penumpang. Setiap penumpang pada saat ingin pengangkutan perairan wajib membayarkan sejumlah iuran atau premi kepada perusahaan pertanggungan yang ditunjuk oleh pemerintah. Premi itu dikumpulkan oleh perusahaan pengangkutan kemudian diberikan kepada PT. Jasa Raharja selaku perusahaan asuransi yang ditunjuk oleh pemerintah.

Penumpang yang telah membayar premi dan apabila terjadi kecelakaan maka PT. Jasa Raharja akan memberikan santunan sebagaimana yang diatur dalam Undang-Undang. Penumpang dalam hal ini korban kecelakaan boat pancung diluar dari santunan yang diberikan oleh Jasa Raharja masih dapat menuntut ganti kerugian kepada perusahaan pengangkutan apabila merasa kerugian yang dialami cukup besar. Namun pada fakta lapangannya masih banya perusahaan pengangkutan perairan darat yang lepas tanggung jawab setelah korban menerima santunan daripada Jasa Raharja sebagai bentuk ganti rugi yang diberikan.

Berangkat dari permasalahan yang ada di atas penulis tertarik untuk meniliti hal ini yang mana bertujuan untuk menganalisis tanggung jawab pengangkut dalam memberikan tanggung jawab terhadap penumpang boat pancung yang mengalami kerugian akibat kecelakaan. Dengan memahami aspek

⁹ *Ibid.*

tanggung jawab pengangkut dan peraturan yang relevan yang mana ini penelitian dijadikan skripsi dengan judul **“TANGGUNG JAWAB KOPERASI PENGEMUDI MOTOR SANGKUT SEBAGAI PENGANGKUT TERHADAP KERUGIAN PENUMPANG AKIBAT KECELAKAAN BOAT PANCUNG BELAKANG PADANG KOTA BATAM”**

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana Prosedur klaim ganti kerugian Koperasi Pengemudi Motor Sangkut terhadap kerugian penumpang yang ditimbulkan akibat kecelakaan Boat Pancung Belakang Padang?
2. Bagaimana Bentuk Tanggung jawab yang diberikan oleh Koperasi Pengemudi Motor Sangkut atas kerugian penumpang akibat kecelakaan Boat Pancung Belakang Padang?

C. Tujuan Penelitian

Penulisan ini pada dasarnya bertujuan untuk menyelesaikan Pendidikan sebagai mahasiswa Hukum Universitas Andalas guna memperoleh gelar Sarjana Hukum. Selanjutnya berdasarkan rumusan masalah diatas, maka tujuan dari penulisan ini ialah:

1. Untuk mengetahui dan memahami bagaimana prosedur klaim ganti kerugian dari Koperasi Pengemudi Motor Sangkut terhadap kerugian yang dialami oleh penumpang / korban atas kecelakaan Boat Pancung Belakang Padang.
2. Untuk mengetahui dan memahami bagaimana bentuk pertanggungjawaban pengangkut atas kerugian yang dialami oleh penumpang/korban akibat kecelakaan boat pancung Belakang Padang oleh Koperasi Pengemudi Motor Sangkut.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

- a. Dengan adanya penelitian ini dapat digunakan untuk mengembangkan pengetahuan hukum mengenai keperdataan khususnya yang berkaitan dengan tanggung jawab pengangkutan terhadap kerugian penumpang / korban akibat kecelakaan yang ditimbulkan oleh Koperasi Pengemudi Motor Sangkut.
- b. Penelitian ini juga diharapkan dapat digunakan sebagai literatur dan bahan referensi untuk dijadikan acuan untuk penelitian lainnya.

2. Manfaat Praktisi

- a. Manfaat dari penelitian ini adalah memberikan wawasan tentang masalah yang sedang diteliti dan dengan adanya penelitian ini diharapkan akan mencerahkan pembaca tentang permasalahan yang berkaitan dengan tanggung jawab pengangkutan di perairan khususnya Koperasi Pengemudi Motor Sangkut mengenai kerugian penumpang yang timbul akibat kecelakaan Boat Pancung Belakang Padang Kota Batam.
- b. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi terhadap masyarakat saat ingin melakukan perjanjian penangkutan dan menjadi tambahan pengetahuan agar lebih teliti terhadap hak dan kewajibannya khususnya dalam perjanjian penangkutan.

E. Metode Penelitian

1. Pendekatan Masalah

Menurut Abdulkadir Muhammad, penelitian yuridis empiris merupakan suatu metode penelitian hukum yang bertujuan untuk mengkaji

penerapan atau pelaksanaan norma-norma hukum positif (*normative legal provisions*) dalam praktik atau dalam kenyataan yang terjadi di masyarakat, khususnya pada peristiwa hukum tertentu.¹⁰ Penelitian dilakukan dengan pendekatan yuridis, yaitu dimulai melalui pengumpulan data sekunder atau data kepustakaan guna memahami landasan hukum normatif yang berlaku, dan kemudian dilanjutkan dengan pengumpulan data primer yang diperoleh langsung dari lapangan. Penelitian ini secara khusus diarahkan untuk menelusuri bagaimana implementasi jaminan keselamatan bagi penumpang boat pancung dalam penggunaan jasa pengangkutan perairan darat berupa dilaksanakan dalam praktik.

2. Sifat Penelitian

Penelitian ini bersifat deskriptif analitis yang mana penelitian dilakukan dengan mendeskripsikan dan menganalisis data yang diperoleh dari hasil pengamatan, wawancara, dokumen, dan catatan lapangan. Data yang diperoleh kemudian disusun, diolah, dan dianalisis untuk memberikan gambaran mengenai masalah yang sedang diteliti yang mana mengenai tanggung jawab pengangkut Koperasi Pengemudi Motor Sangkut akibat kerugian yang dialami oleh penumpang karena kecelakaan boat pancung.

3. sumber Data dan Jenis Data

a. Sumber Data

sumber data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu:

1) Penelitian Kepustakaan

¹⁰ Abdulkadir Muhammad, 2004, *Hukum dan Penelitian Hukum*, Bandung, Citra Aditya Bakti, hlm. 134.

penelitian kepustakaan adalah sumber data kumpulan data yang diperoleh dari peraturan perundang-undangan, buku- buku terkait, publikasi, dan penelitian kepustakaan lainnya yang terkait dengan masalah yang dibahas dalam penelitian ini.

2) Penelitian Lapangan

Untuk mendapatkan data yang berkaitan dengan masalah yang dibahas dalam penelitian ini, peneliti langsung kelapangan yaitu ke Koperasi Pengemudi Motor Sangkut dan juga penumpang boat pancung selaku dari pihak terkait daripada penelitian ini untuk mendapatkan data.

b. Jenis Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

1) Data Primer

Data primer merupakan data yang diperoleh langsung dari hasil lapangan melalui wawancara dengan pihak terkait dalam perjanjian pengangkutan, yaitu penumpang boat pancung dan Koperasi Pengemudi Motor Sangkut yang berada di Belakang Padang Kota Batam.

2) Data Sekunder

Data sekunder menurut sugiyono merupakan data yang diperoleh dari kepustakaan dengan cara membaca, mempelajari dan memahami masalah yang diteliti dengan melalui *library research* yang terkait dengan penelitian ini¹¹, yang terdiri dari:

¹¹ Sugiyono. (2017). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung : Alfabeta, CV.

a) Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer adalah bahan hukum yang bersifat autoritatif artinya mempunyai otoritas. Bahan hukum primer terdiri dari peraturan perundang-undangan yang diurut berdasarkan hierarki, hal ini dinyatakan oleh Peter Mahmud Marzuki¹² yang terdiri dari:

- a. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang;
- b. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata;
- c. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran;
- d. Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang;
- e. Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran.

b) Bahan Hukum Sekunder

Johny Ibrahim menyatakan bahan hukum sekunder adalah bahan hukum yang terdiri atas bukubuku teks yang ditulis oleh ahli hukum yang berpengaruh, jurnal-jurnal hukum, pendapat para sarjana, kasus-kasus hukum, yurisprudensi, dan hasilhasil simposium mutakhir yang berkaitan dengan topik penelitian.¹³

Bahan hukum sekunder yang digunakan dalam penelitian ini yaitu:

- a. Buku yang ditulis para ahli yang relevan;
- b. Karya Ilmiah yang relevan;

¹² Peter Mahmud Marzuki, 2013, *Penelitian Hukum*, kencana, Jakarta, hlm. 141.

¹³ Johny Ibrahim, 2008, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Bayu Media, Bandung, hlm. 295.

- c. Doktrin-doktrin;
 - d. Jurnal-jurnal terkait;
 - e. Makalah yang berkaitan.
- c) Bahan Hukum Tersier

Menurut Johny Ibrahim bahan hukum tersier adalah bahan hukum yang memberikan petunjuk atau penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.¹⁴ Galang Taufani Suteki menyatakan dalam bukunya bahwa bahan hukum yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, yang berasal dari kamus, ensiklopedia, majalah, surat kabar, dan sebagainya.¹⁵ Dalam penelitian ini bahan hukum tersier berupa data primer yang merupakan data yang diperoleh dari lapangan melalui wawancara yang dilkaukan kepada Koperasi Pengemudi Motor Sangkut sendiri dan pihak terakit selaku responden, sedangkan data sekunder berupa kamus umum, kamus Bahasa, surat kabar, artikel, internet.

4. Teknik pengumpulan data

Penelitian pada dasarnya bertujuan untuk memperoleh data, di mana metode pengumpulan data menjadi aspek yang paling penting dalam suatu penelitian. Penelitian yang dilakukan oleh peneliti tidak akan mendapatkan data yang diinginkan jika tidak mengetahui metode pengumpulan data.

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah:

¹⁴ *Ibid*

¹⁵ Galang Taufani Suteki, 2018, *Metodologi Penelitian Hukum (Filsafat, Teori, Dan Praktik)*, Raja Grafindo, Jakarta, hlm. 218.

a. Studi kepustakaan

Studi kepustakaan dilakukan dengan cara mengumpulkan data dan informasi dengan cara menguraikan beberapa sumber tertulis yang berhubungan dengan masalah yang sedang diteliti melalui data sekunder yang merupakan data yang didapat dari peraturan perundang-undangan, buku-buku, jurnal-jurnal terkait, artikel-artikel dan dokumen-dokumen lainnya yang terkait dengan masalah yang sedang peneliti teliti.

b. Wawancara

Wawancara adalah salah satu metode pengumpulan data yang dilakukan melalui interaksi langsung antara pewawancara (peneliti) dengan narasumber untuk memperoleh informasi yang relevan dan mendalam tentang masalah tertentu. Peneliti atau biasa disebut pewawancara akan memberikan pertanyaan terkait permasalahan yang diteliti dan narasumber akan langsung menjawab pertanyaan yang diberikan secara spontan dan lugas. Dalam wawawancara ini penulis akan melakukan interaksi dan komunikasi secara langsung kepada pihak terkait yaitu penumpang boat pancung dan Koperasi Pengemudi Motor Sangkut.

5. Teknik pengolahan data

a. Pengolahan data

Pengolahan data pada penelitian ini dilakukan sesuai pernyataan Bambang Sunggono dalam bukunya bahwa data yang diperoleh akan diolah dengan cara editing dimana data-data yang diperoleh penulis akan di edit terlebih dahulu guna mengetahui apakah

data-data yang diperoleh tersebut sudah cukup baik dan lengkap untuk mendukung pemecahan masalah yang sudah dirumuskan.¹⁶ Hal ini dilakukan dengan cara menganalisa dan memeriksa hasil penelitian agar dapat tersusun secara sistematis dan mendapatkan suatu kesimpulan.

b. Analisis data

Berdasarkan jenis penelitian yang penulis ambil maka semua data yang terkumpul akan dinalisis secara kualitatif dengan cara menganalisa, menafsirkan dan membuat kalimat-kalimat baru yang mana sudah di rangkum berdasarkan buku-buku terkait, dan perundang-undangan dengan realitas yang sebenarnya. Penelitian ini didasari oleh peraturan-peraturan yang ada sebagai bentuk hukum positif dan realita yang ada dilapangan mengenai pelaksanaan tanggung jawab pengangkut atas kerugian yang dialami penumpang akibat kecelakaan boat pancung belakang padang yang mana pengangkutan dilakukan oleh Koperasi Pengemudi Motor Sangkut.

¹⁶ Bambang Sunggono, 2012, *Metodologi Penelitian Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 125.